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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 32 (1884)

Artikel: Zweiunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1884

Autor: Studer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730482

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: 21.08.2025

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

Zweiunddreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1884.

Inhaltsverzeichniss.

	Seite
I. **Verhältniss zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden**	3
II. **Verhältniss zu andern Transportanstalten**	14
III. **Finanzverwaltung**	22
A. Aktiven	24
B. Passiven	26
IV. **Betrieb**	28
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	28
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs	28
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	28
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	33
3. „ der Durchschnittsergebnisse	34
4. „ der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	35
5. „ der Frequenz nach den Stationen	36
6. „ des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn	40
7. „ des Verkehrs nach den Waarengattungen	43
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	46
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes	47
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	47
2. Statistik des Betriebsdienstes	51
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	54
b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen	56
c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben	58
D. Finanzergebniss	59
E. Verschiedenes	62
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	62
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	66
3. Werkstättebetrieb	69
4. Unfälle	70
5. Versicherungen	70
6. Personaletat	70
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	71
8. Kautionskassen	73
9. Dienstkautionen	73
V. **Bahnbau**	74
A. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien	74
B. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften	74
VI. **Direktion**	75

Rechnungen.

I. Betriebsrechnung. (Nach bisherigem Schema aufgestellt.)
II. Übergangs-Bilanz von 1883/1884.
III. Baurechnung pro 1884, nebst Beilage.
IV. Rechnung über den Kapitalverkehr.
V. Bilanz per 31. Dezember 1884, nebst Beilage.
VI. Rechnung über den Erneuerungsfond.
VII. Rechnungen über die sonstigen Fonds.
VIII. Rechnungen über die Nebengeschäfte.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen hiemit den das Jahr 1884 umfassenden zweiunddreissigsten Geschäftsbericht der Direktion über die Verwaltung unseres Unternehmens vorzulegen.

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

Im Berichtsjahr sind keine das Eisenbahnwesen betreffenden Bundesgesetze erlassen worden.

Das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1883 haben wir im vorjährigen Bericht besprochen. Nachdem dieses Gesetz am 15. April 1884 in Kraft getreten war, ordnete das Eisenbahndepartement in Vollziehung der Übergangsbestimmungen desselben eine Untersuchung der Rechnungen und Geschäftsberichte unserer Gesellschaft seit ihrem Bestehen an, und wir betrachteten es als unsere Pflicht, dem damit betrauten Controlingenieur allen gewünschten Aufschluss zu ertheilen. Wir waren dann aber etwas erstaunt, ein Verzeichniss beanstandeter Rechnungsposten zu erhalten, welche wir kaum hoffen durften auf aussergerichtlichem Wege erledigen zu können. In der That blieb auch eine erste Konferenz, die am 18. September 1884 stattfand, ganz resultatlos.

Jenes Verzeichniss umfasste mehr als 200 verschiedene Positionen, von denen einzelne sich freilich nur als vorläufige Notirungen darstellten und welche unter folgenden Titeln betrugen:

1. Gründungskosten	Fr.	1,258,674. 11
2. Geldbeschaffungskosten	„	1,454,611. 44
3. Bau- und Verwaltungskosten	„	3,885,429. 19
4. Untergegangene Bauwerthe	„	2,178,620. —
5. Betriebsinventar	„	1,154,552. 18
6. Verschiedenes	„	108,551. 80
Zu diesen	Fr.	10,040,438. 72
kamen ferner hinzu die auf die Moratoriumslinien bereits verwendeten	„	3,253,837. 27
die Gotthardbahnsubvention	„	4,260,000. —
die Kursverluste auf dem Anleihen von 160 Millionen Franken laut Bilanz vom 31. Dezember 1883	„	13,752,054. 40
Total	Fr.	31,306,330. 39

Mit Zustimmung des Eisenbahndepartements behandelten wir nun diese verschiedenartigen Forderungen in einer schriftlichen Eingabe, in welcher wir uns bemühten, jeder im Gesetz begründeten Zumuthung gerecht zu werden, und wobei wir zu folgenden Propositionen gelangten:

1. Die Abschreibung der als Gründungskosten bezeichneten Ausgaben von Fr. 1,258,674. 11, hauptsächlich vom Erwerb der Nationalbahn hergeleitet, mussten wir gänzlich bestreiten		Fr. —. —
2. Geldbeschaffungskosten. Auf den angefochtenen diesfälligen Ausgaben von Fr. 1,454,611. 44 wurden zur Abschreibung zugestanden:		
a) Kurs- und Zinsverluste auf noch nicht zurückbezahlten Anleihen der Nordostbahn	Fr. 574,202. 85	
b) Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen für Bötzberg- und Aargauische Südbahn	„ 718,278. 01	„ 1,292,480. 86
3. Auf den Bau- und Verwaltungskosten von Fr. 3,885,429. 19 wurde eine Abschreibung anerkannt von . . . . . wogegen solche mit Bezug auf die an verschiedene Kantone bezahlten Summen für Trace-Änderungen abgelehnt wurde.		„ 548,025. 49
4. Für untergegangene Bauwerthe, alter Bahnhof Zürich und verschiedene andere Objekte, veranschlagt auf Fr. 2,178,620. —, wurden Abschreibungen zugestanden von		„ 525,946. 50
5. Von den am Betriebsinventar verlangten Abschreibungen von Fr. 1,154,552. 18 konnten wir nur einen Betrag anerkennen von		„ 350,325. 22
6. Verschiedenes. Die Abschreibung der unter diesem Titel rubrizirten Ausgaben von Fr. 108,551. 80 mussten wir gänzlich ablehnen		„ —. —
Im Ganzen wurden zur Abschreibung unbedingt zugestanden		Fr. 2,716,778. 07

Die auf die Moratoriumslinien verwendeten Summen erklärten wir zu amortisiren uns bereit, sobald die Nordostbahn der weitern Baupflicht entledigt wäre . . . . . Fr. 3,253,837. 27

Für die Gotthardbahnsubvention von . . . . . „ 4,260,000. —
verlangten wir eine Amortisationsfrist auf Konzessionsdauer, und für die Kursverluste vom Anleihen von 160 Millionen Franken konnte auf die bereits im Gange befindliche Amortisation verwiesen werden.

Es wurden also bedingt zur Abschreibung anerkannt	Fr. 7,513,837. 27
und mit den unbedingt anerkannten	„ 2,716,778. 07
	Fr. 10,230,615. 34
Fügt man hinzu die erwähnten Kursverluste	„ 13,752,054. 40
so ergibt sich ein Total von	Fr. 23,982,669. 74

Die weiteren Verhandlungen über die Feststellung der zu amortisirenden Beträge fielen ins laufende Jahr. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements war zu einigen Konzessionen bereit, glaubte aber hinsichts mehrerer bedeutender Posten den Entscheid des Bundesgerichtes vorbehalten zu müssen. Auf Einstellung der Ausgaben für die Moratoriumslinien in die Amortisation wurde bestanden in der Meinung, dass für den Fall, als die Nordostbahn zum Bau einer oder mehrerer dieser Linien verhalten werden sollte, auch die Wiederaufnahme eines entsprechenden Theiles dieser Ausgaben in den Bauconto stattfinden könnte; wir glaubten uns in diesem Sinne dem Begehren des Departements nicht widersetzen zu sollen.

Die Amortisation der Gotthardbahnsubvention innerhalb der festzusetzenden Frist konnten wir ebenfalls kaum verweigern, nachdem die Centralbahn das Gleiche schon zugestanden hatte.

Betreffend die Kursverluste auf dem Anleihen von 160 Millionen Franken anerkannte das Departement das Recht der Nordostbahn, dafür eine 74-jährige Amortisationsfrist anzusprechen, während für die übrigen Posten eine Frist von 16 bis 17 Jahren fixirt werden müsste. Das Departement setzte Werth darauf, dass für beide Beträge eine einheitliche Amortisationsfrist angenommen werde, und berechnete dafür eine mittlere Dauer von 28 Jahren, welche jedoch mit Rücksicht auf die Verpflichtungen der Nordostbahn gegenüber den am Moratorium betheiligten Landesgegenden abzukürzen und auf 24 Jahre festzusetzen sei. Da das Gesetz sich nicht klar darüber ausspricht, ob auch der Streit über die Fristen für die Amortisation dem Entscheide des Bundesgerichtes unterstellt werden könnte, und da im Streitfall eine weitere Verkürzung der Frist für die im Obligationenrecht, § 656, 7 nicht genannten Posten als möglich denkbar wäre, so schien es uns, die einheitliche Frist dürfe als Basis acceptirt werden, insofern als weitere Kompensation für den Verzicht auf die 74 Jahre die Zusicherung gegeben werde, dass auch im Falle einer Konversion des betreffenden Anleihens während der Dauer der 24 Jahre die Tilgung der Kursverluste nicht sofort verlangt, sondern gleichwohl auf alle 24 Jahre vertheilt werde. Nachdem dies zugestanden wurde, glaubten wir damit das Interesse der Nordostbahn hinlänglich gewahrt, und es erschien uns auch nicht angezeigt, gegen die Beschleunigung der Amortisation auf 24 Jahre Einsprache zu erheben.

Es blieb noch die Frage übrig, ob nach der Ansicht des Departements mehrere bedeutende Posten, wie z. B. die an die Kantone Aargau, Luzern, Zug und Baselland für Bewilligung nachträglicher Änderung der ursprünglichen Konzessionsbedingungen bezahlten Summen (ungefähr Fr. 1,065,000), ferner die grundsätzliche Frage betreffend untergegangene Bauwerthe und Gründungskosten, was die Abschreibung betrifft, dem Entscheide des Bundesgerichtes unterworfen werden sollen. Die Nordostbahn hätte diese Punkte nicht allein vor den Richter bringen können, ohne auch zugleich alle übrigen Differenzen, in welchen sie einen günstigen Entscheid hätte erwarten dürfen, dem nämlichen Forum vorzulegen, und es wäre daraus ein langwieriger Prozess entstanden, den wir um so mehr zu vermeiden suchten, als alle übrigen Bahnen sich mit dem Departement zu vergleichen trachteten, und uns auch aus andern Gründen eine rasche Erledigung wünschbar schien. Wir proponirten daher dem Departement die Erhöhung der zu amortisirenden Summe auf 25 Millionen, sofern damit alle weiteren Differenzen als beseitigt betrachtet werden könnten. Das Departement ging auf diesen Vorschlag ein, indem es die Amortisationsfrist auf 24 Jahre festsetzte.

Der Verwaltungsrath billigte unser Vorgehen, indem er sich ebenfalls für gütliche Beilegung aussprach. Es kam in Folge dessen die Übereinkunft zu Stande, die wir hier wörtlich folgen lassen.

„Protokoll

über die Verhandlungen betreffend die Bereinigung des Bauconto der Schweizerischen Nordostbahn.

In Vollziehung der in Ziffer 1 der Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 enthaltenen Vorschriften ist das schweizerische Eisenbahndepartement mit der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn in Unterhandlung getreten, um auf dem Wege gütlicher Verständigung den Gesammtbetrag der Kosten zu ermitteln, welche gemäss Art. 2 des genannten Gesetzes unter den Aktiven der Bilanz verrechnet werden dürfen.

Zu diesem Ende sind

der Vorsteher des Eisenbahndepartements, Herr Bundesrath Welti,

und als Abgeordnete der Nordostbahn die Herren Präsident Studer und Direktor Russenberger

zusammengetreten, und es haben sich dieselben unter beidseitigem Vorbehalt höherer Genehmigung über die nachfolgenden Punkte gütlich verständigt.

„Art. 1.

Die Verhandlungen hatten zum Gegenstand die nachfolgenden, in den Aktiven der Bilanz von 1883 stehenden Conti:

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. **Nordostbahnlinien.**						
a) Stammnetz:						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	66,456,048	45				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1883	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	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	.	.	22,041	07	28,690,424	87
III. **Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.**					148,815,474	37
a) Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
b) Bötzbergbahn:						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	12,194,361	35				
Ab: Hälftiger Antheil 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-Hinweil:						
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. —	1,100,000	—	1,600,000	—		
g) Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:						
Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn	.	.	300,000	—	30,364,315	12
IV. **Gotthardbahn-Subvention**	.	.	.	.	4,260,000	—
					183,439,789	49
B. Liquidations-Rechnung.						
Kapitalbeschaffung des 160 Millionen Anleihens I. Hypothek:						
a) Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission von 68 Millionen Franken à $4^1/_2$ %	12,871,554	40				
b) Kursverluste auf den Einzahlungen der II. Emission von 17 Millionen Franken à $4^1/_2$ %	1,600,000	—				
	14,471,554	40				
c) Kursverluste auf der antizipirten Einzahlung von Fr. 2,090,500 im Jahre 1883 auf die I. Emission von 68 Millionen à $4^1/_2$ %	430,500	—	14,902,054	40		
Hievon ab:						
a) Amortisation der im Jahr 1879 verrechneten Spezialkommission laut Art. 8 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878	500,000	—				
b) I.—V. Amortisationsquote pro 1879/83 (1. Februar 1880/84) .	650,000	—	1,150,000	—	13,752,054	40
C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien	.	.	.	.	3,658,156	11
Summa .	.	.	.	.	**200,850,000**	—

„Art. 2.

Die Verwaltung der Nordostbahn anerkennt die in Art. 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 begründete Verpflichtung:

I. Fr. 696,467. 45 Emissionsverluste auf dem Aktienkapital aus dem Bauconto auszuscheiden;

II. Die nachstehenden weitern Posten im Gesammtbetrage von 25 Millionen Franken gemäss Art. 4 aus den Aktiven der Bilanz zu entfernen:

a) Fr. 2,927,648. 76 Verwendungen, mit welchen der Bauconto des Stammnetzes und der Rollmaterialconto belastet sind;

b) „ 3,253,837. 27 als Betrag der auf die zurückgestellten Linien gemachten Verwendungen;

c) „ 503,926. 78 aus dem Conto über die Betheiligung am Bötzbergbahnunternehmen;

d) „ 302,532. 79 aus dem Conto über die Betheiligung an der Aargauischen Südbahn;

e) „ 4,260,000. — Betrag der Gotthardbahnsubvention und endlich

f) „ 13,752,054. 40 Betrag der Liquidationsrechnung.

Fr. 25,000,000. — Total wie oben.

„Art. 3.

In Bezug auf die in Art. 2, Ziffer II, lit. *b* aufgeführte Summe von Fr. 3,253,837. 27 Cts. wird für den Fall, dass die Nordostbahn die im Bundesbeschluss vom 14. Februar 1878 bezeichneten Linien oder einzelne derselben zur Ausführung bringt, eine Verständigung, und wenn nöthig der bundesgerichtliche Entscheid über die Frage vorbehalten, mit welchem Betrag der bisherigen Verwendungen der Bauconto wieder belastet werden soll.

„Art. 4.

In Anwendung des letzten Absatzes von Art. 4 des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 wird bestimmt, dass die gemäss Art. 2, Ziffer I dieses Protokolls aus dem Bauconto zu stellenden Emissionsverluste auf dem Aktienkapital (Fr. 696,467. 45 Cts.) in den künftigen Bilanzen unter der Rubrik „Emissionsverluste auf den Aktien“ eingetragen werden.

Die im Art. 2 unter Ziffer II aufgeführten Posten sind in nachstehender Weise zu amortisiren.

Nach Art. 4 des Gesetzes hat die Nordostbahngesellschaft für die Amortisation der Kursverluste im Betrage von Fr. 13,752,054. 40 Cts. eine nach der Anleihensdauer bemessene Frist von 74 Jahren zu beanspruchen, und die nach derselben Gesetzesbestimmung für die Tilgung der weitern Fr. 11,247,945. 60 Cts. von dem Bundesrath zu bestimmende Frist belauft sich nach dem allgemein angenommenen Masstab auf 16 bis 17 Jahre. Im Hinblick auf die Verpflichtungen der Nordostbahn zum Bau und Betrieb der in Art. 3 dieses Vertrages erwähnten Linien ist aber die Amortisation zu beschleunigen, und es wird daher die Dauer derselben für die Gesammtsumme von 25 Millionen Franken hiemit auf 24 Jahre festgesetzt.

Die Nordostbahn verpflichtet sich, während dieser Zeit und zwar zum ersten Mal auf Rechnung des Jahres 1884 aus den Betriebseinnahmen jährlich die feste Summe von Fr. 1,040,000 oder nach ihrer Wahl Fr. 600,000 mit Zuschlag von 4,5 % der jeweiligen Summe der vorangegangenen Jahreszahlungen zur Abzahlung an ihre Obligationenschuld oder zur Bildung eines entsprechenden Amortisationsfonds zu verwenden.

Sollte im Laufe der 24 Jahre die Nordostbahn für zweckmässig finden, von dem einen der obengenannten Amortisationssysteme zum andern überzugehen, so wird der Bundesrath im Benehmen mit der Gesellschaft die nach dem dannzumaligen Stande der Amortisation erforderlichen neuen Ziffern der festen Quote oder der Annuität in der Weise bestimmen, dass dadurch die Amortisation von 25 Millionen Franken in 24 Jahren nicht alterirt wird.

Wenn im Verlaufe der mit 1. Januar 1884 beginnenden Amortisationsfrist bei Feststellung der Jahresrechnungen, sei es in Folge von Konversion der bestehenden, sei es durch Aufnahme neuer Anleihen oder aus irgend einem andern Grunde sich neue zu amortisirende Posten ergeben, so werden die Beträge dieser Posten der obigen Summe von 25 Millionen Franken beigefügt und nebst der letztern mittelst Fortsetzung der hier vereinbarten jährlichen Amortisationsleistungen über die 24 Jahre hinaus abgeschrieben.

In gleicher Weise verlängert sich die Amortisation, falls die Nordostbahn in einzelnen Jahren mit ihren Amortisationsleistungen im Rückstand bleiben sollte.

Hinwieder bleiben die Bestimmungen der gegenwärtigen Verständigung auch in dem Falle unverändert in Kraft, wenn Anleihen, von welchen Kursverluste in der zu amortisirenden Summe enthalten sind, vor Ablauf ihrer Dauer (Gesetz vom 21. Dezember 1883, Art. 4, alinea 3) zurückbezahlt oder konvertirt werden.

Mit dem Zeitpunkt dagegen, in welchem die Nordostbahn gemäss dem Bundesbeschluss vom 14. Februar 1878 zum Bau einer oder mehrerer Linien verhalten werden sollte, wird ihr die Befugniss eingeräumt, eine angemessene Verminderung der festgesetzten Verpflichtungen zu beanspruchen. Eine entsprechende Modifikation des Amortisationsplans hat auch in dem Fall stattzufinden, wenn auf gütlichem Wege zwischen den Betheiligten eine Umänderung der bestehenden Bauverpflichtungen herbeigeführt werden sollte.

„Art. 5.

In Folge der in den vorstehenden Artikeln festgesetzten Verständigung wird die Verwaltung der Nordostbahn die im Art. 1 bezeichneten Aktivposten der Bilanz pro Ende 1883 in die Eingangsbilanz des Jahres 1884 folgendermassen vortragen:

Fr. 115,089,454. 39	auf den Bau der Nordostbahnlinien verwendete Kapitalien;		
„ 22,052,261. 21	Rollmaterialconto;		
„ 1,921,045. 44	Werkzeug- und Mobiliarconto;		
„ 29,512,681. 16	Betheiligung an andern Unternehmungen, nämlich:		
	Zürich-Zug-Luzern	Fr.	9,626,000. —
	Bötzbergbahn	„	11,689,213. 95
	Aargauische Südbahn	„	5,797,467. 21
	Wohlen-Bremgarten	„	500,000. —
	Effretikon-Hinweil	„	1,600,000. —
	Sulgen-Gossau	„	300,000. —
„ 696,467. 45	Emissionsverluste auf dem Aktienkapital;		
„ 2,961,810. 17	Conto der Nebengeschäfte;		
„ 25,000,000. —	zu amortisirende Verwendungen;		
„ 3,616,280. 18	Betriebs- und verfügbare Kapitalien.		
Fr. 200,850,000. —			

Die Nordostbahn wird dem Eisenbahndepartement ein mit den Angaben der Erstellungskosten versehenes Inventar des Rollmaterials, sowie eine übersichtliche Zusammenstellung der Werkzeuge und Geräthschaften unter Angabe des Inventarwerthes zustellen.

Bern, Zürich, } 8. April 1885.

Der Vorsteher des schweizerischen Eisenbahndepartements: Welti.

Für die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn: Studer.

Die in vorstehendem Protokoll enthaltene gütliche Verständigung wird genehmigt.

Zürich, den 8. April 1885.

Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident: Dr. Römer.

Der Sekretär: Dr. Hürlimann.

Der schweizerische Bundesrath

ertheilt dem vorstehenden Protokoll die vorbehaltene Genehmigung.

Bern, den 14. April 1885.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes:

Für den Bundespräsidenten: Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: Ringier."

Laut Art. 4 dieser Vereinbarung hat die Nordostbahn die Wahl, die Amortisation der 25 Millionen Franken entweder durch eine feste jährliche Summe von Fr. 1,040,000 oder durch eine Annuität von Fr. 600,000 mit Zuschlag der dadurch ersparten Zinse zu $4^1/_2$% zu bewerkstelligen. Das erstere Verfahren belastet die Betriebsrechnung während der ersten Jahre etwas stärker als in der Folge, während das zweite die Amortisationslast auf die 24 Jahre ziemlich gleichmässig vertheilt. Wäre die Nordostbahn in normalen Verhältnissen, so würde das Letztere vorzuziehen sein. So lang aber die Verhältnisse hinsichtlich der Moratoriumslinien sich nicht besser abgeklärt haben, werden allfällige Einnahmenüberschüsse am zweckmässigsten zur Rückzahlung von Schulden verwendet, und da nun die Amortisationen geordnet sind, so empfiehlt es sich, keine ausserordentlichen Abschreibungen mehr zu beschliessen, sondern in dem vorgeschriebenen Rahmen zu verbleiben. Der Verwaltungsrath hat daher beschlossen, für das Jahr 1884 die Amortisationsquote von Fr. 1,040,000 in Rechnung zu stellen. Sollten die Verhältnisse sich ändern, sei es, dass die Dividendenzahlung freigegeben würde, sei es, dass die Überschüsse für diese Quote nicht mehr ausreichen sollten, so ist durch Art. 4 des Protokolls jederzeit die Möglichkeit gegeben, zum andern System überzugehen.

Im einen wie im andern Falle wird jedoch der Amortisationsplan unseres Hypothekaranleihens, welcher den Obligationen der bisherigen drei Emissionen desselben beigedruckt ist, durch das neue Verfahren nicht alterirt. Die darin vorgeschriebene Zahl von Obligationen dieser Emissionen muss jährlich ausgeloost und zurückbezahlt werden, selbstverständlich unter dem Vorbehalt, diese Zahl nach Konvenienz der Nordostbahn zu erhöhen. Die ausgeloosten und zurückbezahlten Beträge fallen auf Rechnung der durch das Protokoll festgesetzten Jahresquote.

Bei der Behandlung des Budgets der eidgenössischen Staatsrechnung für 1882 hat die Bundesversammlung folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrath wird eingeladen, die Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, ihre Rechnungsstellung gegenüber dem Bund nach einheitlichen Grundsätzen und in gleichförmiger Weise zu gestalten."

Mit Kreisschreiben vom 2. Januar 1882 machte das Eisenbahndepartement den Bahnen hievon Mittheilung mit der Einladung, sich über die Hindernisse auszusprechen, welche der Einführung des Schema's der eidgenössischen Eisenbahnstatistik auch in die interne Buchführung entgegenstehen, wobei dasselbe anerkannte, dass die bisher von den Bahnunternehmungen dem Departement jährlich gelieferten Angaben genügend seien, um die entsprechenden Kolumnen des statistischen Formulars auszufüllen. In unserer Antwort erklärten wir uns bereit, dem statistischen Bureau auch ferner alle diejenigen Angaben zu liefern, die dasselbe für das einheitliche Schema bedürfe, womit der

Forderung des Postulats: gleichförmiger Rechnungsweise gegenüber dem Bund entsprochen sei. Wir machten aber zugleich auf die Schwierigkeiten aufmerksam, die mit jeder durchgreifenden Änderung im Schema der internen Buchführung verbunden wäre, insofern eine solche die Vergleichung mit frühern Jahresrechnungen erschwere und selbst Störungen in der Dienstorganisation bewirken könne. Da auch andere Bahnunternehmungen sich in dieser Beziehung ablehnend verhielten, so blieb die Angelegenheit einstweilen auf sich beruhen, bis nach Erlass des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Mit Kreisschreiben vom 20. August/1. September 1884 übermittelte das Eisenbahndepartement den Bahnverwaltungen den Entwurf einer Verordnung über Vorlage und Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahngesellschaften zur Prüfung und Vernehmlassung. Wir wiederholten unsere frühern Bedenken und bestritten auch die in keinem Gesetz begründete Kompetenz der Bundesbehörden, auf dem Wege der Verordnung Vorschriften über die innern Angelegenheiten der Bahnen zu erlassen. Gleichwohl anerkannten wir die Wünschbarkeit eines einheitlichen Verfahrens der schweizerischen Bahnen und erklärten uns bereit, auf dem Wege der Verständigung zu einem solchen Hand zu bieten.

Nachdem die meisten Bahnverwaltungen sich über den Entwurf geäussert hatten, veranstaltete das Eisenbahndepartement auf den 9. und 10. Oktober eine Konferenz von Abgeordneten derselben, in welcher die Vorlage einlässlich besprochen wurde. Das Resultat dieser Besprechung wurde vom Departement in einem neuen Entwurf niedergelegt, dem abermals der Titel einer Verordnung gegeben wurde. Obgleich derselbe unser bisheriges Rechnungsschema ganz bedeutend umgestaltet, glaubten wir doch im Interesse der Sache keine weitere Opposition aus formalen Gründen mehr machen zu sollen und haben desshalb eine nach diesem neuen Schema aufgestellte Betriebsrechnung für das Jahr 1884 dem gegenwärtigen Geschäftsbericht bereits beigefügt.

Die in unserm letztjährigen Bericht erwähnte Enquête der Bundesbehörden führte zu einem vom 19. Dezember 1884 datirten Bundesbeschluss betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen. Derselbe wurde den Bahnverwaltungen durch Kreisschreiben des Eisenbahndepartements vom 30. gl. M. mitgetheilt zur Vernehmlassung über die Stellung, welche sie zu dessen Forderungen einzunehmen gesonnen seien. Wir gaben dem Verwaltungsrathe hievon Kenntniss und wurden von demselben zu bezüglichen Verhandlungen mit den Bundesbehörden im Einvernehmen mit den übrigen Reformtarifbahnen ermächtigt. Unterm 26. März 1885 waren die Reformtarifbahnen in der Lage, sich in gemeinsamer Eingabe an das Eisenbahndepartement über die einzelnen Postulate des Bundesbeschlusses zu äussern, wobei sie einen Theil dieser Postulate als bereits erfüllt bezeichnen zu dürfen glaubten und hinsichtlich anderer zu Verhandlungen im Sinne des Entgegenkommens sich bereit erklärten, während einzelne Postulate abgelehnt werden mussten, weil sie die abermalige Neuberechnung aller Gütertarife erheischen oder fundamentale Grundsätze des Reformsystems verletzen würden. Ergänzend richteten wir, entsprechend der vom Verwaltungsrath erhaltenen Instruktion, am 31. gl. M. noch eine besondere Eingabe an das Eisenbahndepartement, welcher wir zur Kennzeichnung des von den Gesellschaftsorganen eingenommenen prinzipiellen Standpunktes folgende Stellen entnehmen:

„In den Erwägungen des Beschlusses wird betont, dass das gegenwärtige Tarifsystem der schweizerischen Eisenbahnen von denselben „versuchsweise“ eingeführt worden sei. Es ist dies, soweit es sich um unsere Gesellschaft handelt, nicht richtig, indem das erwähnte Tarifsystem von uns seiner Zeit definitiv eingeführt worden ist, um die nach der Lage unsers Bahnnetzes unerlässliche und von jeher angestrebte möglichste Übereinstimmung mit dem Tarifsystem der benachbarten deutschen Bahnen wieder herbeizuführen. Wir legen aus einem doppelten Gesichtspunkt Werth auf Konstatirung dieses Sachverhaltes. Wenn nicht aus dem Wortlaut des Beschlusses selbst, so hat doch aus den Verhandlungen, welche ihm vorangingen, wiederholt die Ansicht durchgeklungen, als gewähre die

definitive Zulassung des neuen Tarifsystems den Bundesbehörden ein Recht, von den Bahnen nach verschiedenen Richtungen Änderungen an den neuen Tarifen, welche für sie mit wesentlichen finanziellen Opfern verbunden wären, ohne Gewährung entsprechender Kompensationen zu beanspruchen; eine solche Auffassung könnten wir, falls sie uns gegenüber geltend gemacht werden wollte, nicht als begründet anerkennen, da wir mit dem neuen Tarifsystem innert der Schranken unserer Konzessionen geblieben sind und dasselbe durchaus selbständig, ohne erst einer Genehmigung hiefür zu bedürfen, zur Einführung gebracht haben. Des Fernern muss unsere Gesellschaft, nachdem sie dieses System namentlich auch zum Zwecke der Wiederherbeiführung der wünschbaren Übereinstimmung mit dem deutschen Tarifsystem angenommen hat, einen entscheidenden Werth darauf legen, dass dieser Zweck nicht nachträglich preisgegeben werde, und daher kann sie solchen Änderungen am gegenwärtigen Tarifsystem nicht zustimmen, welche geeignet wären, die Kombinirbarkeit der beiderseitigen Tarife bedeutend zu erschweren oder gar die Aufrechthaltung der seitherigen Verkehrsvereinbarungen mit den deutschen Nachbarbahnen völlig zu verunmöglichen.

„Bei den Erörterungen über die durch die neuen Tarife geschaffenen Verhältnisse tritt vielfach die Auffassung zu Tage, dass die Bahnverwaltungen aus denselben bedeutende finanzielle Vortheile ziehen. Derartige Behauptungen müssen wir, wenigstens was unsere Unternehmung betrifft, als vollständig irrig bezeichnen. Obwohl die das Tarifwesen betreffenden Bestimmungen unserer Konzessionen ein gegentheiliges Verhalten gestattet hätten, wurden die neuen Gütertaxen niedriger gehalten als diejenigen der übrigen Reformtarifbahnen, weil die herwärtigen Gesellschaftsorgane sich von dem Streben leiten liessen, die neuen Taxen möglichst günstig für den Verkehr zu gestalten. Desshalb ergeben die neuen Tarife unserer Gesellschaft nach den ihrer Aufstellung vorangegangenen Berechnungen nicht allein keinen Mehrertrag, sondern gegentheils eine erhebliche jährliche Mindereinnahme, die sich durch die uns seither aufgenöthigte Preisgebung des Staffelsystems namentlich bei den die Bötzbergbahn, die Linie Effretikon-Hinweil und die frühere Ostsektion der Nationalbahn mitbenutzenden Verkehren noch wesentlich vermehrt hat. Unter solchen Umständen betrachten die Gesellschaftsorgane der Nordostbahn es als ihre Pflicht, abermalige Änderungen an den jetzigen Tarifen, welche bedeutende Einnahmenverluste erwarten lassen, abzulehnen, insofern dafür nicht vollentsprechende Kompensationen geboten werden, welche zugleich weder eine Abschwächung des seitherigen Verkehrs, noch abermalige Begehren von Tarifänderungen befürchten lassen.

„Ganz speziell hinsichtlich der angeregten bedeutenden Erweiterung der zweiten Stückgutklasse heben wir hervor, dass die Nordostbahn der mit Einführung des Reformsystems eingetretenen Beschränkung der zweiten Stückgutklasse dadurch von vornherein vollste Rechnung trug, dass sie der erweiterten ersten Stückgutklasse, statt der früheren Grundtaxe von 21 Cts. pro Tonnenkilometer, diejenige der früheren zweiten Klasse, nämlich 17 Cts. pro Tonnenkilometer, unter alleiniger Beifügung der Expeditionsgebühr, gewährte, und dass sie die Grundtaxe der zweiten Stückgutklasse von 17 Cts. auf 13,5 Cts. reduzirte. Daher kann die Nordostbahn an den Erörterungen über Erweiterung der zweiten Stückgutklasse sich nur betheiligen, wenn dieselben von vornherein auf engere Grenzen, als von Ihnen angedeutet wurde, reduzirt werden und ausserdem die Gewährung einer ausreichenden Kompensation für das zu übernehmende Opfer prinzipiell zugestanden wird. Eventuell behalten sich die herwärtigen Gesellschaftsorgane vor, die früheren höheren Stückguttaxen entweder vollständig oder theilweise mittelst Aufstellung einer dritten Stückgutklasse wieder einzuführen.“

Vom Bundesrathe sind gegen die von der Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Juni 1884 festgestellten Gesellschaftsstatuten einige Beanstandungen erhoben, beziehungsweise dem Genehmigungsbeschlusse eine Anzahl von Vorbehalten beigefügt worden, die wir zum Theil als unberechtigt, weil jeder gesetzlichen Grundlage entbehrend, erachten mussten. Wir sahen uns daher veranlasst, dem Bundesrathe gegenüber die Rechte der Gesellschaft in aller

Form zu verwahren und eine bezügliche Bemerkung den Gesellschaftsstatuten beizudrucken. Das Nähere in dieser Angelegenheit ist dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes zu entnehmen.

Das Obergericht des Kantons Zürich hatte es in einem Spezialfalle als nicht ausser Zweifel stehend erachtet, dass die Nordostbahngesellschaft mit Bezug auf die von ihr übernommenen Strecken der vormaligen Schweizerischen Nationalbahn noch Domizil in Winterthur zu nehmen, beziehungsweise den Gerichtsstand daselbst anzuerkennen habe. Wir haben uns desshalb veranlasst gesehen, mit dem Gesuch an den h. Bundesrath zu gelangen, derselbe möchte durch Beschluss konstatiren, dass die in den Konzessionen für die Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen enthaltene Bestimmung, wonach Winterthur als das Gesellschaftsdomizil bezeichnet wird, durch die Übertragung der betreffenden Konzessionen auf die Nordostbahn dahingefallen sei. Der h. Bundesrath hat keinen Anstand genommen, diesem Ansuchen zu entsprechen.

Dem Kanton Zürich haben wir die Staatsbetheiligung bei der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern auf den 31. Dezember 1884 zur Rückzahlung, resp. zur Konversion in 4 1/2-prozentige, nach Ablauf von zwölf Jahren rückzahlbare Obligationen gekündet; von der Regierung wurde aber die Zulässigkeit dieser Kündigung bestritten. Über Weiteres in dieser Angelegenheit verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrathes.

Die Prozesse mit dem Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn betreffend Verbot der Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1881 und 1882 sind von der ersten Instanz (Bezirksgericht Zürich) unterm 9. Juli, beziehungsweise 4. September 1884, und von der Appellationskammer des Obergerichtes am 30. Dezember gl. J. entschieden worden, von beiden Instanzen im Sinne einer Bestätigung des Verbotes der Dividendenauszahlung. Während aber vom Bezirksgericht in der Motivirung des Urtheiles die Ansicht vertreten wurde, die beabsichtigte Dividendenauszahlung involvire eine rechtswidrige Gefährdung der Gläubigerrechte des genannten Komite, selbst wenn — was erst noch zu untersuchen wäre — die Nordostbahn wirklich in den Jahren 1881 und 1882 Reinerträge in der Höhe der für die Ausrichtung von Dividenden bestimmten Summen erzielt hätte, erklärte die Appellationskammer des Obergerichtes, dass der Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1881 und 1882 in dem von den Generalversammlungen der Aktionäre festgestellten Umfange angesichts der namhaften Abschreibungen und der in denselben liegenden successiven Erstarkung der Nordostbahn ein rechtliches Hinderniss nicht mehr entgegenstehen würde, sofern die Nordostbahn in den beiden genannten Jahren wirklich Reinerträge in dem von ihr berechneten Umfang aufzuweisen hätte; die Appellationskammer erachtete aber solche Reinerträge in Wirklichkeit als nicht vorhanden, so lange die Bilanz der Nordostbahn noch mit „fiktiven“ Werthen belastet sei; als einen solchen fiktiven Werth glaubte sie u. A. ohne Weiteres die Gotthardbahnsubvention im Betrage von Fr. 4,260,000 bezeichnen zu können. Diesfalls wird im Urtheile Folgendes gesagt: „Endlich ist die Gotthardbahnsubvention im Betrage vom Fr. 4,260,000, welche noch voll und ganz „als Aktivum in der Bilanz des Jahres 1883 steht, ganz gewiss kein Aktivum, denn sie kann unmöglich als eine „Verwendung auf den Bau der von der Beklagten betriebenen Eisenbahn angesehen werden, sondern ist, wenigstens „vom rechtlichen Gesichtspunkte aus, nichts Anderes als eine Schenkung. Es mögen zwar innere Gründe dafür „sprechen, der Beklagten eine allmälige Amortisation dieses Postens zu gestatten, allein dies hätte eben nur auf dem „Wege der Gesetzgebung geschehen können. Nach den zur Zeit einzig massgebenden Grundsätzen des zürcherischen „Rechtes, womit auch diejenigen des schweizerischen Obligationenrechtes übereinstimmen, muss dagegen dieses durchaus „fiktive Aktivum gänzlich getilgt werden, bevor den Aktionären eine Dividende aus den Betriebseinnahmen ausgerichtet „werden darf.

„Es steht daher fest, dass, selbst abgesehen von weitern, erst durch die beantragte Expertise zu ermittelnden „Posten, die Bilanz des Jahres 1882 noch über 5 Millionen fiktive Aktiven enthält, welche vollständig abgeschrieben „werden müssen, bevor die Aktionäre, wenigstens so lange nicht das neue Gesetz über das „Rechnungswesen der Eisenbahnen in Kraft getreten ist, einen Anspruch auf Dividende „besitzen."

Gegen die Ausrichtung der von der Generalversammlung der Aktionäre am 30. Juni 1884 für das Jahr 1883 dekretirten Dividende an die Prioritätsaktien ist von dem mehrgenannten Komite ebenfalls gerichtliche Einsprache erhoben worden. Der bezügliche Schriftenwechsel vor erster Instanz ist im Monat April des laufenden Jahres beendigt worden; das Urtheil stand aber zur Zeit der Abfassung dieses Berichtes noch aus. Angesichts obiger Motivirung der Appellationskammer des Obergerichtes sollte, nachdem mittlerweile vom h. Bundesrathe auf Grund des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen die von der Nordostbahn vorzunehmenden Amortisationen festgestellt worden sind, und der bezügliche Amortisationsplan die als Dividenden für die Jahre 1880, 1881, 1882 und 1883 in die Bilanz eingestellten Beträge unberührt lässt, nunmehr ein für die Nordostbahn günstiger Ausgang des pendenten Prozesses erwartet werden dürfen.

In unserm vorjährigen Bericht haben wir Ihnen von der Eröffnung von Unterhandlungen Kenntniss gegeben, die mit den an den sogenannten Moratoriumsverträgen betheiligten Komites unter Vermittlung des h. Bundesrathes angeknüpft wurden. Wie wir vorausgesehen, nehmen dieselben nur einen langsamen Fortgang, da es Zeit braucht, bis sich ganze Landesgegenden mit dem Gedanken einer Modifikation oder Ablösung derartiger Berechtigungen vertraut machen. Wenn wir auch dies Jahr noch nicht von Resultaten dieser Unterhandlungen berichten können, so glauben wir doch annehmen zu dürfen, dass unsere bisherigen Schritte nicht ganz ohne Wirkung geblieben seien; wir werden unsere diesfälligen Bemühungen fortsetzen.

Inzwischen hat uns der h. Bundesrath mit Rücksicht auf den ihm nach Ablauf des Jahres 1885 obliegenden Entscheid über genügende Erstarkung der Nordostbahn schon am 24. April l. Js. eingeladen, ihm die folgenden Vorlagen zu machen:

„1. Die Baukostenrechnung für jede der einzelnen Linien unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Preisverhältnisse.

2. Die sowohl für jede der einzelnen Linien besonders herzustellende, als auch unter der Voraussetzung der Erstellung der sämmtlichen verschobenen Linien hinsichtlich der Gesammtheit derselben zu entwerfende Berechnung der muthmasslichen Betriebsergebnisse in Einnahmen und Ausgaben.

3. Die Darstellung der Wirkungen, welche der Betrieb jeder einzelnen der verschobenen Linien sowohl, als der Gesammtheit derselben muthmasslich auf die Betriebsergebnisse des dermaligen Nordostbahnnetzes haben wird."

Aus dieser Fragestellung, für deren Beantwortung uns Frist bis Ende September l. Js. gegeben ist, glauben wir schliessen zu dürfen, dass der h. Bundesrath den ihm zustehenden Entscheid nur nach reiflicher Prüfung aller darauf Bezug habenden Verhältnisse zu fassen gesonnen ist, und wir sehen daher diesem Entscheide auch mit allem Vertrauen entgegen.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die Konferenz schweizerischer Eisenbahnen erweiterte sich auf Schluss des Berichtsjahres durch den Eintritt der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln. Sie genehmigte ferner das Ansuchen der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn und der Travers-Thalbahn um Zulassung zum Wagenaustausch und zur Eröffnung direkter Verkehre auf Grund der hierüber bestehenden Vereinbarungen.

Die seit längerer Zeit anhängige und vom Eisenbahndepartement stetsfort urgirte Frage der Neuerstellung eines einheitlichen schweizerischen Getreidetarifs gelangte zum Abschluss, indem sich sämmtliche der Konferenz angehörigen Verwaltungen nach längeren Verhandlungen auf Gewährung folgender Grundtaxen für denselben einigten und für die Dauer des neuen Tarifs gegenseitig auf Taxunterbietungen verzichteten: 1. Expeditionsgebühr 10 Cts. für 100 Kgr.; 2. Streckentaxe für 100 Kgr. und Kilom. 1.—100. Kilom. 0,8 Cts., 101.—150. Kilom. 0,6 Cts., 151.—200. 0,35 Cts., 201.—300. 0,25 Cts., jeder folgende Kilom. 0,2 Cts. Die auf längere Distanzen bedeutenden Ermässigungen hatten sich als nothwendig erwiesen, um der in neuester Zeit besonders stark zu Tage getretenen Ableitung des schweizerischen Getreideimportes auf die der Schweiz ungünstigsten Routen entgegenzuwirken. Ferner hatte die Erfahrung gezeigt, dass Mangels einer derartigen Einigung zufolge Konkurrenzirung der verschiedenen schweizerischen Importrouten unter sich einerseits eine noch weiter gehende Abschwächung der Getreidetaxen und anderseits ein Wirrwarr in den Getreidetarifen zu befürchten sei, welcher nicht allein im Publikum zahlreiche Beschwerden wach rufen müsste, sondern höchst wahrscheinlich auch die Bundesbehörden zum Eingreifen in die bezüglichen Verhältnisse veranlassen würde. Dem Umstande, dass nicht alle schweizerischen Importrouten von dem neuen Tarife gleichen Vortheil haben, suchte man dadurch Rechnung zu tragen, dass die Taxen nicht einfach kilometrisch verlegt werden, sondern den letzten 50 Kilometern jedes Transportes die volle Taxe der ersten Distanzstufe vorweg zugetheilt und nur der Taxrest unter die Restdistanz kilometrisch repartirt wird. — Von dem früheren Getreidetarif Nr. 6 unterscheidet sich der neue, neben der Verschiedenheit der Taxbildung und Repartition, noch dadurch, dass er auf Mehl keine Anwendung findet. An und für sich rechtfertigt sich wohl kaum, dem aus dem Getreide gewonnenen Fabrikate die ausserordentlich niedrigen Taxen, welche sich für jenes als nothwendig erwiesen haben, ebenfalls zu gewähren. Hiezu kommen Rücksichten auf die schweizerische Müllerei, deren Konkurrenzfähigkeit gegenüber der ausländischen bereits als bedroht erscheint und nach Ansicht der grossen Mehrzahl ihrer Vertreter durch Einbeziehung von Mehl in den neuen Getreidetarif noch mehr gefährdet wäre. — Zufolge der auf den 15. September 1884 erfolgten Einführung des letzteren ist das im Jahr 1881 vereinbarte Reglement für die Getreidereexpeditionen der schweizerischen Lagerhäuser wieder für das ganze Netz der Konferenzverwaltungen in Kraft getreten.

Mit der schweizerischen Postverwaltung wurde von der Mehrzahl der Konferenzverwaltungen ein neuer Vertrag betreffend die Beziehungen zum Postdienst abgeschlossen, hiebei aber die wichtigste Bestimmung des seitherigen Vertrages, nämlich die Festsetzung der den Bahnen für den Transport der Postgegenstände über 5 Kgr. zu leistenden Entschädigung, einer besonderen Vereinbarung vorbehalten; die bezüglichen Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. — Die bundesräthliche Verordnung betreffend die Statistik des Waarenverkehrs mit dem Auslande veranlasste Verhandlungen mit dem Zolldepartement. Die Konferenz sah sich nicht veranlasst, den Bestimmungen der Verordnung grundsätzlich entgegenzutreten; sie erachtete aber als ihre Pflicht, die Bundesbehörden darauf aufmerksam

zu machen, dass die Gebühr, welche mit Rücksicht auf die aus der Handelsstatistik dem Bund erwachsenden Auslagen auf den Transitverkehr gelegt worden ist, einen Theil des letzteren auf die ausländischen Konkurrenzrouten, welche eine derartige Belastung des Transitverkehres nicht kennen, abzuleiten geeignet sei, und dass diese Gebühr doppelt nachtheilig wirke, weil sie ohne jede Rücksicht auf den Werth des Gutes und die Grösse der Sendung auf 1 Ct. für 100 Kgr. bestimmt sei und sonach z. B. bei Steinkohlen der Erhebung eines Transitzolles von Fr. 1 für den Wagen gleich komme.

Die seit längerer Zeit angeregte theilweise Revision des Transportreglements konnte noch nicht durchgeführt werden, weil das Eisenbahndepartement, obwohl seinerseits gegen die bezüglichen Änderungen sachlich keine Einwendungen bestehen, an der gleichzeitigen Berücksichtigung gewisser anderer Wünsche, namentlich der Zulassung des Dynamites zum Bahntransport, festhielt.

Die den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr betreffenden Geschäfte der Konferenz waren in diesem Jahre weder besonders wichtig noch zahlreich. Ausser der Erstellung eines neuen Reglements für Krankentransporte und für die den im Krankendienst befindlichen Diakonissen zu gewährenden Begünstigungen hatte sich die Konferenz nur mit Änderungen und Ergänzungen bestehender Tarife, sowie mit Anregungen und Einleitungen von Massnahmen zu beschäftigen, deren Vollzug nicht mehr in das Berichtsjahr fällt.

Dagegen waren auch im Berichtsjahr die Betriebsfragen, welche von der Eisenbahnkonferenz behandelt wurden, zahlreich. Mit den Bundesbehörden fanden u. A. weitere Verhandlungen statt über die geeigneten Massnahmen zur Herbeiführung grösserer Betriebssicherheit, unter Fortsetzung der auf verschiedenen Linien des schweizerischen Bahnnetzes begonnenen systematischen Versuche mit kontinuirlichen Bremsen; ferner über das projektirte neue Reglement für die Militärtransporte auf den Eisenbahnen und über die zur Bekämpfung der Cholera Seitens der Bahnverwaltungen zu treffenden Einrichtungen. Betreffend die Normalien, welche bei Neuanschaffung gedeckter Güterwagen eingehalten werden sollen, wurden dem Eisenbahndepartement auf Grund einer Vorlage des Technikervereins Vorschläge unterbreitet, welche die Erweiterung des Laderaums bezwecken, soweit dieselbe möglich ist, ohne die Manipulation der neuen Wagen auf Stationen mit beschränkten Arbeitskräften allzu schwierig zu machen oder mit den bestehenden Stationsanlagen in Kollision zu gerathen. — Was die übrigen, schon letztes Jahr erwähnten Fragen betrifft, so fand diejenige über die Beheizung der Personenwagen ihren Abschluss in einem Gutachten des Technikervereins und einem demselben zustimmenden Konferenzbeschluss, wodurch für die direkten Bahnzüge der Übergang zur Dampfheizung empfohlen wird. Von Aufstellung einheitlicher Normen für den Oberbau mit eisernen Schwellen wurde abgesehen, nachdem mehrere Bahnverwaltungen bereits in grösserem Umfange solche Anlagen erstellt haben und sich hiebei das Einwirken der Konferenz als entbehrlich erwiesen hat. Die Verhandlungen über Centralisation des Güterwagenparks führten zu einer diesfälligen, vorläufig für ein Jahr gültigen Vereinbarung, welcher wir mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes beitraten, und welcher, mit Ausnahme der Gotthardbahn, auch alle übrigen Konferenzverwaltungen zugestimmt haben; dieselbe ist mit Neujahr 1885 in Kraft getreten, und die seitherigen Erfahrungen scheinen die Erwartung zu bestätigen, dass hiemit der geeignete Boden für Sicherung einer möglichst vortheilhaften Ausnutzung des Wagenmaterials gefunden sei.

Die Verhandlungen der kommerziellen Union geben keinen Anlass zu besonderen Mittheilungen.

Die Konferenz der schweizerischen Reformtarifbahnen, welcher nunmehr auch die Westschweizerischen Bahnen beigetreten sind, hatte mehrere Angelegenheiten von Bedeutung zu behandeln. Der wichtigsten,

nämlich des Bundesbeschlusses über die Eisenbahntarife vom 19. Dezember 1884 und der hiedurch veranlassten Schritte, welche sich ins laufende Jahr hinüberzogen, haben wir schon im Abschnitt I dieses Berichtes erwähnt; mit Rücksicht auf erwähnten Beschluss erklärte das Eisenbahndepartement in Schreiben vom 29. November 1884, dass es von getrennter Weiterführung der seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen über Einbeziehung der landwirthschaftlichen Produkte in die zweite Stückgutklasse absehe. — Seit Erstellung der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften vom 1. Oktober 1883 sind an den hiebei wesentlich zu Grunde gelegten allgemeinen Tarifvorschriften der deutschen Bahnen ziemlich zahlreiche Änderungen vorgenommen worden, welche zum Theil nur eine Verdeutlichung schon vorhandener Bestimmungen gegenüber zu Tage getretenen Zweifeln oder Missbräuchen bezweckten, zum Theil aber sachliche Änderungen enthielten, fast ausnahmslos zum Zwecke weiterer Verkehrserleichterung; die Reformtarifbahnen einigten sich, diese Änderungen mit wenigen Ausnahmen auch für die Schweiz durchzuführen, und zwar mittelst einer berichtigten Neuauflage der Tarifvorschriften, welche auf den 1. April 1885 in Kraft gesetzt wurde. Der Verwaltungsrath, den wir hievon verständigten, war einverstanden und ermächtigte uns insbesondere zu der hiemit eintretenden Versetzung aller Maschinen aus der ersten in die zweite Stückgutklasse, beziehungsweise aus den allgemeinen Wagenladungstaxen in diejenigen des Spezialtarifs I. — Die Beziehungen zur ständigen deutschen Tarifkommission wurden fortgesetzt, und die Nordostbahn und Centralbahn für ein weiteres Jahr um Vertretung der schweizerischen Reformtarifbahnen in genannter Kommission ersucht. — Auf die Zeit, zu welcher die Westschweizerischen Bahnen dem Reformsystem definitiv auch für ihren internen Verkehr beigetreten sein werden, ist beabsichtigt, die Konferenz der Reformtarifbahnen in der allgemeinen schweizerischen Eisenbahnkonferenz aufgehen zu lassen; inzwischen hat unsere Verwaltung dem Wunsche entsprochen, einstweilen die auf die Reformtarife bezüglichen Geschäfte in bisheriger Weise fortzubesorgen.

Die neuen Gütertarife mit den schweizerischen Reformtarifbahnen sind nunmehr beinahe vollständig zur Einführung gebracht. Mit den Westschweizerischen Bahnen werden einstweilen noch die früheren, auf dem 1872er System beruhenden Tarife in Kraft erhalten, da jene den Beitritt zum Reformsystem für den schweizerischen Verkehr noch nicht erklärt haben; aus dem Nebeneinanderbestehen von Tarifen auf Grundlagen, welche prinzipiell stark von einander abweichen, erwachsen allerdings verschiedene Nachtheile, und ist daher zu wünschen, dass dieser Zustand nicht mehr lange fortdaure.

Die Reformtarife der Nordostbahn mit den südwestdeutschen Bahnen, nämlich mit Baden, Elsass-Lothringen, der Main-Neckarbahn, Stationen des preussischen Eisenbahndirektionsbezirkes Frankfurt, der Pfälzischen Bahn und der Hessischen Ludwigsbahn traten am 1. Oktober 1884 in Kraft; daran schlossen sich mit 1. Dezember die entsprechenden Tarife der Vereinigten Schweizerbahnen. Unsere neuen Tarife mit Württemberg und Bayern gelangten am 1. Juli 1884 zur Einführung, diejenigen mit Belgien am 1. November.

Die Einführung der neuen deutsch-italienischen Gütertarife, welche wir im letzten Geschäftsbericht als bevorstehend bezeichneten, ist noch nicht möglich geworden. Zufolge Eröffnung der Arlbergbahn trat nämlich neben die seitherige Konkurrenzroute der Gotthardbahn, Kufstein-Innsbruck-Peri, als Subroute die Linie Bregenz-Feldkirch-Innsbruck, was zeitraubende Verhandlungen zur Beordnung der hiedurch geschaffenen veränderten Konkurrenzverhältnisse nöthig machte. Es gelang, die neue Route zum Eintritt in die zwischen Gotthard und Brenner getroffenen Vereinbarungen zu bestimmen. Da indessen wegen der niedrigen Transitantheile der Strecke Bregenz-Innsbruck, welche für die neuen Tarife angemeldet wurden, auch in denjenigen Relationen, welche nach den Distanzverhältnissen ausschliesslich von der Gotthardroute bedient werden sollten, neuerdings vielfache Unterbietungen der beabsich-

tigten Gotthardtarife zu Tage traten, erachteten die am deutsch-italienischen Verkehr via Gotthard betheiligten schweizerischen Verwaltungen abermalige Verhandlungen zunächst unter sich angezeigt, um jenen Unterbietungen thunlichst zu begegnen, was zugleich zu erneuter Erwägung der getroffenen Taxregelung für den schweizerisch-italienischen Verkehr führte. Diese Verhandlungen konnten im Berichtsjahr nicht mehr zum Abschlusse gebracht werden.

Wie schon unser letztjährige Bericht erwähnte, wurden von der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen im Hinblick auf die am 6. September 1884 dem Betrieb übergebene Arlbergbahn zur Neubeordnung der Verhältnisse des Güterverkehrs Österreich-Ungarns und seiner Hinterländer mit den westlichen Ländern weitschichtige Verhandlungen eröffnet. Auch unsere Verwaltung war berufen, an einem Theile dieser Verhandlungen sich zu betheiligen. Sie suchte bei denselben einerseits die unvermeidliche theilweise Ablenkung des Verkehrs, welcher bisher über Romanshorn ging, auf die der Nordostbahn weniger vortheilhafte Buchserroute auf ein annehmbares Mass zu beschränken; anderseits war sie bemüht, die Leitung neuer Transitverkehre durch die Schweiz worin allein die Kompensation für die erwähnte Verkehrseinbusse gefunden werden kann, thunlichst zu erleichtern.

Es würde weit über den Rahmen des gegenwärtigen Berichtes hinausgreifen, wollten wir eine vollständige Übersicht der gepflogenen Verhandlungen und ihrer Resultate in denselben niederlegen. Immerhin glauben wir, aus letzteren nachfolgend wenigstens einige der wichtigsten Punkte zusammenstellen zu sollen, in Berücksichtigung der sehr grossen Wichtigkeit, welche der Verkehr mit Österreich-Ungarn für unsere Unternehmung hat.

1. Vom Verkehr mit der Schweiz, einschliesslich der westschweizerischen Transitstationen, behält die seitherige Lindauerroute 35 % bei Wien, 40 % bei Pressburg-Budapest-Szegedin etc., 50 % bei Salzburg-Linz, 55 % bei Galizien, 35—77 1/2 % bei Mähren, endlich 80—100 % bei Böhmen. Die überschiessenden Quoten, ferner der ganze Verkehr der südlichen Linien sowohl der österreichischen Staatsbahn als der Südbahn, endlich derjenige des südwestlichen Ungarn fällt der Arlbergroute zu.

2. Mit der französischen Ostbahn, Westbahn und Nordbahn werden direkte Tarife erstellt. Von dem auf Grund derselben sich bewegenden Verkehr werden der Route Arlberg-Schweiz-Delle je 50 % zugetheilt bei Salzburg-Wien-Budapest-Szegedin etc., bei den südlichen Linien der österreichischen Staatsbahn und der Südbahn, ausserdem bei einem Theile von Mähren, während die deutschen Routen sich in die übrigen 50 % theilen. Beim grössern Theile Mährens beschränkt sich der Antheil der Route Arlberg-Schweiz-Delle auf 30 %. Böhmen bleibt ganz den deutschen Routen.

3. Vom Verkehr mit Südwestdeutschland war für die schweizerische Route nur eine Quote desjenigen mit Elsass-Lothringen erhältlich, die nach den verschiedenen österreichisch-ungarischen Verkehrsgruppen 20—37 1/2 % beträgt.

4. Obige Verkehrstheilungen werden in der Hauptsache mittelst obligatorischer alternirender Instradirung über die verschiedenen antheilsberechtigten Routen durchgeführt. Ergibt sich aus den Abrechnungen, dass die über eine Route gegangenen Transporte die ihr zukommende Verkehrsquote nicht erreichen, so erhält sie dafür zu Lasten der bevorzugten Route eine Geldentschädigung, entsprechend der ihr entgangenen Taxeinnahme nach Abzug einer niedrig gegriffenen Traktionsentschädigung an die Transportroute.

5. Der Badischen Bahn ist gelungen, einen Theil der für die deutschen Routen reservirten Quoten der österreichisch-ungarischen Verkehre mit Süddeutschland und Frankreich für die Route Bregenz-Bodensee-Konstanz-Badische Bahn zu gewinnen. Im Anschluss hieran wurde mit ihr und der Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen eine Vereinbarung getroffen, wonach der über Lautrach-Konstanz sich bewegende Verkehr nach Konvenienz, statt über den See, über die Landroute St. Margrethen-Rorschach-Romanshorn geleitet werden

kann, unter Überlassung des entsprechenden Taxantheils an letztere. Dabei wurde für die Landroute als Minimalantheil von allen in Frage stehenden Verkehren ein Viertheil ausbedungen, in der Meinung, dass, sofern das Taxerträgniss der über sie geleiteten Transporte diesem Minimum nicht entspricht, die Differenz in Baar auszugleichen ist.

Während die erwähnten Verkehrsvereinbarungen angebahnt wurden, hatten wir mit den Vereinigten Schweizerbahnen eine ergänzende Verständigung zu treffen, indem die aus jenen Vereinbarungen erwachsenden Verhältnisse durch die zwischen den beiden Gesellschaften bestehenden, allgemeinen Verkehrsverträge nicht als ausreichend geordnet sich darstellten. Die bezüglichen Verhandlungen zogen sich ungemein in die Länge, und erst kurz vor Eröffnung der Arlbergbahn kam die vollständige Einigung, aus welcher wir das Wesentliche nachstehend mittheilen, zum Abschluss:

1. An den seitherigen Bestimmungen über Theilung der via Lindau gehenden Verkehre tritt keine Änderung ein.

2. Für den Verkehr mit dem Vorarlberg behält das Prinzip der Instradirung über die kürzeste Route seine Geltung und findet nur die Neuerung statt, dass die Nordostbahn von der Pflicht entlastet wird, den Verkehr mit Bregenz, soweit der Versender nichts Anderes vorschreibt, ausschliesslich über St. Margrethen zu leiten; neben dieser Route wird auch die neue Trajektroute Romanshorn-Bregenz als transportberechtigt zugelassen.

3. Die über den Arlberg gehenden Quoten des Verkehrs von Österreich-Ungarn mit den Stationen östlich und nördlich der Linie Zürich-Örlikon-Bülach-Eglisau-Koblenz wird auf die Routen via Buchs und via Lautrach in der Art ausgeschieden, dass jede Route einen bestimmten Theil desselben stets und ausschliesslich zu bedienen hat. Dieser Ausscheidung wurde das Prinzip der kürzesten Route zu Grunde gelegt, immerhin mit den geeigneten Abänderungen, um die Instradirungen auf Schweizergebiet thunlichst einfach und auch den Betriebsanforderungen entsprechend zu gestalten. Von dem hienach auf Lautrach entfallenden Verkehr mit Winterthur und weiter gehen, wie vom Lindauerverkehr, über St. Margrethen 40 %, welche sich zwischen Rorschach und Winterthur wieder hälftig auf die Romanshorner- und St. Gallerroute verlegen; im Übrigen wird dieser Verkehr über die Trajektroute Bregenz-Bodensee-Romanshorn geleitet.

4. Die über den Arlberg gehenden Quoten des Verkehrs von Österreich-Ungarn (ausschliesslich Vorarlberg) mit den Stationen der Linie Zürich-Örlikon-Bülach-Eglisau-Koblenz und den südlich, sowie westlich derselben gelegenen schweizerischen Stationen, einschliesslich der westschweizerischen Transitstationen, vertheilt sich auf die Routen Buchs-Ziegelbrücke und Bregenz-Bodensee-Romanshorn. Die Theilung findet im Grundsatze so statt, dass die letztere Route von demjenigen Verkehr, wofür der kürzeste Weg auch fernerhin über München-Lindau führt (Salzburg-Wien-Budapest-Szegedin etc. und nördlich), 30 % der dem Arlberg zugewiesenen Quoten erhält, dagegen von demjenigen Verkehr, dessen kürzeste Route nunmehr über Arlberg-Buchs geht, nur 10 %; die überschiessenden 70, beziehungsweise 90 % der Arlbergquoten erhält die Buchserroute, unter Belassung der bisherigen hälftigen Theilung zwischen Ziegelbrücke und Zürich auf die Linien via Thalweil (N. O. B.) und Uster (V. S. B.).

5. Von dem durch die Schweiz transitirenden Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und Frankreich etc. werden 90 % der Buchserroute überlassen und nur 10 % der Route Bregenz-Romanshorn reservirt.

6. Für die unter Ziffer 4 und 5 erwähnten Verkehre behalten die Bestimmungen der kommerziellen Konvention, wonach längere Transportrouten die kürzeste Route auszukaufen haben, ihre Geltung. Dabei wird ausdrücklich festgesetzt, dass, wo die absolut kürzeste Route (wie z. B. für Wien-Paris) über deutsches Gebiet führt, der Romanshornerroute als kürzester schweizerischer Route die Auskaufsberechtigung gegenüber der Buchserroute zukommt. Hienach haben die Vereinigten Schweizerbahnen der Nordostbahn für diejenigen Verkehre, deren kürzeste Route über München führen würde, die aber über Buchs-Ziegelbrücke-Zürich gehen, Entschädigung zu leisten. Hinwieder hat

die Nordostbahn von den der Romanshornerroute reservirten Verkehren, soweit dafür die kürzeste Route über Buchs geht, die Vereinigten Schweizerbahnen auszukaufen, nach konventionsgemässer Entschädigung für die Mehrtraktion, welche sie bei Leitung über Lindau- beziehungsweise Bregenz-Winterthur, statt über Buchs-Zürich zu leisten hat.

7. Die erwähnten Entschädigungen entfallen für diejenigen Transporte, welche zunächst nur nach Romanshorn beziehungsweise Buchs gehen und dort mit neuen Frachtbriefen zum Weiterversandt gelangen, auch wenn auf letzteren, gemäss den über die Grenzlagerhäuser getroffenen Vereinbarungen oder zufolge besonderer Reexpeditionstarife, deren Aufstellung wir uns für Romanshorn vorbehalten haben, nur die aus den direkten Tarifen auf die Reststrecken entfallenden Theilfrachten erhoben werden. Mit Rücksicht hierauf, und um dem Romanshorner-Lagerhaus seine bisherige Bedeutung thunlichst zu sichern, haben wir der Romanshornerroute von allen österreichisch-ungarischen Verkehren mit Zürich und weiter eine Quote und zugleich das Recht ausbedungen, die dort eingelagerten Waaren zu den Resttaxen der direkten Tarife weiter zu expediren.

8. Die Nordostbahn wahrt sich das Recht zur Gewährung ermässigter Reexpeditionstarife ab Romanshorn, selbstverständlich innert der von den Arlbergverbänden jeweilen vereinbarten Schranken. Hinwieder räumt sie Buchs die Befugniss zur Bildung adäquater Tarife ein, nähere Vereinbarung im einzelnen Fall immerhin vorbehalten.

9. Die Nordostbahn ist berechtigt, denjenigen Verkehr, welcher der Linie Lautrach-Bregenz-Trajekt-Romanshorn zukommt, nach Konvenienz auch über St. Margrethen zu leiten, unter kilometrischer Verlegung der auf erstere Linie entfallenden Frachten auf letztere.

Mit Ausführung der vorstehend resumirten Arlbergvereinbarungen wurde im Berichtsjahr begonnen. Auf Eröffnung der Arlbergbahn wurden neue Getreidetarife zwischen dem grösseren Theile von Österreich-Ungarn und der Schweiz in Kraft gesetzt. Am 1. November 1884 folgten Weintarife für die Ost- und Centralschweiz. Die weitere Tarifbildung zog sich ins laufende Jahr hinüber und deren vollständige Durchführung, sowie auch die gehörige Beordnung der einschlägigen, äusserst verwickelten Instradirungs- und Abrechnungsverhältnisse wird voraussichtlich noch bedeutende Zeit beanspruchen. — Inzwischen haben wir als geboten erachtet, die getroffenen Verabredungen, soweit sie die Verkehrstheilung auf Schweizergebiet und die Reexpeditionsverkehre betreffen, auf Ende 1885 wieder zu künden, nachdem sich herausgestellt hatte, dass den Auskaufsbestimmungen zu Gunsten der Romanshornerroute zufolge der Grundsätze, nach denen die Arlbergtarife gebildet werden, nicht die seinerzeit von uns vorausgesetzte Bedeutung zukommt, und ausserdem über die Stellung der Reexpeditonsverkehre zu den direkten Verkehren Seitens der österreichisch-ungarischen Verwaltungen Ansichten und Begehren zu Tage traten, welche von den zwischen den schweizerischen Bahnen geltenden und auch jenen Verabredungen zu Grunde liegenden Ansichten sehr abweichen.

Es erhellt aus dem Mitgetheilten, dass die Trajektroute Bregenz-Romanshorn für den Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz von wesentlicher Bedeutung geworden ist. Wir haben daher bald nach Eröffnung der Arlbergbahn für Inbetriebsetzung der im letztjährigen Bericht angekündigten Trajekteinrichtung gesorgt und verwenden dafür zwei neu erstellte, eigene Trajektkähne, nachdem unsere Anregung bei der kgl. bayerischen Generaldirektion, uns dafür einen Theil des bisher auf der Gemeinschaftsroute Lindau-Romanshorn beschäftigten Transportmaterials miethweise zu überlassen, ohne Erfolg geblieben ist. Die k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen fand sich durch den guten Erfolg, welchen unsere Trajekteinrichtung hatte, bestimmt, ihrerseits ebenfalls an der Gütertrajektirung zwischen Bregenz und Romanshorn theilzunehmen, und wir trafen daher mit ihr, um eine nachtheilige Konkurrenzirung der beiderseitigen Trajekteinrichtungen unter sich zu verhüten und eine rationelle gemeinschaftliche Verwerthung derselben zu ermöglichen, kurz nach Ablauf des Berichtsjahres, unter Zustimmung unsers Verwaltungsrathes, die erforderliche Vereinbarung.

Die Einrichtung des direkten Personenverkehrs über die Arlbergbahn erforderte vielfache Verhandlungen, die zum Theil ihren Abschluss noch nicht gefunden haben. Ihrer geographischen Lage nach musste die neu eröffnete Linie ausser für den Nachbarverkehr Schweiz-Österreich auch für den Verkehr von Südwestdeutschland mit Österreich, hauptsächlich aber für den internationalen Verkehr zwischen Österreich und Frankreich in Betracht kommen. Die Bestrebungen der schweizerischen Bahnen waren daher vor Allem auf eine Zugsverbindung zwischen Wien und Paris gerichtet, die sowohl hinsichtlich der Schnelligkeit als des Comforts mit der nähern und die Hauptstädte München, Stuttgart, Karlsruhe und Strassburg berührenden Verbindung zu konkurriren im Stande sein sollte. Sie führten zunächst zu einer Verständigung zwischen uns und den Vereinigten Schweizerbahnen über die direkte Durchführung eines Schnellzugs zwischen Buchs und Zürich, beziehungsweise Basel, ohne Personal- und Wagenwechsel zwischen Buchs und Basel und ohne Maschinenwechsel zwischen Sargans und Zürich über die linksufrige Zürichseebahn. Diese Vereinbarung beruht hinsichtlich der Leistungen für den fraglichen Zug Seitens der beiden Verwaltungen wie der Einnahmen wesentlich auf dem Vertrag vom Jahr 1878 über die Theilung des Personenverkehrs zwischen Zürich und Ziegelbrücke und würde mit diesem Vertrag dahinfallen. Während auf den schweizerischen Bahnen sonach für die thunlichst schnelle und vortheilhafte Führung des Zugs vorgesorgt war, haben sich die Erwartungen, die wir bezüglich der Ausführung desselben von österreichischer Seite hegten, noch nicht in vollem Umfange erfüllt. Erstlich unterblieb die in Aussicht genommene separate Führung des Zugs auf der Strecke Wien-Salzburg; der Arlbergzug wurde bisher mit dem Zug über München gemeinschaftlich geführt. Bei der dermaligen Fahrtordnung des letztern bedeutet dies eine Verlängerung der Fahrzeit über den Arlberg um etwa zwei Stunden; doch soll diese in der Folge mittelst Späterlegung der Abfahrtszeit in Wien (beziehungsweise Paris) für beide Züge ausgeglichen werden. Sodann ist es im Berichtsjahre nicht möglich geworden, den fraglichen Zug mit durchgehenden Wagen, insbesondere mit Schlafwagen, auszurüsten; die Wagen gehen vorläufig beiderseits nur bis Basel. Selbstverständlich dient der fragliche Zug auch dem Zwischenverkehr, und wir haben die Wahrnehmung gemacht, dass er für diesen in viel umfänglicherm Masse benützt wird, als für den internationalen Verkehr. Die nächste Zeit wird lehren, ob dadurch nicht eine Verschiebung der Frequenzverhältnisse auf den beiden Routen Zürich-Ziegelbrücke entsteht, die der Revision des obenzitirten Vertrags rufen muss.

Die Personentarifverhältnisse für den österreichisch-schweizerischen und österreichisch-französischen Verkehr via Arlberg sind geordnet; die dadurch gerufene Revision und Ergänzung derjenigen auf der Route via Bodensee hat ihren Abschluss noch nicht gefunden. Ebensowenig ist es möglich geworden, die Tarife für den Personenverkehr Österreich-Südwestdeutschland via Arlberg fertig zu stellen. Die vielen konkurrirenden Routen machen eine allseitig befriedigende Ausgleichung der verschiedenen Interessen in diesem Verkehre schwierig; jedenfalls aber werden die Preise der Route über Basel-Zürich-Buchs, als der längsten, eine sehr beträchtliche Reduktion erfahren müssen, wenn sie gegenüber den kürzern Linien über Aschaffenburg und Triberg-Konstanz konkurrenzfähig erhalten werden wollen.

Als neues Verkehrselement erscheinen seit Eröffnung der Arlbergbahn auf den schweizerischen Bahnen die Viehtransporte, speziell die Schaftransporte, in ganzen Zügen aus Österreich nach Frankreich. Mit der konkurrirenden süddeutschen Route ist diesfalls die Vereinbarung getroffen worden, dass von diesen Transporten 60 % der Arlbergroute — ausschliesslich via Buchs-Zürich — und 40 % der süddeutschen Route zufallen. Hiebei hat die Arlbergroute die bestehenden Taxen der süddeutschen Route annehmen müssen, die, bereits ermässigt, der letztern, die ohnehin für diese Transporte zumeist die längere ist, nur ein sehr bescheidenes Benefice übrig lassen. Zur Zeit gehen diese Transporte, weil die deutsche Route durch ein Durchfuhrverbot geschlossen ist, ausschliesslich durch die Schweiz und zwar jeweils in geschlossenen Extrazügen.

Bei diesem Anlasse mag auch Erwähnung finden, dass das Abrechnungswesen im direkten österreichisch-ungarisch-schweizerischen Güterverkehr, das seit zwanzig Jahren von unserer Verwaltung besorgt wurde, mit der Eröffnung der Arlbergbahn auf Verlangen der Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen an diese übergegangen ist.

Von andern Massnahmen im Personenverkehr erwähnen wir: *a)* Die Wiederausgabe von Güterzugsbilleten (mit ermässigten Taxen) auf den Linien der ehemaligen Nationalbahn, die in den betreffenden Konzessionen zwar vorgesehen ist, vor Übergang derselben an die Nordostbahn aber bereits sistirt worden war. *b)* Die Ausdehnung des Ausgaberayons der kombinirbaren Billete auf das Netz der Westschweizerischen Bahnen und eine allgemeine Herabsetzung der Preise derselben, wodurch diese Billete an Verwendbarkeit für das Publikum wesentlich gewinnen. Leider fehlt unter den Partizipanten an dieser Einrichtung immer noch die Gotthardbahn, deren Verwaltung sich bis jetzt nicht entschliessen konnte, derselben ohne erschwerende, den Werth ihrer Betheiligung allzu sehr in Frage stellende Bedingungen beizutreten. *c)* Die gewohnte Reihe von Tarif-Umarbeitungen und -Ergänzungen ohne hervorragende Bedeutung.

Aus Anlass der Eröffnung der Arlbergbahn haben wir uns auch veranlasst gesehen, den voraussichtlichen Einfluss der eintretenden Veränderungen in der Verkehrsleitung auf die Aufgabe und die Frequenz unseres Lagerhauses in Romanshorn einer eingehenden Erörterung zu unterziehen. Angesichts der verstärkten Konkurrenz weiterer ähnlicher Anstalten mit niedrigern Tarifen und des Umstands, dass die geographische Situation des Lagerhauses durch die Arlbergbahn ungeachtet der gleichzeitig eröffneten Trajektanstalt eine ungünstigere geworden ist als früher, sowie mit Rücksicht darauf, dass seit längerer Zeit das Getreidegeschäft den Lagerhäusern behufs Spesenersparniss thunlichst fern zu bleiben trachtet, sind wir zu der Überzeugung gelangt, dass der frühere, ziemlich hohe Tarif unseres Lagerhauses erheblich ermässigt werden müsse, wenn demselben eine gewisse Frequenz und damit ein etwelcher Einfluss auf den Verkehr gewahrt werden wolle. Wir haben diese Tarifermässigung ins Werk gesetzt, obschon wir uns daraus für das Lagerhaus selbst direkt keinen Gewinn versprechen und uns zufrieden geben müssen, fortan den Nutzen desselben mehr in der Unterstützung des Verkehrs über Romanshorn, als in dem direkten Ertrag des in diesem Institute angelegten Kapitals zu suchen.

Im Hinblick auf die chronischen Defizite der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil und den völligen Mangel einer Aussicht auf eine spätere nachhaltige Besserung haben wir uns veranlasst gesehen, gegenüber dem leitenden Ausschusse auf eine definitive Beordnung unserer gegenseitigen Beziehungen zu dringen. Die daherigen Verhandlungen führten zu einem Vertrage über Abtretung der Linie an die Nordostbahn. — Der Abschluss dieses Geschäftes fällt aber erst in das Jahr 1885 und wird den Gegenstand einer speziellen Vorlage an die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Aktionäre bilden.

Durch Vertrag vom 11. April 1874 hat unsere Gesellschaft den Betrieb der Linie Sulgen-Bischofszell-Gossau auf die Dauer von 10 Jahren und gleichzeitig die Verpflichtung übernommen, nach Ablauf der 10 jährigen Betriebsperiode der Unternehmung Sulgen-Gossau zum Zwecke der Rückzahlung eines Obligationenkapitals von Fr. 1,500,000, den gleichen Betrag in $4^1/_2$% Nordostbahnobligationen, 15 Jahre lang unaufkündbar, mit Semesterzins, al pari zur Verfügung zu stellen, in der Meinung, dass die Nordostbahngesellschaft für diesen Betrag sammt Zinsen zu $4^1/_2$% Kreditorin der genannten Unternehmung werden sollte. Der Pachtvertrag erreicht seine Endschaft erst Anfangs Juli 1886, während das erwähnte Obligationenkapital schon im Jahre 1885 zur Rückzahlung fällig wird. Die Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau ist desshalb zum Zweck einer antizipirten Auslieferung

der ihr zur Verfügung zu stellenden Obligationen mit uns in Verhandlungen getreten. Dieselben sind erst im laufenden Jahre zum Abschlusse gelangt, haben aber statt zu einem Darleihen zu einem Kaufvertrage geführt, durch welchen die Nordostbahngesellschaft die Linie Sulgen-Gossau zu Eigenthum übernimmt. Die Genehmigung dieses Vertrages wird ebenfalls ein besonderes Traktandum der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre bilden.

Der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Anstand betreffend die in Folge Einführung der Gotthardbahn in den Bahnhof Luzern nothwendig gewordene neue Repartition der Baukapitalzinse dieses Bahnhofes auf die denselben benutzenden Unternehmungen hat durch einen Vergleich seine Erledigung gefunden. Inhaltlich des letztern werden künftig sowohl die Baukapitalzinse als die Betriebs- und Unterhaltungskosten von allen mitbenutzenden Verwaltungen pro rata der von jeder derselben ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen getragen.

Von Seite des Verwaltungsrathes der Zürichsee-Gotthardbahn ist uns der Vertrag vom 14. August 1878 betreffend Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) behufs Herbeiführung einer Revision desselben auf Ende dieses Jahres gekündet worden. Verhandlungen über die Neugestaltung des Rechtsverhältnisses haben indessen noch nicht stattgefunden.

III. Finanzverwaltung.

In unserm letzten Geschäftsbericht haben wir Ihnen bereits Kenntniss gegeben von der Rückzahlung des Subventionsdarleihens für die linksufrige Zürichseebahn von 5 Millionen Franken durch die Eisenbahnbank. Nachdem wir letzterer auf Rechnung dieser Zahlung schon im Jahr 1883 4181 Obligationen unseres 4 1/2 % Hypothekaranleihens abgeliefert hatten, entfielen auf das Jahr 1884 noch 8412 Obligationen zu Fr. 500 oder Fr. 4,206,000, auf welchen sich ein Kursverlust von Fr. 866,000 bezifferte, die in der Rechnung von 1884 erscheinen. Nach dieser Zahlung der Eisenbahnbank blieben von den laut Übereinkunft vom 11. März/10. Dezember 1878 zu empfangenden 54 Millionen noch Fr. 710,000 restirend, welche gemäss einer spätern Vereinbarung erst im Jahre 1885 zur Zahlung gelangen sollten. Die Eisenbahnbank wünschte jedoch auch diesen Betrag noch zu regliren, und wir verständigten uns mit derselben dahin, diese Summe behufs Rückzahlung des am 31. März 1884 fälligen Subventionsdarleihens der aargauischen Südbahngemeinden zu verwenden und ihr dafür die entsprechende Zahl von 1788 Obligationen zu verabfolgen, jedoch in der Meinung, dass die definitive Verrechnung erst am 1. Oktober 1885 stattzufinden habe, dass die Eisenbahnbank der Nordostbahn bis dahin die 4 1/2 % Zinsen der Obligationen voll vergüte, während die Baarzahlung zu 1/4 % unter dem durchschnittlichen Zürcher Bankdisconto von der Nordostbahn zu verzinsen sei. Die Fr. 710,000 erscheinen daher in der Rechnung von 1884 noch unter den Passiven und werden erst in der Bilanz des laufenden Jahres durch Übertrag auf das 68 Millionen Anleihen verschwinden. Ins Jahr 1885 fällt auch die letzte Jahresprovision an die Eisenbahnbank, und es werden damit alle Verpflichtungen der Nordostbahn gegen dieselbe erfüllt sein.

Über die im Laufe des Berichtsjahres erfolgte Rückzahlung beziehungsweise Konversion zweier Anleihen von je 5 Millionen Franken ist ebenfalls schon im vorjährigen Geschäftsbericht Mittheilung gemacht worden und für Weiteres ist auf die beiliegenden Rechnungen zu verweisen. In Folge aller erwähnten Operationen haben die nachstehenden Einträge ins Eisenbahnpfandbuch stattgefunden:

Neue Einträge:

vom 15. Dezember 1883: 8412 Obligationen zu Fr. 500 des 4 1/2 % Anleihens II. Emission vom 1. Oktober 1880 Nr. 159001 bis 167412	Fr. 4,206,000. —
vom 21. Oktober 1884: 1788 Obligationen zu Fr. 500 des nämlichen Anleihens Nr. 167413 bis 169200	Fr. 894,000. —
ferner:	
vom 18. Januar 1884: 3500 Obligationen zu Fr. 500 des 4 1/4 % Anleihens vom 15. April 1884 Nr. 170001 bis 173500	Fr. 1,750,000. —
vom 29. März 1884: 4000 Obligationen zu Fr. 500 des nämlichen Anleihens Nr. 173501 bis 177500	„ 2,000,000. —
zusammen 7500 Obligationen	Fr. 3,750,000. —
wovon 7000 Obligationen	„ 3,500,000. —
zur Konversion verwendet sind, während die restirenden 500 Obligationen zu Fr. 500 = .	Fr. 250,000. —

nebst weitern 12,500, Titel Nr. 177,501/190,000, die noch nicht im Pfandbuch eingetragen sind, sich im Archiv befinden.

Dagegen wurden am Pfandbuche gelöscht:

am 10. Januar 1884: 23 Interimsscheine für das Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn im Nominalbetrage von	Fr. 3,000,000. —
am 19. Januar 1884 die auf den 15. Januar 1884 zurückbezahlten Obligationen des Subventionsdarleihens der linksufrigen Zürichseebahn vom 15. Januar 1874 . . .	„ 5,000,000. —
am 17. April 1884 der Kollektivschuldschein der Centralbahn und Nordostbahn über die I. Rate des Subventionsdarleihens der aargauischen Südbahngemeinden vom 31. März 1874, Antheil der Nordostbahn	„ 750,000. —
am 29. März 1884: 4800 Obligationen zu Fr. 1000 des 4 1/2 % Anleihens vom 30. November 1871 von 5 Millionen	„ 4,800,000. —
am 23. Juni 1884: 4800 Obligationen zu Fr. 1000 des 4 1/2 % Anleihens vom 3. April 1871 von 5 Millionen	„ 4,800,000. —
am 23. Juni 1884: 300 Obligationen zu Fr. 500 des Hypothekaranleihens von 160 Millionen Franken, als fünfte Amortisationsquote pro 1883 nämlich 200 Obligationen I. Emission und 100 Obligationen II. Emission	„ 150,000. —

Die Bereinigung der Bilanz in Folge des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften und der Übergang zum neuen Schema gemäss bundesräthlicher Verordnung haben in unserer bisherigen Rechnungsstellung erhebliche Änderungen und Zahlenverschiebungen verursacht. Um den Zusammenhang mit der Vergangenheit nicht zu verlieren und schon wegen der Vergleichung mit den Monatsrechnungen ist die Betriebsrechnung fürs Berichtsjahr zunächst noch in bisheriger Form aufgestellt. Daran schliesst sich eine Übergangsrechnung von der Bilanz vom 31. Dezember 1883 auf diejenige vom 1. Januar 1884 als Nachweis über die durch das Protokoll vom 8. April 1885 verursachten Mutationen der Bilanzziffern. Die Baurechnung ist sowohl in bisheriger

Form als auch nach dem neuen Schema als „Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte“ beigefügt. Das Detail der Ausgaben und Einnahmen folgt als Beilage. Die Kapitalrechnung schmiegt sich im Wesentlichen dem neuen Schema an, weil auf der Eingangsbilanz vom 1. Januar 1884 beruhend, und das Nämliche gilt von der Hauptbilanz für 31. Dezember 1884. Der letztern ist als Beilage ein Ausweis über die diversen Debitoren und Kreditoren beigegeben. Es folgen die Rechnungen über die Spezialfonds und über die Nebengeschäfte (Dampfschiffe etc.) und zum Schluss als Anhang die Betriebsrechnung nebst Gewinn- und Verlustrechnung nach dem neuen Schema.

Wir glauben damit sowohl die Vergleichung mit früheren als auch die Anknüpfung an spätere Rechnungen hinlänglich ermöglicht zu haben und uns noch auf wenige Erläuterungen zu einigen Bilanzposten und wesentlichen Mutationen beschränken zu dürfen.

Bilanz vom 31. Dezember 1884. (Debitoren.)

Verfügbare Mittel.

1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben umfassen:

a) Kassenbestand einschliesslich Chekguthaben bei drei Bankinstituten von Zürich und Basel	Fr. 1,016,114. 17
b) Wechselportefeuille, Januar bis März 1885 fällig . . .	„ 5,419,719. 06
	Fr. 6,435,833. 23

Um diesen Betrag nutzbringender zu verwerthen, haben wir mit Ermächtigung des Verwaltungsraths das $4^1/_2$% 6 Millionen Anleihen vom 16. April 1873 auf den 15. Oktober 1885 zur Rückzahlung gekündigt.

2. Werthschriften:

Eigene Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1883		Fr. 2,814,172. 65
davon wurde der Rest der Gotthardbahnobligationen (270 Stück zu Fr. 1000) im Berichtsjahr verkauft, der Erlös betrug	Fr. 282,106. 90	
nach Abzug des Buchsaldo von	„ 90,455. 65	„ 90,455. 65
ergab sich ein Gewinn von	Fr. 191,651. 25	
welcher im Interessenconto verrechnet ist (s. auch Anhang B, Gewinn- und Verlustrechnung), und es betrug der Saldo der restirenden Titel		Fr. 2,723,717. —
Hiezu kam im Berichtsjahr:		
1 Obligation der Gemeinde Enge d. d. 21. Dezember 1884 . . .		„ 20,000. —
		Fr. 2,743,717. —
und es gingen dagegen aus:		
1) durch Abtretung eines Schuldbriefes an die Pensions- und Hülfskasse	Fr. 30,000. —	
2) durch Abtretung von 3 Obligationen der Nordostbahn	„ 3,010. —	
Übertrag . .	Fr. 33,010. —	Fr. 2,743,717. —

Übertrag . .	Fr. 33,010. —	Fr. 2,743,717. —
3) durch Abzahlung von Schuldbriefen und Schuldbriefresten	„ 34,764. 50	
4) durch Einlösung: *a*) einer übernommenen Obligation der Nordostbahn vom Subventionsdarleihen der linksufrigen Seebahn, fällig 15. Januar 1884	„ 300,000. —	
b) 114 Obligationen des Anleihens der linksufrigen Gemeinden zu Fr. 1000, zuzüglich laufenden Zins, fällig 15. Januar 1884	„ 115,282. 50	
c) 733 Obligationen der Nordostbahn, auf 31. Januar 1884 gekündet zu Fr. 1000	„ 733,000. —	
d) 347 Obligationen der Nordostbahn, auf 15. April 1884 gekündet, zu Fr. 1000	„ 347,000. —	„ 1,563,057. —
Bestand am 31. Dezember 1884		Fr. 1,180,660. —

der wie folgt ausgewiesen wird:

4 Schuldbriefe auf Liegenschaften	Fr. 110,140. —
1 Obligation der Gemeinde Enge	„ 20,000. —
1034 Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu Fr. 500	„ 517,000. —
60 Obligationen der Bischofzellerbahn von Fr. 1000 zu 95 % . . .	„ 57,000. —
1 Gutschein der Stadt Zürich auf die rechtsufrige Zürichseebahn . .	„ 20. —
333 Nordostbahnobligationen, 4 1/2 % zu Fr. 1000, auf 15. Oktober 1885 gekündet	„ 333,000. —
115 Nordostbahnobligationen, 4 % zu Fr. 500, rückzahlbar 1890 zu 96 % .	„ 55,200. —
74 Nordostbahnobligationen, 4 % zu Fr. 1000, rückzahlbar 1892 zu 95 % .	„ 70,300. —
18 Nordostbahnobligationen, 4 1/2 % zu Fr. 1000, als Kaution deponirt . .	„ 18,000. —
wie oben	Fr. 1,180,660. —

3. Entbehrliche Liegenschaften:

Vom Liegenschaftenconto der Nordostbahn sind 8 Parzellen um Fr. 7,423. 30 Cts. verkauft worden mit einem Gewinn über den Inventarwerth von Fr. 836. 80 Cts. Die Korrentrechnung dieses Conto

zeigt an Einnahmen für Miethzinse etc.	Fr. 30,287. 56
und an Ausgaben für Reparaturen, Steuern, Wasserkonsum, Passivzinsen etc. .	„ 7,080. 18
somit einen Vorschlag von	Fr. 23,207. 38
welche nebst obigem Mehrerlös von	„ 836. 80
zusammen mit	Fr. 24,044. 18

an den übrigen Objekten der Rechnung abgeschrieben wurden, wonach der Inventarwerth mit Ende 1884 sich noch auf Fr. 1,122,883. 08 Cts. belauft.

Vom Liegenschaftenconto Enge (Villenquartier) sind im Berichtsjahr keine Bauplätze verkauft worden. Dagegen ist nach mehrjährigen Verhandlungen das Strassengebiet von der Gemeinde Enge über-

nommen worden, allerdings nur um den Kaufpreis von Fr. 40,000, welcher ungefähr dem Werthe der Wasser- und Gasleitungen entspricht. Die Hälfte dieses Erlöses erscheint als Obligation der Gemeinde Enge unter den Werthschriften. Dagegen wird sich die Correntrechnung künftig etwas günstiger gestalten. Im Berichtsjahr betrugen

die Ausgaben	Fr. 3,084. 08
die Einnahmen	„ 1,196. —
also Mehrausgabe	Fr. 1,888. 08
wovon die Hälfte der Nordostbahn auffällt mit	Fr. 944. 04

Der Saldo dieses Conto reduzirt sich damit von Fr. 404,577. 47 Cts. auf Fr. 385,521. 51 Cts.

5. Von den diversen Debitoren heben wir blos den Posten 1, Unvollendete Bauobjekte, hervor, weil derselbe zum ersten Mal in der Bilanz erscheint. Gemäss einem Kreisschreiben des Bundesrathes sollen die Bahnen je vor Abschluss ihrer Rechnungen ein Verzeichniss derjenigen Bauobjekte eingeben, welche sie dem Bauconto zu belasten gedenken, und bei diesem Anlass ist uns bemerkt worden, dass à Conto-Zahlungen für unvollendete Objekte so lange nicht auf Bauconto getragen werden dürfen, bis eine Schlussrechnung darüber vorhanden sei. In der Zwischenzeit sollen sie auf einem besondern Conto vorgemerkt werden.

Die Passiven der Bilanz geben uns zunächst zu Bemerkungen Anlass betreffend IV. Spezialfonds. Bisher bestanden für die Gemeinschaftsbahnen Bötzbergbahn und Aargauische Südbahn keine eigenen Erneuerungsfonds. Die beiden Eigenthümerinnen Centralbahn und Nordostbahn bestritten die Erneuerung des Oberbaues aus den Betriebsergebnissen. Die Nordostbahn hatte zwar schon im Regulativ von 1881 für diese Bahnen eine Einlage in ihren Erneuerungsfond vorgesehen und solche Einlagen alljährlich auch gemacht, allein bis im Berichtsjahr hatte der letztere keine daherigen Ausgaben zu bestreiten. Erst als diese Erneuerungsausgaben grössere Dimensionen anzunehmen anfingen, regte die Centralbahn, auf deren Wunsch s. Z. von Anlegung besonderer Erneuerungsfonds für die Gemeinschaftsbahnen Umgang genommen worden, die Errichtung solcher Fonds wieder an, gestützt auf die ursprünglichen Gemeinschaftsverträge, welche bereits Bestimmungen darüber enthielten. Die Nordostbahn hatte keinen Grund, sich der Anregung zu widersetzen, und es kam die Vereinbarung eines Regulativs zu Stande, welches für jede der beiden Bahnen die Errichtung eines eigenen Erneuerungsfonds und deren Speisung im Verhältniss der Betriebsleistungen nach bestimmten Ansätzen stipulirte. Wenn die wirklichen Ausgaben für Oberbauerneuerung diese Einlagen übersteigen, so ist die Differenz jeweilen von beiden Bahngesellschaften zur Hälfte zu tragen, ein Fall, der schon im Berichtsjahr eingetreten ist.

Wir haben diesen Bericht über die Erneuerungsfonds der Gemeinschaftsbahnen vorausgehen lassen, um die Mittheilung von der stattgefundenen Revision des Regulativs für den Erneuerungsfond der Nordostbahn daran zu knüpfen. Dieses Regulativ vom Jahre 1881 machte einen Unterschied zwischen Einzelnauswechslung von Schienen und Schwellen und zwischen dem Umbau ganzer Strecken. Nur die Ausgaben für letztere wurden dem Erneuerungsfond entnommen, während die Einzelnauswechslung der Betriebsrechnung zur Last fiel. Diesem Umstand war auch das rasche Anwachsen des Fonds zuzuschreiben. Für die Erneuerung des Oberbaues der Gemeinschaftsbahnen aber war durch den Vertrag von 1874 bestimmt, dass die Lieferung des Materials der Gemeinschaft obliege, und das neue Regulativ für diese Bahnen legte demgemäss auch die Materiallieferung den Erneuerungsfonds auf.

Bei der durch Art. 6 des Regulativs der Nordostbahn von 1881 vorgeschriebenen Revision desselben trat nun die Frage auf, ob nicht das nämliche Prinzip auch hier in Anwendung zu bringen sei, und es wurde dieselbe schon

der Übereinstimmung mit dem Regulativ der Gemeinschaftsbahnen wegen, aber auch um der leichteren Vergleichung mit andern Unternehmungen willen bejahend entschieden. Das nämliche Prinzip der Lieferung des Materials zu Lasten des Erneuerungsfonds wurde auch für das Rollmaterial durchgreifender als früher in Anwendung gebracht und überdies dem Verwaltungsrath die Kompetenz eingeräumt, für aussergewöhnliche Abschreibungen oder für die Kosten neuer technischer Einrichtungen den Erneuerungsfond in Anspruch zu nehmen. Das System der Einlagen im Verhältniss der Betriebsleistungen wurde, immerhin unter Erhöhung einzelner Ansätze, beibehalten. Nach diesem neuen Regulativ vom Jahre 1884 ist nun die Rechnung des Erneuerungsfonds für das Berichtjahr aufgestellt, aus welcher sich ergibt, dass derselbe im Rechnungsjahr nur um Fr. 348,629. 56 Cts. zugenommen hat.

Die übrigen Spezialfonds: Versicherungsfond gegen Transportgefahren und Unfallversicherungsfond werden gemäss Art. 8 und 9 der neuen Statuten vom laufenden Jahr an zu einem gemeinsamen Versicherungsfond vereinigt werden.

Schliesslich veranlasst uns der Passivposten der Bilanz unter III. Schwebende Schulden, 5. Noch nicht bezahlte Dividenden pro 1880/83 auf das Prioritätsaktienkapital, von Fr. 2,790,914. 50 Cts., zu einer Erläuterung.

Das Urtheil des zürcherischen Obergerichts in Sachen der Schweizerischen Nordostbahn gegen die Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn betreffend Dividendenauszahlung vom 30. Dezember 1884 erörterte in seinen Entscheidungsgründen auch die Bedeutung des obigen Passivpostens, indem das Gericht annahm, es haben dadurch Forderungsrechte nur für den Fall geschaffen werden wollen, dass der Absonderung dieser Dividendensumme aus dem Vermögen der Gesellschaft kein rechtliches Hinderniss entgegenstehe, und daraus den Schluss zog, die stattgefundene Gutschrift müsse in der angedeuteten Weise erläutert beziehungsweise modifizirt werden. Es wurde zu dem Ende vorgeschlagen, der bisherigen Bilanzrubrik einen andern Namen zu geben, z. B. „Reserve behufs Auszahlung früherer Dividenden an die Prioritätsaktionäre.“

Dieser Vorschlag scheint in einigen Kreisen von Prioritätsaktionären etwas beunruhigt zu haben, wenigstens gingen uns Anfragen darüber zu, wie sich die Verwaltung zu dieser Ansicht des Gerichtes stelle. Wir haben davon Anlass genommen, die Frage unserm Verwaltungsrathe zu unterbreiten, indem wir erklärten, die Gutschrift der Prioritätsdividenden nie so aufgefasst zu haben, dass dadurch ein Forderungsrecht an die Gesellschaft in gleichen Rechten z. B. mit den Obligationen begründet werde; wir hätten aber für nothwendig erachtet, das Verhältniss von Stammaktionären und Prioritätsaktionären zu regeln für die Zeit, da der Auszahlung der rückständigen Dividenden kein rechtliches Hinderniss mehr entgegenstehe, damit dannzumal kein Zweifel über die betreffenden Summen walten könne. Insofern also theilten wir die Ansicht des Gerichtes; dagegen hatten wir Bedenken, den Titel des betreffenden Bilanzpostens zu ändern, weil der vorgeschlagene Ausdruck, „Reserve für Zahlung früherer Dividenden,“ der Buchung einen ganz andern Sinn unterlegen würde. Jetzt bedeutet dieselbe einen ganz bestimmten Betrag, welcher den Prioritäten als Dividende für genau bezeichnete Jahre zukommen muss, sobald die Hindernisse verschwinden, welche der Zahlung entgegenstehen. Der Ausdruck „Reserve“ ist unbestimmt; eine Reserve kann man nach Belieben verwenden oder nicht verwenden, und solche Unklarheit sollte vermieden werden.

Der Verwaltungsrath ist unserer Ansicht vollständig beigetreten und der Titel des Bilanzpostens ist unverändert geblieben.

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 2,560,294 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute und durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes hat sich im Berichtsjahr nicht geändert, betrug somit 541 Kilometer.

Im Jahr 1884 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 48 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen:	**1883.** Kilometer.	**1884.** Kilometer.
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	1,623,963	1,733,816
2. Gemischte Züge	630,860	569,270
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	226,193	184,545
	2,481,016	2,487,631
b) Ergänzungs- und Extrazüge	53,255	72,663
Total	2,534,271	2,560,294

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1883 (541 Kilometer)				**1884** (541 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1883		Mindereinnahme gegenüber 1883	
Fr.	Cts.	Prozente	I. **Nordostbahn** (eigenes Netz).	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:							
5,809,706	36	40.51	1. Personentransport	4,898,604	48	37.19	—	—	911,101	88
342,372	64	2.39	2. Gepäcktransport	342,811	65	2.60	439	01	—	—
201,727	99	1.41	3. Viehtransport	228,407	12	1.74	26,679	13	—	—
7,763,001	02	54.13	4. Gütertransport	7,412,117	62	56.27	—	—	350,883	40
14,116,808	01	98.44		12,881,940	87	97.80	—	—	1,234,867	14
			B. Mittelbare Einnahmen:							
158,080	—	.	1. Pacht- und Miethzinse	181,672	39	.	23,592	39	—	—
65,946	54	.	2. Verschiedenes	108,448	30	.	42,501	76	—	—
224,026	54	1.56		290,120	69	2.20	66,094	15	—	—
14,340,834	55	100	Total des eigenen Netzes	13,172,061	56	100	—	—	1,168,772	99
			II. **Aus andern Unternehmungen:**							
333,864	77	19.97	Nettoertrag der Dampfboote	238,124	40	15.99	—	—	95,740	37
1,337,998	82	80.03	Nettoertrag anderer Linien	1,251,126	63	84.01	—	—	86,872	19
1,671,863	59	100	Total aus andern Unternehmungen	1,489,251	03	100	—	—	182,612	56
272,461	93	.	III. **Aktivsaldo des Interessenconto**	90,703	68	.	—	—	181,758	25
16,285,160	07	.	Totaleinnahmen	14,752,016	27	.	—	—	1,533,143	80
			Rekapitulation:							
14,340,834	55	88.06	Eigenes Netz	13,172,061	56	89.29	—	—	1,168,772	99
1,671,863	59	10.27	Andere Unternehmungen	1,489,251	03	10.10	—	—	182,612	56
272,461	93	1.67	Zinse von ausgeliehenen Geldern	90,703	68	0.61	—	-	181,758	25
16,285,160	07	100		14,752,016	27	100	—	—	1,533,143	80

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um eine sehr bedeutende Summe niedriger, als jene aus dem Verkehr des Vorjahres. Eine erhebliche Mindereinnahme liess sich zwar erwarten, da im Vorjahre die Landesausstellung eine ganz ausnahmsweis starke Frequenz erzeugt hatte; bedauerlicherweise hat aber die während der eigentlichen Reisesaison in Italien und Frankreich aufgetretene Choleraepidemie eine Stockung des Fremdenverkehrs veranlasst, die einen weitern sehr fühlbaren Ausfall in unsern Einnahmen herbeiführte. Auch die in der ersten Hälfte des Jahres in Zürich aufgetretene Typhusepidemie hat mit zu dem geringen Verkehrsresultate beigetragen. Und von einem solchen muss man wohl reden, denn die Einnahmen sind unter jene der Jahre 1882 und 1881 gesunken und zwar wesentlich in der I. und II. Klasse, indem vom Ausfall gegen 1882 im Ganzen von rund Fr. 165,000 auf die genannten zwei Klassen Fr. 150,000 und nur Fr. 15,000 auf die III. Klasse entfallen. Diese Wahrnehmung lässt wenigstens der Hoffnung Raum, dass der Einnahmen-Rückgang ein ausnahmsweiser, durch den Einfluss der erwähnten Ereignisse bedingter und nicht ein dauernder sein werde. Der Einfluss der im September eröffneten Arlbergbahn auf den Verkehr hat sich im Berichtsjahr noch wenig geltend gemacht; für die Nordostbahn kann er indessen kein günstiger gewesen sein, da vorläufig nur die Ablenkung des vorher über Romanshorn sich bewegenden Verkehrs nach Österreich und vice-versa auf die Route über Buchs in Betracht fallen konnte, ohne dass der daraus für die Nordostbahn entstehende Einnahmen-Ausfall durch Mehreinnahmen aus neuem Verkehr gedeckt worden wäre, weil die Beordnung der Verkehrsbeziehungen zwischen Österreich und Frankreich beziehungsweise Süddeutschland via Arlberg-Schweiz, wie Eingangs bemerkt, noch nicht in wünschbarer Weise möglich gemacht werden konnte. Von allen direkten Verkehren der Nordostbahn ist es auch einzig der Verkehr mit den Vereinigten Schweizerbahnen, der gegenüber 1882 erheblich grössere Ziffern aufweist; diese Vermehrung ist indessen keineswegs blos der Arlbergbahn-Eröffnung zuzuschreiben, sondern zum grössten Theil dem lebhaftern Verkehr der Station St. Gallen mit den benachbarten thurgauischen Stationen, hervorgerufen durch die Entwicklung der Stickerei-Industrie. Im Ganzen begegnen wir im Personenverkehr einer grossen Stabilität in den durchschnittlich durchfahrenen Distanzen und insbesondere in der Einnahme pro Personenkilometer, letzteres aus den stetig gebliebenen Tarifverhältnissen, ersteres aus der gewaltig überwiegenden Masse des Lokalverkehrs gegenüber dem direkten und Transitverkehr (Verhältniss 4 : 1) erklärlich, und die Schwankungen beziehen sich zum grössern Theil auf die Verkehrsmassen.

Im Viehverkehr begegnen wir einer bedeutenden Zunahme der Transporte, namentlich jener der IV. Klasse (Kleinvieh), mit einer verhältnissmässig bescheidenen Mehreinnahme. Diese Zunahme ist den Viehtransporten, insbesondere den Schaftransporten in ganzen Zügen aus Österreich nach Frankreich via Arlberg zu verdanken.

Der Güterverkehr weist eine Vermehrung der absoluten Tonnenzahl um rund 49,000 auf, zumeist in Gütern der letzten Klasse (Rohmaterialien) bestehend. Effektiv ist das Ergebniss ein geringeres als 1883, indem über eine Million Tonnenkilometer weniger transportirt worden sind; die mittlere Transportlänge einer Tonne ist nämlich von 55,21 auf 52,7 Kilometer gesunken. Die Ursache dieser Erscheinung liegt hauptsächlich in dem Umstande, dass der Getreideimport in die Schweiz vorherrschend über Mannheim und über die Gotthardbahn und nur zum kleinern Theil über Romanshorn erfolgt. Wenn auch dadurch der Nordostbahn als theilweiser Ersatz für die ab Romanshorn verlorenen Transporte solche nach den Vereinigten Schweizerbahnen zugeflossen sind, die sie beim Getreidebezug aus dem Osten nicht erhalten hätte, so bewegten sich diese Transporte zumeist auf kürzere Distanzen, als die Transporte ab Romanshorn nach Zürich und weiter. Sodann ist ein Theil des früher über Romanshorn transportirten Verkehrs an die Arlberg-Route übergegangen, an welcher die Nordostbahn ebenfalls nur mit kürzern Distanzen betheiligt ist.

Der Abnahme der Tonnenkilometer entsprechend, musste auch bei unveränderten Tarifverhältnissen die Einnahme sich vermindern; der Ausfall an letzterer ist indessen verhältnissmässig grösser als der Abgang im Transportquantum. Es rührt dies vom Rückgang der mittlern Einnahmen pro Tonnenkilometer von 9,79 Cts. auf 9,47 Cts. her. Damit hat diese wichtigste Ziffer den tiefsten Stand seit dem Bestehen der Nordostbahn erreicht, und es ist nicht uninteressant, auf Tabelle 8 dem fortwährenden, nur durch kleine Fluktuationen unterbrochenen Sinken dieser Verhältnisszahl von 16,59 Cts. bis auf 9,47 in den 20 Jahren seit 1855 zu folgen. Meistens bezeichnet eine Tarifänderung den Eingang einer neuen Periode des Rückgangs, und dasselbe scheint auch diesmal der Fall gewesen zu sein. Im Jahre 1884 ist zum ersten Male während eines ganzen Jahres die Wirkung der Tarifänderung von 1883 im internen Verkehr und einem Theil des direkten Verkehrs, namentlich mit der Bötzbergbahn (Basel) zum Ausdruck gekommen; ihre volle Wirkung wird sie erst in den folgenden Jahren nach vollzogener Umänderung aller direkten Tarife äussern, so dass ein weiterer kleiner Rückgang nicht ausgeschlossen ist. Indessen kann dieses stetige Sinken der fraglichen Durchschnittsziffer nicht allein den Änderungen der Normaltarife zugeschrieben werden; auch andere Faktoren haben dabei mitgewirkt, wie z. B. die vermehrte Konkurrenz im Transitverkehr in Folge neu erstehender Linien und der Anstrengungen der Konkurrenten, den besessenen Verkehr zu erhalten und neuen zu gewinnen, ferner die in neuerer Zeit auch in Konkurrenz mit Seewegen in grösserm Masse übernommene und nur bei ganz billigen Taxen mögliche Verfrachtung von Gütern auf sehr grosse Distanzen, endlich die im Laufe der Jahre successiv eingetretene Verschiebung des Mengenverhältnisses der Rohmaterialtransporte zu den übrigen höher tarifirten Gütern zu Gunsten der erstern. Zu der bedeutenden Vermehrung der Rohmaterialtransporte haben zwar wieder die Tarifreduktionen den Anstoss gegeben, sie entspricht aber zweifellos dem Zwecke der Eisenbahnen und sie hat sich auch jeweils naturgemäss unter der Herrschaft desselben Tarifs fortentwickelt. Die nachstehenden Ziffern illustriren diesen Fortgang; sie beziehen sich auf die Jahre 1863, 1872, 1882 und 1883, in welche die wichtigsten Änderungen des Normaltarifs der Nordostbahn fallen, d. h. auf die unmittelbar vorhergehenden und nachfolgenden ganzen Jahre. Wenn als Rohmaterialtransporte mit annähernder Rücksicht auf die jeweilige Klassifikation die niedrigst tarifirten Güter des bezüglichen Tarifs, d. h. der letzten Klassen desselben betrachtet werden, so betrugen dieselben in Prozenten des Gesammtgewichts:

1862	23,7 %	(Klasse C)
1864	36,7 %	id.
1871	41,1 %	(Klassen D und E)
1873	45,1 %	id.
1881	45,3 %	id.
1883	47,4 %	(Sp.T. II und III)
1884	53,3 %	id.
id.	47,9 %	(Sp.T. III allein.)

Besondere Erwähnung verdient noch die grosse Einbusse von rund Fr. 200,000 auf den Lokalspesen. Dieselbe bezieht sich fast ausschliesslich auf die Lagergebühren und ist durch die Verminderung des Verkehrs im Lagerhause Romanshorn und die Reduktion des Tarifs desselben, sowie durch eine Mindereinnahme aus dem Verkehr des Lagerhauses Zürich entstanden.

Zur Waarenstatistik ist erläuternd zu bemerken, dass ausnahmsweise im vorliegenden Geschäftsbericht die Vergleichsziffern des Vorjahres für die einzelnen Artikel wegbleiben mussten, weil das neue namhaft erweiterte Artikelverzeichniss sich mit dem frühern nicht mehr deckt.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 66,094. 15 Cts. gehoben. Von dieser Vermehrung entfallen Fr. 23,592. 39 Cts. auf den Titel „Pacht- und Miethzinse“ und

Fr. 42,501. 76 Cts. auf den Titel „Verschiedenes". Der erstere Posten resultirt aus Mehrleistungen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn, beziehungsweise Aargauischen Südbahn, für die Mitbenutzung von Nordostbahnstationen und Bahnstrecken auf Grund vermehrter Achsenzufuhr, aus dem Wegfall der in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten Rückvergütung an die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln und ferner aus einer Quote der Vergütung der Vereinigten Schweizerbahnen an die Kosten der gemeinschaftlichen Führung des Schnellzuges Wien-Paris und vice-versa via Arlberg auf der Strecke Buchs-Thalweil-Zürich. Die Mehreinnahme auf dem Titel „Verschiedenes" beruht hinwieder auf den an dieser Stelle verbuchten Erträgnissen von Hülfsgeschäften, wie der Werkstätte und der Materialrechnung des Oberingenieurs für den Bahnbetrieb, die früher während einer Reihe von Jahren theils zu Abschreibungen auf Reservevorräthen verwendet, oder direkt an den Betriebsausgaben abgezogen worden sind, gemäss der vom schweizerischen Bundesrathe unterm 25. November 1884 erlassenen Verordnung über die Vorlage und Form der Rechnungen der schweizerischen Eisenbahngesellschaften nun aber wieder den mittelbaren Betriebseinnahmen einverleibt wurden. Dieselben beziffern sich auf Fr. 34,307. 17 Cts. Dazu kommt eine Ertragsquote der Imprägniranstalt mit Fr. 4500 und ein Mehrertrag der Materialverwaltung etc. von Fr. 3694. 59 Cts.

Der Betrieb der Dampfbootunternehmungen auf dem Boden- und Zürichsee hat gegenüber dem Vorjahre Fr. 95,740. 37 Cts. weniger abgeworfen, und zwar derjenige auf dem Bodensee Fr. 50,256. 80 Cts., und derjenige auf dem Zürichsee Fr. 45,483. 57 Cts. Näheres über diese ungünstigen Resultate ist unter den Abschnitten E 1 und 2 bemerkt.

Die Erträgnisse der Betheiligungskapitalien bei andern Bahnunternehmungen sind um Fr. 86,872. 19 Cts. zurückgegangen, indem dieselben im Berichtsjahr nur Fr. 1,251,126. 63 Cts. betragen haben gegen Fr. 1,337,998. 82 Cts. im Jahr 1883. Die Verminderung der Ertragsantheile an der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern und der Bötzbergbahn ist vorwiegend in dem Ausfall der Einnahmen aus dem Personentransport auf diesen beiden Filialbahnen zu suchen, da die Personenfrequenz gegenüber dem Vorjahre mit der Landesausstellung in Zürich und durch die im Berichtsjahre wegen der Choleraepidemie in Frankreich und Italien eingetretene theilweise Stockung im Fremdenverkehr einen erklärlichen Rückgang erfahren hatte. Die daher für die Linie Zürich-Zug-Luzern pro 1884 von 8 % auf 7 % reduzirte Dividende hatte für die Nordostbahn eine Mindereinnahme zur Folge von Fr. 60,000, entsprechend einer von 6,681 % auf 6,058 % verminderten Durchschnittsdividende für ihr Betheiligungskapital von Fr. 9,626,000. — Als Antheil am Reinertrag der Bötzbergbahn erhielt die Nordostbahn Fr. 44,715. 47 Cts. weniger als im Vorjahr. Das am Jahresschluss nach Abzug der an anderer Stelle erwähnten Abschreibungen noch Fr. 11,688,854. 88 Cts. betragende Betheiligungskapital ergab nämlich nur Fr. 424,307. 43 Cts. gegen Fr. 469,012. 90 Cts., oder gleich einem Zinse von 3,630 % gegen 3,846 % im Jahr 1883. Dagegen steigerte sich ihr Antheil am Reinertrag der Aargauischen Südbahn von Fr. 175,739. 94 Cts. im Vorjahr, auf Fr. 195,564. 51 Cts. im Berichtsjahr, was eine Mehreinnahme von Fr. 19,824. 57 Cts. ergibt. Das mit Ende 1884 auf Fr. 5,797,467. 21 Cts. reduzirte Betheiligungskapital ertrug hiernach einen Zins von 3,373 % gegen 2,88 % im Jahr 1883. An das Betriebsdefizit der mit der Schweizerischen Centralbahn und der Einwohnergemeinde Bremgarten gemeinschaftlichen Linie Wohlen-Bremgarten hatte die Nordostbahn im Berichtsjahr Fr. 991. 29 Cts. mehr beizutragen, nämlich Fr. 6915. 31 Cts. gegen Fr. 5924. 02 Cts. im Vorjahr. Die als Ertrag des Obligationen-Betheiligungskapitals bei der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Hinweil vereinnahmten Fr. 55,000. — waren effektiv nur mit Fr. 16,651. 55 Cts. erhältlich, und es musste desshalb der Rest von Fr. 38,348. 45 Cts. auf Dubiosenconto vorgetragen werden, womit sich unsere Gesammtforderung an diese Unternehmung für nicht bezahlte Obligationenzinse und Betriebsdefizite mit Schluss des Berichtsjahres auf Fr. 364,128. 53 Cts. erhöht hat. Über die Beordnung dieser Verhältnisse verweisen wir auf den einschlägigen Bericht auf Seite 21. Mit Ende 1884 hat die Gesammtbetheiligung der Nordostbahn an den obgenannten Bahnunternehmungen sich auf Fr. 29,212,322. 09 Cts. belaufen und

deren Ertrag bezifferte sich, wie oben angeführt, auf Fr. 1,251,126. 63 Cts. oder in Prozenten 4,283 gegen 4,457 % im Vorjahr.

Die Nettoeinnahme des Interessenconto ist um Fr. 181,758. 25 Cts. unter derjenigen des Vorjahres verblieben und zwar hauptsächlich aus nachbezeichneten Ursachen.

In Folge Rückzahlung von Anleihen hatten die im Scontogeschäft verwendeten Kapitalien sich gegenüber 1883 beträchtlich vermindert, wodurch dem Interessenconto etwa Fr. 54,000 weniger zugeflossen sind. Aus gleichem Grunde verminderte sich auch der Bestand der im Besitz der Nordostbahn befindlichen Obligationen eigener Anleihen, wodurch nebst dem Verkauf von Gotthardobligationen an Zinsen von eigenen Werthpapieren etwa Fr. 32,000 weniger vereinnahmt wurden. Ferner erhielten wir aus den gegenseitigen Abrechnungen mit der Schweizerischen Centralbahn ungefähr Fr. 17,000 weniger Zinsvergütungen, indem die genannte Verwaltung bestrebt war, durch grössere Abschlagszahlungen die Zinsforderungen möglichst zu vermindern. In diesem Sinne ist mit derselben ab 1. Januar 1885 auch eine Vereinbarung über das Abrechnungsverfahren getroffen worden, durch deren Ausführung die gegenseitigen Zinsforderungen fürderhin nahezu ausgeglichen werden dürften. Die Verzinsung der den Prioritätsaktionären gutgeschriebenen Dividenden 1880/1883 erforderte eine Mehrausgabe von Fr. 19,800, und ferner erscheint unter diesem Titel entsprechend der mehrerwähnten Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884 erstmals die an die Schweizerische Eisenbahnbank ausgerichtete Jahresprovision von Fr. 250,000. Anderseits wurde dem Interessenconto nach dem Verkauf der letzten in unserm Besitze gewesenen Gotthardobligationen der auf der Betheiligung der Nordostbahn an der IV. Serie der Gotthardbahnobligationen erzielte Gewinn mit Fr. 191,651. 25 Cts. zugewendet.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1883		**1884**		**1883**		**1884**	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	27,512	0.45	21,263	0.39	168,296. 98	2.90	132,583. 67	2.71
„ „ . . II. „	288,950	4.75	257,951	4.69	903,739. 63	15.55	783,293. 58	15.99
„ „ . . III. „	1,186,359	19.51	1,175,005	21.38	1,298,246. 13	22.35	1,256,956. 36	25.66
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	6,726	0.11	6,659	0.12	5,088. 15	0.09	5,117. 05	0.10
„ „ . . III. „	137,446	2.26	142,875	2.60	66,044. 78	1.14	66,117. 31	1.35
Hin- und Rückfahrt . . I. „	6,966	0.11	4,048	0.07	18,197. 84	0.31	11,183. 31	0.23
„ „ „ . . II. „	489,886	8.06	421,400	7.67	635,377. 01	10.94	509,823. 53	10.41
„ „ „ . . III. „	2,876,764	47.30	2,716,468	49.42	1,928,815. 99	33.20	1,720,003. 15	35.11
Abonnementsbillete . . II. „	142,558	2.34	147,596	2.69	68,380. 08	1.18	68,516. 19	1.40
„ . . III. „	418,208	6.88	420,532	7.65	82,053. 67	1.41	83,108. 99	1.70
Militär- u. Polizeitransporte III. „	44,804	0.74	56,127	1.02	36,237. 27	0.62	50,533. 06	1.03
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . I. „	5,236	0.09	4,070	0.07	18,662. 13	0.32	19,077. 36	0.39
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . II. „	73,214	1.20	32,709	0.59	167,504. 22	2.88	84,514. 47	1.72
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . III. „	376,753	6.20	90,285	1.64	413,062. 48	7.11	107,776. 45	2.20
Total	6,081,382	100	5,497,024	100	5,809,706. 36	100	4,898,604. 48	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	39,714	0.65	29,417	0.53	205,156. 95	3.53	162,844. 34	3.22
II. „	1,001,334	16.47	866,315	15.76	1,780,089. 09	30.64	1,451,264. 82	29.63
III. „	5,040,334	82.88	4,601,292	83.71	3,824,460. 32	65.83	3,284,495. 32	67.05
Total	6,081,382	100	5,497,024	100	5,809,706. 36	100	4,898,604. 48	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	17,848	.	18,450	.	342,372. 64	.	342,811. 65	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	5,195	3.60	6,499	2.29	201,727. 99	.	228,407. 12	.
„ II	54,645	37.83	58,512	20.58				
„ III	55,826	38.65	60,482	21.28				
„ IV	28,774	19.92	158,783	55.85				
Total	144,440	100	284,276	100	201,727. 99	.	228,407. 12	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	47,785	3.33	43,804	2.95	7,063,782. 50	90.99	6,912,800. 78	93.26
Stückgutklasse I	134,209	9.34	140,079	9.43				
„ II	112,694	7.85	104,739	7.05				
Wagenladungsklasse A[1]	59,130	4.12	59,261	3.99				
„ B	55,224	3.85	65,045	4.38				
Spezial-Tar. I[a]	49,359	3.44	43,375	2.92				
„ I[b]	247,936	17.26	237,417	15.98				
„ II[a]	29,615	2.06	15,730	1.06				
„ II[b]	47,824	3.32	64,563	4.34				
„ III[a]	19,744	1.37	32,538	2.19				
„ III[b]	632,985	44.06	679,005	45.71				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	699,218. 52	9.01	499,316. 84	6.74
Total	1,436,505	100	1,485,556	100	7,763,001. 02	100	7,412,117. 62	100
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen .	.	.	.	.	14,116,808. 01	.	12,881,940. 87	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1884 = 541 Kilom., 1883 = 541 Kilom.)		1883	1884
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	10,738.83	9,054.72
„ „ Reisenden	„	0.96	0.89
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.41	4.50
Zahl der Personenkilometer		131,629,580	108,899,084
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	21.64	19.81
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Reisende	243,308	201,292
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	11,241	10,161
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	6.51	6.33
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	632.85	633.66
„ „ Tonne	„	19.18	18.58
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	56.30	56.43
„ „ Reisenden	„	5.63	5.91
Zahl der Tonnenkilometer		608,104	607,481
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	34.07	32.93
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,124	1,123
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	33	34
„ „ Reisenden „	Kilogr.	2.93	3.36
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	372.88	422.20
„ „ Stück	„	1.40	0.80
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	21.26	25.59
Zahl der Tonnenkilometer		740,034	892,610
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	14,349.35	13,700.77
„ „ Tonne	„	5.40	4.99
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	9.79	9.47
Zahl der Tonnenkilometer		79,361,126	78,284,494
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	55.21	52.70
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	146,610	144,703
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	2,655	2,746
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.57	1.59
Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer	Franken	26,093.91	23,811.35
Mittelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	414.10	536.27
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	26,508.01	24,347.62

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten														
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter											
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . .	374,397	1,034	12,135	3,492	9,852	8,119	5,296	4,885	3,895	18,151	970	3,212	1,747	53,953	113,572
Februar . .	353,110	1,057	12,210	3,346	10,907	8,469	4,574	4,844	3,826	18,619	1,341	3,911	2,222	59,257	121,316
März . . .	392,733	1,237	10,318	3,290	11,562	9,945	4,901	5,258	3,802	19,343	1,246	4,975	2,871	63,567	130,760
April . . .	442,098	1,313	10,065	3,314	11,579	8,893	4,308	4,612	3,239	15,835	1,168	4,185	2,927	52,808	112,868
Mai	497,785	1,518	12,187	4,252	12,318	8,978	4,746	5,732	3,672	17,430	1,451	3,670	3,203	55,457	120,909
Juni . . .	487,668	1,477	9,785	3,188	10,545	7,712	4,094	5,004	3,192	16,898	1,319	3,615	2,769	48,146	106,482
Juli	535,042	2,117	11,190	3,883	11,574	8,317	4,536	3,368	3,565	18,570	1,192	4,306	3,197	55,778	118,286
August . . .	564,179	2,226	13,708	4,124	11,964	7,903	4,334	4,120	3,358	16,137	906	3,423	2,489	55,463	114,221
September . .	541,859	1,975	43,587	3,842	12,370	8,973	5,378	6,284	3,306	20,011	1,288	6,121	3,332	60,897	131,802
Oktober . .	503,948	1,806	77,467	4,967	13,623	10,804	6,430	6,813	3,718	22,291	2,380	18,332	3,327	65,355	158,040
November . .	422,992	1,455	43,748	3,796	11,945	8,917	5,310	5,989	3,923	25,304	1,342	4,857	2,395	58,441	132,219
Dezember . .	381,213	1,235	27,876	2,310	11,840	7,709	5,354	8,136	3,879	28,828	1,127	3,956	2,059	49,883	125,081
Total	5,497,024	18,450	284,276	43,804	140,079	104,739	59,261	65,045	43,375	237,417	15,730	64,563	32,538	679,005	1,485,556
gegenüber 1883:															
mehr . . .	—	602	139,836	—	5,870	—	131	9,821	—	—	—	16,739	11,794	46,020	49,051
weniger . .	584,358	—	—	3,981	—	7,955	—	—	5,984	10,519	13,885	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1884		per Bahnkilometer 1883	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	287,948	14	18,143	74	14,306	87	555,012	30	875,411	05	1,618	13	1,816	34
Februar . .	273,987	63	18,097	65	14,797	85	591,101	37	897,984	50	1,659	86	1,744	44
März . . .	319,801	85	22,028	95	14,719	70	643,925	63	1,000,476	13	1,849	31	1,912	67
April . . .	385,359	79	24,583	77	15,493	22	567,164	74	992,601	52	1,834	75	2,010	03
Mai	423,533	45	28,114	76	16,758	15	613,660	50	1,082,066	86	2,000	12	2,306	87
Juni	453,656	84	28,625	36	13,997	20	583,042	99	1,079,322	39	1,995	05	2,265	32
Juli	552,398	01	42,463	93	16,289	05	617,393	41	1,228,544	40	2,270	88	2,655	90
August . . .	582,984	48	43,193	73	18,243	51	569,927	28	1,214,349	—	2,244	64	2,844	60
September . .	560,747	79	38,126	72	31,545	80	643,291	42	1,273,711	73	2,354	37	2,800	35
Oktober . .	450,219	37	33,294	09	28,897	30	775,661	37	1,288,072	13	2,380	91	2,268	05
November . .	322,876	97	24,716	32	22,609	63	623,893	93	994,096	85	1,837	52	1,814	92
Dezember . .	285,090	16	21,422	63	20,748	84	628,042	68	955,304	31	1,765	81	1,654	42
Total	4,898,604	48	342,811	65	228,407	12	7,412,117	62	12,881,940	87	23,811	35	26,093	91
gegenüber 1883:														
mehr . . .	—	—	439	01	26,679	13	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger . .	911,101	88	—	—	—	—	350,883	40	1,234,867	14	2,282	56	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1883		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	69,038	175	640	11,780	26,708	38,488	– 782	+ 2,736	13	7
2. Horn	17,991	34	244	6,533	4,437	10,970	+ 1,031	+ 1,653	65	26
3. Arbon	63,448	165	438	2,472	9,056	11,528	– 339	– 1,173	20	23.
4. Egnach	18,184	66	890	1,135	4,233	5,368	– 1,119	+ 288	64	50
5. Romanshorn	111,190	418	12,988	163,706	38,159	201,865	– 4,983	– 54,188	6	2
6. Uttweil	9,456	34	129	678	1,412	2,090	– 1,262	– 38	104	87
7. Kessweil	8,030	13	132	1,075	1,253	2,328	– 704	+ 61	114	83
8. Güttingen	12,891	20	78	850	1,453	2,303	– 861	+ 152	85	84
9. Altnau	11,049	28	208	556	939	1,495	+ 569	+ 218	95	101
10. Münsterlingen	17,612	32	163	430	1,305	1,735	– 288	+ 230	67	95
11. Kreuzlingen	20,861	71	161	1,512	2,720	4,232	+ 2,294	– 211	54	59
12. Konstanz	80,194	330	564	40,896	9,203	50,099	+ 32	+ 7,776	12	6
13. Emmishofen-Egelshofen	15,653	43	87	3,641	2,492	6,133	– 2,054	+ 1,258	78	41
14. Tägerweilen	11,499	18	43	528	756	1,284	– 758	+ 23	92	110
15. Ermatingen	19,742	104	208	1,558	1,319	2,877	– 1,429	+ 724	57	75
16. Mannenbach	8,370	22	60	328	233	561	– 163	– 84	112	130
17. Berlingen	6,850	13	53	483	429	912	– 414	– 281	123	121
18. Steckborn	17,927	67	125	1,987	2,772	4,759	– 683	– 31	66	54
19. Mammern	13,052	26	209	247	366	613	+ 978	+ 203	87	128
20. Eschenz	7,315	21	296	687	411	1,098	+ 262	– 232	118	116
21. Stein am Rhein	18,645	66	591	2,471	1,617	4,088	+ 257	+ 267	61	61
22. Etzweilen	4,555	10	372	148	158	306	+ 14	+ 133	132	134
23. Hemmishofen	6,950	6	47	928	284	1,212	+ 619	– 234	121	112
24. Ramsen	6,949	6	1,100	1,232	257	1,489	+ 383	+ 455	122	102
25. Arlen-Rielasingen	10,083	11	141	1,441	4,625	6,066	+ 1,639	+ 3,330	102	42
26. Singen	14,067	17	11,937	45,185	8,781	53,966	+ 1,764	+ 12,524	85	5
27. Stammheim	17,497	51	2,421	2,207	1,685	3,892	– 275	+ 811	68	63
28. Ossingen	9,107	20	805	729	505	1,234	+ 105	+ 324	108	111
29. Thalheim-Altikon	9,350	61	546	328	259	587	+ 741	– 118	106	129
30. Dynhard	5,371	16	118	394	292	686	– 227	– 53	129	127
31. Seuzach	5,584	8	52	108	400	508	+ 231	+ 120	127	131
32. Oberwinterthur	5,141	9	29	193	790	983	– 127	– 1,079	131	120
33. Amrisweil	54,051	210	4,197	3,334	8,095	11,429	+ 301	– 769	21	24
34. Erlen	23,276	90	1,010	1,070	2,158	3,228	+ 709	+ 109	48	70
35. Sulgen	34,684	76	867	714	1,595	2,369	+ 390	– 164	32	82
36. Kradolf	10,404	48	231	973	1,772	2,745	– 620	– 591	99	78
37. Sitterthal	8,272	45	55	1,073	4,213	5,286	+ 226	– 584	113	51
38. Bischofszell	37,278	175	866	2,770	5,417	8,187	– 1,006	+ 435	30	34
39. Hauptweil	11,198	34	336	665	2,784	3,449	– 441	– 568	93	67
Übertrag	832,814	2,659	43,437	307,105	155,343					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1883		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	832,814	2,659	43,437	307,105	155,343					
40. Arnegg	14,785	50	103	603	2,861	3,464	+ 398	+ 1,132	82	68
41. Gossau	25,364	31	679	545	3,754	4,299	+ 13	+ 614	43	57
42. Bürglen	28,647	69	611	2,811	8,101	10,912	– 1,353	+ 864	37	27
43. Weinfelden	67,055	145	4,525	4,002	7,878	11,880	– 947	+ 773	17	22
44. Märstetten	25,353	44	1,851	2,225	5,270	7,495	+ 1,769	+ 2,507	44	36
45. Müllheim-Wigoltingen .	28,156	73	1,691	3,632	4,138	7,770	– 2,649	– 59	38	35
46. Felben	19,800	31	1,021	1,077	1,102	2,179	– 1,145	+ 150	56	85
47. Frauenfeld . . .	101,717	365	2,595	8,004	16,334	24,338	– 10,200	– 400	7	11
48. Islikon	23,141	34	380	599	983	1,582	+ 144	+ 70	49	100
49. Wiesendangen . . .	16,246	14	123	208	546	754	– 594	+ 185	76	125
50. Winterthur . . .	366,973	1,027	6,349	28,944	74,615	103,559	– 17,394	– 12,327	2	3
51. Hettlingen	9,173	10	72	91	109	200	– 899	– 426	107	139
52. Henggart	16,921	47	716	591	1,053	1,644	– 490	+ 207	69	99
53. Andelfingen . . .	26,679	74	1,189	1,366	1,642	3,008	– 2,133	+ 199	41	71
54. Marthalen	20,589	71	1,112	3,257	3,668	6,925	+ 1,472	+ 1,009	55	38
55. Dachsen.	18,634	46	120	724	931	1,655	– 2,292	+ 341	62	98
56. Schaffhausen .	79,442	415	6,568	49,516	16,734	66,250	– 6,049	+ 2,703	13	4
57. Töss	11,683	28	74	6,050	11,989	18,039	+ 1,242	+ 1,419	91	14
58. Wülflingen . . .	11,005	12	86	775	4,852	5,627	+ 602	+ 775	96	47
59. Neftenbach-Pfungen	21,579	23	167	4,156	6,302	10,458	+ 714	+ 135	52	29
60. Embrach-Rorbas . .	36,740	92	202	4,085	5,315	9,400	+ 218	+ 248	31	30
61. Bülach	51,874	129	1,715	2,473	3,244	5,717	– 1,364	+ 1,089	22	45
62. Niederglatt . .	16,715	82	409	1,105	1,357	2,462	– 2,334	– 306	70	81
63. Buchs (Zürich) .	3,773	6	159	73	139	212	+ 90	+ 55	136	138
64. Otelfingen . .	8,027	22	72	1,565	171	1,736	– 846	+ 451	115	94
65. Würenlos . .	8,501	15	40	515	326	841	– 138	– 301	110	122
66. Glattfelden . . .	6,962	8	24	629	450	1,079	+ 258	+ 37	120	117
67. Eglisau	26,584	103	1,291	3,857	1,643	5,500	– 598	+ 1,586	42	48
68. Zweidlen	2,597	3	23	607	1,292	1,899	– 493	+ 78	139	91
69. Weiach-Kaiserstuhl .	12,154	33	498	1,763	726	2,489	– 507	+ 337	90	80
70. Rümikon	3,134	7	83	1,282	50	1,332	– 131	– 392	138	109
71. Reckingen	4,055	5	58	2,685	304	2,989	+ 317	+ 557	133	72
72. Zurzach	18,725	58	727	2,239	1,465	3,704	– 619	+ 293	60	66
73. Koblenz . . .	10,989	15	1,184	4,737	1,217	5,954	– 581	+ 414	97	43
74. Kemptthal	27,766	24	343	1,604	4,180	5,784	– 177	+ 777	39	44
75. Effretikon	41,202	36	3,936	1,774	1,933	3,707	– 666	– 885	26	65
76. Bassersdorf . . .	15,698	37	277	455	1,012	1,467	– 967	– 175	71	105
77. Kloten	12,565	84	183	407	578	985	– 1,890	+ 30	89	119
78. Seebach	1,735	5	14	253	1,203	1,456	+ 76	+ 931	140	106
Übertrag . . .	2,075,552	6,032	84,707	458,389	354,810					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1883		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,075,552	6,032	84,707	458,389	354,810					
79. Affoltern b. H. . .	3,692	3	13	28	102	130	– 130	+ 18	136	140
80. Regensdorf-Watt. .	7,907	29	35	554	248	802	– 133	– 162	116	123
81. Buchs-Dällikon . .	6,464	19	30	151	130	281	– 450	– 39	125	135
82. Dietlikon	18,186	16	155	929	979	1,908	– 1,488	+ 48	63	90
83. Wallisellen . . .	40,588	64	173	1,706	2,106	3,812	– 1,598	+ 84	21	64
84. Örlikon*.	123,384	71	339	6,536	22,277	28,813	+ 491	+ 2,921	4	10
85. Glattbrugg . . .	10,105	19	63	370	2,134	2,504	+ 69	+ 1,627	101	79
86. Rümlang	10,395	21	108	785	2,147	2,932	– 137	+ 441	100	73
87. Oberglatt	14,678	66	272	203	192	395	+ 46	– 194	81	132
88. Niederhasli . .	5,409	39	73	87	170	257	– 29	– 104	128	136
89. Dielsdorf . . .	27,745	147	701	9,887	1,498	11,385	– 729	– 768	40	25
90. Zürich†	898,813	3,498	5,447	78,766	234,062	312,828	-343,990	– 17,166	1	1
91. Enge	121,201	164	174	1,674	2,537	4,211	– 1,632	+ 413	5	60
92. Wollishofen . . .	23,410	29	124	1,884	13,894	15,778	– 3,689	+ 1,572	47	18
93. Bendlikon (Kilchberg) .	37,977	30	80	802	1,051	1,853	– 1,808	+ 97	29	93
94. Rüschlikon . . .	31,919	41	127	455	891	1,346	– 1,968	+ 14	34	108
95. Thalweil . . .	67,349	150	237	2,495	8,120	10,615	– 4,051	– 101	16	28
96. Oberrieden . . .	22,529	36	103	1,476	4,176	5,652	– 1,403	+ 278	50	46
97. Horgen	82,743	210	398	4,167	8,522	12,689	– 7,169	– 2,170	10	20
98. Au (Zürich) . . .	11,064	39	63	—	373	373	– 294	– 6	94	133
99. Wädensweil . .	90,130	262	676	7,976	22,288	30,264	– 3,983	+ 503	9	9
100. Richtersweil . . .	63,530	216	559	6,123	9,855	15,978	+ 40	+ 168	19	17
101. Pfäffikon (Schwyz)	22,347	29	347	329	443	772	+ 122	– 331	51	124
102. Lachen	39,374	87	2,268	2,804	4,007	6,811	– 339	+ 160	28	40
103. Siebnen (Wangen) .	24,061	37	783	1,446	4,045	5,491	– 709	– 243	45	49
104. Reichenburg . . .	14,279	51	554	242	935	1,177	+ 1,069	+ 218	84	114
105. Bilten	6,993	12	179	826	612	1,438	+ 136	+ 625	119	107
106. Ziegelbrücke .	9,488	10	486	886	585	1,471	+ 510	+ 563	103	104
107. N.-O.-Urnen . . .	14,499	31	92	645	2,128	2,773	– 572	+ 87	83	77
108. Näfels-Mollis .	16,261	42	212	1,460	3,197	4,657	+ 652	– 670	75	55
109. Netstall	9,368	40	128	18,475	4,787	23,262	– 1,024	+ 9,865	105	12
110. Glarus	81,864	186	1,115	7,929	14,810	22,739	+ 3,832	+ 1,830	11	13
111. Ennenda	18,895	38	45	1,048	7,907	8,955	+ 671	+ 807	59	32
112. Mitlödi	16,334	21	14	414	1,267	1,681	– 673	– 84	73	97
113. Schwanden. . .	45,677	62	1,951	3,905	8,526	12,431	+ 1,022	+ 84	24	21
114. Nidfurn-Haslen . .	15,282	33	49	400	1,469	1,869	– 551	– 188	80	92
115. Luchsingen . . .	19,209	33	71	1,317	3,264	4,581	– 479	+ 155	58	56
116. Diesbach	7,373	6	52	569	543	1,112	– 47	+ 253	117	115
117. Rüti (Glarus) . . .	5,345	9	72	391	810	1,201	– 312	– 24	130	113
Übertrag . . .	4,161,419	11,928	103,075	628,529	751,897					

*) 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 1883		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,161,419	11,928	103,075	628,529	751,897					
118. Lintthal . . .	23,904	43	249	3,049	4,364	7,413	+ 958	+ 2,187	46	37
119. Altstetten	64,203	46	200	3,138	6,143	9,281	- 2,811	- 3,410	18	31
120. Schlieren	33,207	33	111	1,308	2,965	4,273	- 1,498	+ 323	33	58
121. Dietikon	46,861	75	317	2,520	4,381	6,901	- 3,043	- 819	23	39
122. Killwangen	13,664	34	243	682	306	988	- 131	- 314	86	118
123. Wettingen	16,576	24	96	1,097	1,795	2,892	- 568	+ 84	71	74
124. Baden-Oberstadt .	25,182	39	161	3,664	1,230	4,894	+ 1,693	+ 2,365	53	53
125. Dätwyl	6,738	18	43	620	867	1,487	- 495	+ 218	124	103
126. Mellingen	16,279	63	549	1,490	681	2,171	+ 836	+ 647	74	86
127. Mägenwyl	3,266	7	33	1,953	117	2,070	+ 247	+ 809	138	88
128. Othmarsingen . .	5,640	9	59	1,833	193	2,026	+ 503	+ 869	126	85
129. Lenzburg . . .	28,725	95	528	5,785	11,759	17,544	+ 980	+ 5,435	36	16
130. Hunzenschwyl. . .	3,970	4	14	115	115	230	+ 736	+ 20	134	137
131. Suhr	8,627	21	152	974	1,861	2,835	- 1,064	- 926	109	76
132. Baden	140,964	555	1,273	5,629	9,585	15,214	- 5,021	- 104	3	19
133. Turgi.	42,153	41	755	2,260	2,793	5,053	- 3,327	+ 324	25	52
134. Siggenthal . . .	10,914	24	269	1,982	2,097	4,079	- 823	+ 696	98	62
135. Döttingen-Klingnau .	16,361	39	554	1,559	1,706	3,265	- 893	+ 758	72	69
136. Brugg	71,328	159	2,693	10,983	6,829	17,812	- 4,086	+ 620	14	15
137. Schinznach	15,532	52	50	224	527	751	+ 1,752	- 6,247	79	126
138. Wildegg	29,564	55	350	5,824	2,547	8,371	- 1,162	+ 5,005	35	33
139. Ruppersweil . . .	8,422	7	66	368	1,332	1,700	- 48	- 377	111	96
140. Aarau	91,887	265	1,091	15,755	15,593	31,348	+ 179	- 1,185	8	8
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	476,044	3,508	31,426	465,809	335,467	801,276	-131,313	+ 15,714		
Rundfahrten	30,431	—	—	—	—	—	- 23,501	—		
Transitverkehr	105,163	1,306	139,919	318,406	318,406	636,812	+ 15,021	+ 96,708		
Total	5,497,024	18,450	284,276	1,485,556	1,485,556					

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

I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1883	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	10,711	5,101	10,636	7,277	21,347	12,378	+ 550	+ 604
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	16,336	17,714	15,817	7,175	32,153	24,889	+ 2,165	– 5,893
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	50,060	36,694	49,522	158,302	99,582	194,996	– 57,367	+ 11,975
Effretikon-Hinweil	35,081	11,349	35,367	2,974	70,448	14,323	– 12,942	+ 360
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	191,065	93,935	187,744	45,203	378,809	139,138	– 85,470	+ 17,232
Tössthalbahn	6,238	12,369	6,611	4,841	12,849	17,210	– 8,313	+ 2,941
Wädensweil-Einsiedeln	25,319	3,847	24,484	5,179	49,803	9,026	– 12,015	+ 3,278
Gotthardbahn und Italien	2,259	8,002	2,349	14,470	4,608	22,472	– 673	+ 6,233
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	76,665	123,843	79,392	56,855	156,057	180,698	– 67,101	– 33,412
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	44,908	10,465	45,967	109,247	90,875	119,712	– 18,501	– 1,142
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	9,509	4,641	9,519	19,395	19,028	24,036	– 4,071	+ 6,820
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	10,392	7,507	8,636	34,891	19,028	42,398	+ 735	+ 6,718
Total	478,543	335,467	476,044	465,809	954,587	801,276	– 263,003	+ 15,714

† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.

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

* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Zürichsee-Dampfboote	22	1,449	19	1,084	41	2,533	+ 26	+ 250
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	542	868	310	5,961	852	6,829	+ 116	+ 806
Effretikon-Hinweil	138	201	219	174	357	375	+ 34	– 134
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	4,306	2,223	4,744	954	9,050	3,177	+ 2,953	+ 39
Tössthalbahn	17	173	18	85	35	258	+ 10	– 46
Wädensweil-Einsiedeln	1,573	219	1,533	84	3,106	303	+ 478	– 28
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	86	181	19	197	105	378	– 14	– 151
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	474	6,251	846	9,002	1,320	15,253	– 14	+ 3,971
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	256	398	197	338	453	736	+ 158	+ 165
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,530	879	1,019	4,482	2,549	5,361	– 521	+ 777
Übertrag .	8,944	12,842	8,924	22,361	17,868	35,203		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1883	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	8,944	12,842	8,924	22,361	17,868	35,203	—	—
Zürichsee-Dampfboote	5	3,320	5	731	10	4,051	+ 1	+ 587
Effretikon-Hinweil	59	1,681	70	122	129	1,803	+ 32	+ 300
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	7,946	24,006	9,253	10,756	17,199	34,762	+ 2,715	+ 3,918
Tössthalbahn	1	749	1	141	2	890	+ 2	+ 822
Wädensweil-Einsiedeln	5,943	1,514	6,041	924	11,984	2,438	+ 1,162	+ 1,440
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	248	420	177	200	425	620	+ 93	+ 20
Gr. Bad. Bahn	19	261	6	17	25	278	- 5	+ 40
K. Württemberg. Staatsbahn	—	22	—	24	—	46	—	+ 7
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,440	1,160	1,238	11,914	2,678	13,074	+ 1,242	+ 4,054
	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil					
Zürichsee-Dampfboote	2	32	44	149	46	181	+ 40	+ 51
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	1,068	266	806	786	1,874	1,052	+ 181	- 69
Tössthalbahn	10	60	10	139	20	199	+ 11	+ 37
Wädensweil-Einsiedeln	5	6	5	8	10	14	+ 10	- 14
Gotthard und Italien	8	28	9	582	17	610	+ 13	- 78
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	34	280	11	393	45	673	+ 22	- 624
Gr. Bad. Bahn	—	13	—	2,899	—	2,912	- 1	+ 1,439
K. Württembergische Staatsbahn	—	10	—	36	—	46	—	- 11
Bayern und weiter	—	42	—	192	—	234	—	- 175
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	14	—	14	—	28	—	+ 13
Vereinigte Schweizerbahnen	1,674	980	1,649	261	3,323	1,241	+ 90	+ 120
Tössthalbahn	49	221	60	192	109	413	+ 27	+ 154
Wädensweil-Einsiedeln	4,216	3	3,749	—	7,965	3	- 2,704	- 5
Gotthard und Italien	1,979	760	2,270	5,962	4,249	6,722	+ 2,135	+ 3,118
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	7,300	9,056	7,038	12,962	14,338	22,018	+ 4,491	+ 2,091
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	857	1,250	746	87,780	1,603	89,030	+ 189	+ 15,503
K. Württemberg. Staatsbahn	—	1,120	—	9,989	—	11,109	- 5	+ 1,312
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	403	—	658	—	1,061	—	- 17
Übertrag	41,807	60,519	42,112	170,192	83,919	230,711		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn		Total		Differenz gegenüber 1883	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	41,807	60,519	42,112	170,192	83,919	230,711	—	—
Gotthardbahn	1	3	4	153	5	156	+ 5	+ 156
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	2	—	1	20	3	20	- 7	+ 10
Gr. Bad. Bahn	—	27	—	6,510	—	6,537	—	+ 6,537
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Gotthardbahn	11	5	24	20	35	25	+ 35	+ 25
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	1,246	—	1,215	—	2,461	—	+ 470	—
Gr. Bad. Bahn	4,205	559	4,108	367	8,313	926	+ 691	+ 632
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	2,119	—	2,115	—	4,234	—	+ 1,628	—
	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien					
Deutsche Bahnen via Romanshorn	236	4,340	167	8,158	403	12,498	- 563	+ 2,834
„ „ via Singen	—	1,602	—	1,976	—	3,578	- 174	- 443
„ „ via Schaffhausen	336	—	505	—	841	—	- 430	—
„ „ via Waldshut	8	4,047	20	4,331	28	8,378	+ 1	+ 518
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	330	—	739	—	1,069	—	+ 22
Aarg. Südbahn	207	500	253	269	460	769	- 11	+ 76
Gotthard und Italien	—	13	—	444	—	457	—	+ 457
Gr. Bad. Bahn	926	111	838	1,800	1,764	1,911	+ 298	+ 1,102
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	99	5,507	140	1,239	239	6,746	+ 36	+ 3,461
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,265	7,760	1,193	36,865	2,458	44,625	+ 75	- 6,725
Total des Transitverkehrs	52,468	85,323	52,695	233,083	105,163	318,406	+ 15,021	+ 48,354
Gesammttotal	531,011	420,790	528,739	698,892	1,059,750	1,119,682	- 247,982	+ 64,068

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1883	1884	Gegenüber 1883 mehr	Gegenüber 1883 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande.				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte		157,394		
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate		47,546		
3. Kartoffeln		24,940		
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse		4,387		
5. Baumfrüchte		25,711		
6. Weintrauben zur Weinbereitung		1,003		
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret		4,540		
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)		13,433		
9. Eier		1,665		
10. Kaffee		4,859		
11. Kaffee-Surrogate		4,189		
12. Zucker, raffinirt		13,658		
13. Rohzucker		9,666		
14. Tabak, roh und fabrizirt		9,759		
	323,341	*322,750*	—	*591*
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte		11,167		
16. Wein und Most, Speiseessig		40,609		
17. Bier		15,480		
18. Branntwein und Liqueur		2,301		
19. Mineralwasser		1,098		
	73,057	*70,655*	—	*2,402*
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrath und Effekten		11,449		
21. Bücher, Kunstgegenstände		1,989		
	17,887	*13,438*	—	*4,449*
	414,285	**406,843**	—	**7,442**
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen		53,460		
23. Torf		6,297		
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks		265,376		
	306,589	**325,133**	**18,544**	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh		36,418		
26. Backsteine, Ziegel		24,093		
27. Dachschiefer		2,810		
28. Kalksteine, Gypssteine		6,614		
29. Kalk und Gyps		11,043		
30. Cement, Trass		24,229		
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine		3,987		
32. Asphalt		4,821		
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe		6,983		
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen		103,254		
	264,401	**224,252**	—	**40,149**
Übertrag	**985,275**	**956,228**	—	**29,047**

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1883	1884	Gegenüber 1883 mehr	Gegenüber 1883 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**985,275**	**956,228**	—	**29,047**
D. **Metallindustrie:**				
35. Eisen, roh und alt, Erze		29,513		
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)		37,770		
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen und Zubehör		3,922		
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)		10,018		
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen		3,422		
40. Maschinen, zusammengesetzte		5,886		
41. Maschinentheile		25,772		
E. **Textilindustrie:**	**113,423**	**116,303**	**2,880**	—
a) in Baumwolle.				
42. Baumwolle, roh		23,572		
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh		33,551		
44. Baumwollstoffe und Waaren		19,927		
45. Baumwollabfälle		5,798		
b) in Leinen, Hanf etc.	*75,652*	*82,848*	*7,196*	—
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf		4,129		
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf etc.		2,932		
c) in Seide.	*6,440*	*7,061*	*621*	—
48. Seidenabfälle, Cocons		456		
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe		6,476		
d) in Wolle.	*8,121*	*6,932*	—	*1,189*
50. Wolle, roh und Wollabfälle		3,275		
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren		4,424		
	9,694	*7,699*	—	*1,995*
F. **Gerberei:**	**99,907**	**104,540**	**4,633**	—
52. Felle und Häute		4,835		
53. Rinde		4,884		
54. Gerbstoffe		295		
55. Leder und Lederwaaren		4,372		
G. **Glas- und Thonwaarenfabrikation:**	**15,017**	**14,386**	—	**631**
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)		2,474		
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)		5,893		
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)		2,956		
59. Thonröhren aller Art		2,130		
H. **Papierfabrikation:**	**13,166**	**13,453**	**287**	—
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne		7,514		
61. Papier und Carton (A u. B)		6,635		
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)		2,050		
I. **Strohindustrie.**	**15,595**	**16,199**	**604**	—
63. Strohwaaren aller Art		367	367	—
Übertrag	**1,242,383**	**1,221,476**	—	**20,907**

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1883	1884	Gegenüber 1883 mehr	Gegenüber 1883 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,242,383**	**1,221,476**	—	**20,907**
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben		23,571		
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe		1,954		
66. Holzwaaren		4,804		
	—	**30,329**	**30,329**	—
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren		4,228		
68. Farbholz		1,517		
69. Farberden		1,440		
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.		4,766		
71. Soda		4,452		
72. Salz (Koch- und Viehsalz)		16,703		
73. Säuren, Laugen, Beitzen		8,320		
74. Weinstein und Weinhefe		920		
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen		8,144		
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar etc.		1,461		
77. Stärke, Stärkemehl		2,984		
78. Chinarinde		25		
79. Mineralöle (Petroleum)		14,914		
80. Vegetabilische Öle		8,438		
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte		4,250		
82a. Schwefel		582		
82b. (95.) Zündwaaren		453		
83. Sprit		7,731		
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden		15,290		
85. Eis		29,427		
86. Heu und Stroh		2,465		
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art		1,448		
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide		3,152		
89. Düngmittel aller Art		25,006		
	139,076	**168,116**	**29,040**	—
M. Hülfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge		4,611		
91. Leere Gebinde und Emballagen		20,326		
	28,386	**24,937**	—	**3,449**
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen		6,696		
93. Sammelladungen		4,076		
94. Uebrige Wagenladungen		3,371		
		14,143		
Differenz gegenüber der Güter-Statistik nach Klassen		*26,555*		
Total	**26,660**	**40,698**	**14,038**	—
Gesammttotal	**1,436,505**	**1,485,556**	**49,051**	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien										Mittelbare Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					
										Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	377
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	420
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	414
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	536

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

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

1. Ausgaben.

1883				1884		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer				Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
278,209	05	3.47	I. Centralverwaltung	295,999	62	4.00
1,639,638	25	20.49	II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	1,408,839	36	19.05
2,907,456	60	36.33	III. Expeditionsdienst	2,735,095	38	36.98
2,886,867	13	36.07	IV. Transportdienst	2,731,025	07	36.93
38,681	40	0.48	V. Bahntelegraphie	29,352	07	0.40
253,053	17	3.16	VI. Verschiedenes	194,944	87	2.64
8,003,905	60	100	Totalausgaben	7,395,256	37	100
			abzüglich:			
25,000	—		die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung: *a)* Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . Fr. 10,000; *b)* „ „ „ Zürichsee . . . „ 15,000	25,000	—	
7,978,905	60		Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes	7,370,256	37	

Eine Vergleichung der Totalausgaben des Bahnbetriebes in den Jahren 1883 und 1884 ergibt für das letztere eine Verminderung von Fr. 608,649. 23 Cts., trotzdem im Jahre 1884 nur 22,729 Nutzkilometer weniger als im Jahr 1883 gefahren wurden. Diese Erscheinung erklärt sich grösstentheils durch veränderte Buchung, Wegfall ausserordentlicher Ausgaben des Jahres 1883 im Berichtsjahr und Verkehrsabnahme im Lagerhaus Romanshorn; nähere Angaben hierüber folgen zu den einzelnen Rechnungskapiteln.

I. „Centralverwaltung.“ Hier ist eine Mehrausgabe von Fr. 17,790. 57 Cts. zu verzeichnen. Sie ist entstanden durch vermehrte Sitzungen des Verwaltungsrathes und seiner Kommissionen, Wirkung der in Mitte des Jahres 1883 erfolgten Personalvermehrung beim Reklamationsdienst während des ganzen Jahres 1884, Gehaltsaufbesserungen, vermehrte Abwesenheit von Tarifbeamten zur Theilnahme an Kommissionen für Erstellung neuer Tarife, erstmalige Einstellung einer Vergütung an Kap. III 1 a für die durch Bahnhofpersonal besorgte Bureaureinigung, endlich durch vermehrte Inanspruchnahme unserer Zahlstellen für Couponseinlösung.

II. „Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.“ Auf diesem Titel erscheint eine Minderausgabe von Fr. 230,798. 89, welche grösstentheils auf Kap. II 6 Unterhaltung des Oberbaues fällt. Faktisch ist zwar

auf die Unterhaltung, Erneuerung und den Umbau der Geleise im Berichtsjahr namhaft mehr als im Jahr 1883 verwendet worden, dennoch ist die Betriebsrechnung erheblich geringer belastet, zufolge des mit 1. Januar 1884 in Kraft getretenen revidirten Regulativs über den Erneuerungsfond, über welches im vorhergehenden Abschnitt „III. Finanzverwaltung“ nähere Angaben enthalten sind. Nach dem neuen Regulativ werden die Materialkosten bei Einzelnauswechslung seit dem genannten Datum dem Erneuerungsfond, statt wie bisher der Betriebsrechnung, belastet.

Die Minderausgaben für Unterhaltung der Einfriedigungen und Barrieren (Kap. II 7), sowie für Unterhaltung der Gebäude (Kap. II 9) erklären sich aus dem Wegfall der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten ausserordentlichen Ausgaben.

Die Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien auf dem ganzen Betriebsnetz betrug im Jahr 1884: 68,529 Stück Schwellen (1883: 76,444) und 71,220 laufende Meter Schienen (1883: 81,688). Mit der Auswechslung von 76,444 Stück Schwellen im Jahr 1883 dürfte das Maximum erreicht sein, da nunmehr der Ersatz von Schwellen auf der ehemaligen Nationalbahn ein normaler geworden ist und durch die im Berichtsjahr erfolgte Einführung des eisernen Oberbaues successiv eine Verminderung der Auswechslung schadhafter Schwellen erfolgen wird. Auch in der Auswechslung von Schienen ist im Berichtsjahr abermals eine Abnahme zu konstatiren. Die reduzirte Schwellen- und Schienenauswechslung wird voraussichtlich die folgenden Jahre anhalten, daher dürfte auch der Aufwand für Oberbauerneuerung im Berichtsjahr mit Einführung des eisernen Oberbaues das Maximum erreicht haben.

Der Geleisumbau von Eisenschienen der Profile II, III, IV und V auf Stahlschienen des Normalprofils V hat im Berichtsjahr abermals abgenommen und in einer Länge von 34,932 Kilometer stattgefunden (1883 : 39,128). Dagegen wurden im Jahr 1884 zum ersten Mal Geleisumbauten auf der ehemaligen Nationalbahn vom S. N. B. Profil (Eisen) auf Stahlschienen unseres Normalprofils V in einer Länge von 2175 Meter vorgenommen. Alle diese Umbauten, ausgenommen der Umbau von Profil IV auf V und der Brücken, erfolgten unter Anwendung eiserner Schwellen.

Auf dem ganzen Betriebsnetz lagen zu Ende des Berichtsjahres 511,873 laufende Meter Geleise vom Normalprofil oder 69 % und 229,913 laufende Meter Geleise von andern Profilen oder 31 % der Hauptgeleise.

Von jenen 511,873 laufende Meter Geleise bestunden 310,800 laufende Meter oder 60,7 % aus Stahlschienen.

Eiserne Schwellen wurden im Berichtsjahr im Ganzen auf 36,177 Meter Geleiselänge eingelegt und zwar 34,342 Meter in den Haupt- und 1835 Meter in den Nebengeleisen. Zu Ende desselben lagen eiserne Schwellen in den Hauptgeleisen auf einer Geleiselänge von 35,030 Meter oder auf 4,7 % der Hauptgeleise.

III. „Expeditionsdienst.“ Die Minderausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 172,361. 22 Cts. Der Haupttheil dieser Differenz fällt auf den bedeutenden Verkehrsrückgang im Lagerhaus Romanshorn und die daherige Reduktion des Arbeiter- und Bureaupersonals, (Kapitel III 3). Weitere Minderausgaben rühren her von Personalreduktionen beim Bureau des Betriebschefs, Stations- und Weichenwärterpersonal, sowie vom Wegfall ausserordentlicher Ausgaben des Jahres 1883 an Nachvergütungen an andere Bahnen für Gemeinschaftsbahnhöfe (Kap. III 1 *a)*, Verminderung der Druckkosten (III 1 *c*), Minderkonsum von Brennmaterial auf den Stationen (III 1 *d*), Verminderung der effektiven Rangirkosten, Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahnhöfe und Wegfall der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten, durch die Landesausstellung, sowie durch Nachvergütungen auf Gemeinschaftsbahnhöfen veranlassten ausserordentlichen Kosten (Kap. III 1 *f)*, endlich dem Wegfall ausserordentlicher Entschädigungen an Angestellte für vermehrte Inanspruchnahme während der Ausstellung (III 2 *a*). Kleine — zufällige — Mehrausgaben weisen blos die Kapitel III 2 *c* Druckkosten im Personendienst, III 3 *d* Ersatzleistungen und III 3 *e* Assekuranz der Güter auf.

Reklamationen wegen Verlust, Beschädigungen und Verspätungen im Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr wurden behandelt:

a) Von der Direktion und dem Rechtsbureau:		
Übertrag vom Jahr 1883		165
Neu hier anhängig gemacht		653
Von andern Verwaltungen überwiesen		414
		1,232
b) Vom Betriebschef:		
Übertrag vom Jahr 1883		9
Neu bei demselben anhängig gemacht		326
Von andern Verwaltungen überwiesen		81
		1,648
Erledigt wurden im Berichtsjahre:		
Von der Direktion und dem Rechtsbureau	1,079	
Vom Betriebschef	393	1,472
Unerledigt blieben:		
Bei der Direktion	153	
Beim Betriebschef	23	176

Die Vergütungen im Gepäckverkehr bezifferten sich auf:	Fr. 1,282. 99
Davon sind abzuziehen: Rückerstattungen	„ 589. 70
Es bleiben somit zu Lasten der Nordostbahn	Fr. 693. 29
Die Entschädigungen im Güterverkehr betragen	Fr. 23,611. 77
Nach Abzug der Rückerstattungen anderer Bahnverwaltungen und Versicherungsgesellschaften, sowie Erlös aus beschädigten Gütern, im Betrage von	„ 18,604. 82
verbleibt eine Nettoausgabe von	Fr. 5,006. 95

gegenüber einer aus sämmtlichen Reklamationsbeträgen zusammengestellten Totalforderung von Fr. 148,146.

An den Bruttoausgaben partizipiren:

Kapitel III 2 d (Gepäckdienst).

a) gänzlicher Verlust mit	Fr. 716. 50	
b) Beschädigungen „	„ 293. 57	
c) Verspätungen „	„ 272. 92	
Total		Fr. 1,282. 99

Kapitel III 3 d (Güterdienst).

a) gänzlicher Verlust mit	Fr. 6,677. 64	
b) Beschädigungen „	„ 11,599. 22	
c) Verspätungen „	„ 5,334. 91	
Total		Fr. 23,611. 77

Von letzterer Entschädigungssumme entfallen auf die nachbenannten Transportartikel die beigesetzten Beträge:

Getreide	Fr. 5,977. 02	
Mehl	„ 2,255. 62	
Wein	„ 1,770. 66	
Sprit	„ 676. 94	
Öl	„ 1,395. 42	
Eisenwaaren	„ 2,576. 94	
Baumwolle	„ 1,522. 15	
Möbel	„ 169. 68	
Glaswaaren (Bruch)	„ 450. 52	
Diverse Artikel	„ 6,816. 82	
Total wie oben		Fr. 23,611. 77

IV. „Transportdienst.“ Auf diesem Titel erscheint eine Minderausgabe von Fr. 155,842. 06 Cts. Zu den Hauptdifferenzen ist folgendes zu bemerken:

Zu Kapitel IV 2 *a* und *b:* Hier beträgt die Ersparniss nahezu Fr. 32,000, hauptsächlich durch Reduktion des Zugspersonals nach Beendigung der Landesausstellung. Zu Kapitel IV 2 *c*: Die Minderausgabe von Fr. 6,900 für Unterhalt und Erneuerung der Wagen etc. setzt sich wie folgt zusammen:

1. Minderausgabe an fremde Verwaltungen für Beschädigung ihrer Wagen auf der Nordostbahn Fr. 3,700. —
2. Nach dem neuen Regulativ über den Erneuerungsfond fällt vom 1. Januar 1884 an auch der Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen der Wagen, statt wie bisher zu Lasten der Betriebsrechnung, zu Lasten des Erneuerungsfonds . . . . . „ 2,100. —
3. Der im letztjährigen Geschäftsbericht unter „III Finanzverwaltung B. Passiven“ besprochenen ausserordentlichen Reserve für rückständige Instandstellung von Rollmaterial sind zu Gunsten des Kap. IV 2 *c* entnommen worden . . . . . „ 30,000. —

Summa Fr. 35,800. —

Werden hievon abgezogen:

a) Die Mehrausgaben für Wagenreparaturen . . . . . Fr. 20,700. —

b) Die Mindereinnahme an Vergütung fremder Verwaltungen für Beschädigung von Nordostbahn-Wagen . . . . . „ 8,200. — „ 28,900. —

So bleibt die eingangserwähnte Minderausgabe . . . . . Fr. 6,900. —

Die Minderausgaben auf Kap. IV 3 *a*, *d* und *e* erklären sich durch Reduktion des Maschinenpersonals nach Beendigung der Landesausstellung und Minderverbrauch an Brenn- und Schmiermaterial, da im Berichtsjahr im Fahr- und Rangirdienst 57,390 Lokomotivkilometer weniger als im Jahr 1883 ausgeführt wurden.

Die Minderausgabe auf Kap. IV 3 *h*, Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven etc., im Betrag von etwas über Fr. 94,000 rührt davon her, dass gemäss dem mehrerwähnten neuen Regulativ für den Erneuerungsfond vom 1. Januar 1884 an auch Räder, Achsen, Bandagen, Feuerbüchsen und Siedröhren von Lokomotiven, statt wie bisher dem Betrieb, dem Erneuerungsfond mit Fr. 42,300 belastet und dem Conto „Reserve für Instandstellung von Rollmaterial“ ein Betrag von Fr. 20,000 zu Gunsten von Kap. IV 3 *h* entnommen wurde, dass die Vergütung von Kap. III 1 *f* zu Gunsten dieses Kapitels Fr. 3,500 mehr betrug, endlich dass für den gewöhnlichen Unterhalt der Lokomotiven etwa Fr. 28,200 weniger erforderlich waren.

Eine Mehrausgabe von einigem Belang auf diesem Titel weist einzig das Kapitel IV 2 *g* Vergütung für Wagenbenutzung auf. Wie unten im Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes“ ersichtlich, haben die fremden Wagen auf der Nordostbahn 954,552 Achskilometer mehr als im Vorjahr zurückgelegt. Wenn trotzdem die diesfällige Vergütung ungefähr gleich war, so rührt dies, da die Laufmiethe die nämliche blieb, nur davon her, dass im Berichtsjahr weniger Zeitmiethe als im Vorjahr gezahlt werden musste; da andererseits der Parcours unserer eigenen Wagen auf fremden Bahnen 1,122,042 Achskilometer weniger als im Vorjahr betrug, so übersteigt die gezahlte Wagenmiethe die empfangene um Fr. 67,545. 58 Cts. (1883: Fr. 46,219. 81 Cts.) und ist der saldirte Ausgabeposten um Fr. 21,325. 77 Cts. grösser als im Vorjahr.

V. „Bahntelegraphie.“ Auf diesem Titel ist eine Minderausgabe von Fr. 9,329. 33 Cts. zu notiren, welche entstanden ist durch Verminderung der Telegraphisten um einen Mann, Druckkostenersparniss, Wegfall der mehrerwähnten Nachtragsrechnung für die gemeinschaftlichen Bahnhöfe Singen und Konstanz und Wegfall eines ausserordentlichen Aufwandes des Vorjahres für Drahtauswechslung.

Die Zahl der Telegraphenstationen ist sich gleich geblieben und betrug zu Ende des Jahres 1884 **174** mit 228 Apparaten. Bahndienstdepeschen wurden 153,593 befördert, 4131 weniger als im Vorjahr. In der Zahl der Stationen mit eidgenössischem Telegraphendienst sowie der Aufgabebureaux für Privatdepeschen ist ebenfalls keine Änderung eingetreten; sie betrug 9 beziehungsweise 18.

VI. „Verschiedenes.“ Der Wegfall der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten ausserordentlichen Ausgaben hatte auf diesem Kapitel eine Ersparniss von etwas über Fr. 58,000 zur Folge.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr trat diesfalls keine Änderung ein; es waren demnach zu Ende des Jahres 1884 **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 Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 78 Lokomotiven, wovon 63 im Strecken- und 15 im Rangirdienst. Jene 92 Lokomotiven haben im Ganzen 4,152,789 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,495,205 und im Rangirdienst 657,584 zurückgelegt (gegenüber 4,213,763 im Vorjahr, wovon 3,546,579 im Fahr- und 667,184 im Rangirdienst).

In den aufgeführten Fahrdienstzahlen (3,495,205) sind die Leistungen einer an die Tössthalbahn vermiethet gewesenen Lokomotive (4986 Kilometer) nicht enthalten.

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1884 auf 213,072 Kilometer (1883 auf 209,488) beziffern.

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

	Zugs-kilometer	Vorspann-kilometer	Nutz-kilometer	Material-transport-kilometer	Schneepflug-Fahrtenkilom.	Leerfahrten-kilometer	Total der Fahrkilom.
Eigenes Netz, ausschliesslich ehemalige Schweiz. Nationalbahn	2,043,338	69,852	2,113,190	2,593	56	29,186	2,145,025
Ehemalige Schweiz. Nationalbahn	431,016	6,600	437,616	1,209	—	901	439,726
Sulgen-Gossau	74,295	44	74,339	—	—	46	74,385
Zürich-Zug-Luzern . . .	334,475	6,214	340,689	2,448	—	3,920	347,057
Bötzbergbahn	430,012	1,197	431,209	—	—	583	431,792
Effretikon-Hinweil . . .	56,764	18	56,782	—	—	18	56,800
Aushülfe an Schweiz. Bahnen .	—	310	310	—	—	110	420
Total . .	3,369,900*	84,235	3,454,135	6,250	56	34,764	3,495,205*

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

	1883	1884
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm . . .	26,776,352	26,214,823
„ „ Tannenholz in Ster	952.5	797.0
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheiten reduzirt) in Kilogramm	27,157,352	26,533,623
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . .	59,027	59,837
„ „ Putzwaaren in Kilogramm . . .	15,745.5	16,918
Kosten des Brennmaterials	Fr. 614,712. 70	Fr. 579,345. 82
„ „ „ per 100 Kilogramm . .	„ 2. 26	„ 2. 18
„ „ Schmiermaterials	„ 59,092. 25	„ 55,996. 44
„ „ „ per 1 Kilogramm . .	Cts. 100,1	Cts. 93,6
„ „ Putzmaterials	Fr. 15,777. 04	Fr. 15,841. 60
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 414,550. 33	„ 362,471. 72**
Totalkosten	„ 1,104,132. 32	„ 1,013,655. 58**

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

	1883	1884
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . .	4,662,048	4,649,577
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm . .	13,383	12,683
„ „ Putzwaaren in Kilogramm . . .	3,948	2,989
Kosten des Brennmaterials	Fr. 105,526. 33	Fr. 101,520. 50
„ „ Schmiermaterials	„ 13,411. 73	„ 11,875. 86

* Die seit 21. September 1884 in den Schnellzügen 55 und 54 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der Vereinigten Schweizerbahnen ausgeführten Zugskilometer (11,645) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

** In dieser Summe sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des „Erneuerungsfondes“ verausgabten Fr. 42,358. 78 Cts. inbegriffen.

	1883	1884
Kosten des Putzmaterials	Fr. 3,955. 85	Fr. 2,798. 96
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 44,380. 88	„ 44,366. 21
Totalkosten	„ 167,274. 79	„ 160,561. 53

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr wurde ein in Basel in Folge Brand zu Grunde gegangener zweiachsiger Personenwagen I. und II. Klasse vom Inventar abgeschrieben. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

531 Stück mit 1200 Achsen und 22,413 Sitzplätzen.

(1883: 532 „ „ 1202 „ „ 22,459 „).

Im Berichtsjahr verminderte sich die Anzahl der Gepäck- und Güterwagen um 5 Stück, indem 3 vierachsige Gepäckwagen vom Inventar des Rollmaterials abgeschrieben, beziehungsweise zu Werkzeugwagen eingerichtet, und 2 Güterwagen der Serien N und O an die Papierfabrik Perlen verkauft wurden. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1884 vorhanden: **2582** Stück mit 5182 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,185 Tonnen (1883: 2587 Stück mit 5198 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,241 Tonnen).

Detaillirte Angaben über den Bestand der Wagen, beziehungsweise die Vertheilung der Sitzplätze der Personenwagen auf die einzelnen Klassen und die Ausnützung der Sitzplätze, sowie die Ausnützung 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:

	1883		1884	
Personenwagen	23,012,642		20,207,364	
Gepäck- und Güterwagen	34,318,750	57,331,392	32,928,318	53,135,682
b) auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	2,431,300		2,046,566	
Gepäck- und Güterwagen	30,466,482	32,897,782	29,729,174	31,775,740
Total .		90,229,174		84,911,422
2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:				
Personenwagen	1,841,726		1,717,322	
Gepäck- und Güterwagen	30,361,820		31,230,122	
Schweizerische Bahnpostwagen	2,281,034	34,484,580	2,491,688	35,439,132
3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn . .		91,815,972		88,574,814

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 10,147 Kilogramm, wofür Fr. 3633. 56 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 7669,5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 3420. 15 Cts. im Vorjahr. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 8729 Achsenkilometer zurückgelegt (1883: 11,972).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 319,418. 88 Cts., in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 2027. 16 Cts. inbegriffen sind, (1883: Fr. 324,295. 56 Cts.).

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

		Fahrdienst							Rangirdienst	
		Personenzugs-lokomotiven		Güter-zugslokomotiven	Tender-lokomotiven		Total			
		A	B	C	D u. E.	F	1883	1884	1883	1884
a) Stand und Leistungen.										
Zahl der Lokomotiven . .		49	16	43	15	12	134	135	16	15
Zurückgelegte Wegstrecke										
mit Bahnzügen	Km.	1,419,658	346,156	1,021,899	210,744	455,678	3,488,509	3,454,135	—	—
im Materialtransport	„	3,888	446	1,833	83	—	5,672	6,250	—	—
in Schneepflugfahrten	„	—	—	56	—	—	357	56	—	—
in Leerfahrten	„	20,280	764	10,671	2,371	678	52,041	34,764	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.		1,443,826	347,366	1,034,459	213,198	456,356	3,546,579	3,495,205	876,672 (209,488)	870,6 (213,07
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	1884	3,944.9	949.1	2,826.4	582.5	1,246.9	—	9,549.7	—	2,378
	1883	4,111.4	902.5	2,933.5	559.6	1,209.7	9,716.7	—	2,401.8	—
Beförderte Wagenachsenkilometer		28,756,064	5,224,990	40,497,698	2,789,952	11,133,228	91,815,972	88,401,932*	—	—
per Fahrkilometer	1884	19.92	15.04	39.15	13.09	24.40	—	25.29	—	—
	1883	20.39	14.67	39.75	13.08	25.25	25.89	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.										
Verbrauch im Ganzen	Kg.	9,260,659	2,046,043	10,299,839	1,181,751	3,745,331	27,157,352	26,533,623	4,662,048	4,649,5
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1884	6.4140	5.8902	9.9567	5.5430	8.2070	—	7.5914	—	5.34
	1883	6.5312	5.7623	9.8712	5.4767	8.5386	7.6573	—	5.3179	—
Kosten im Ganzen	Fr.	202,200.93	44,674.12	224,890.89	25,802.82	81,777.06	614,712.70	579,345.82	105,526.33	101,520
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1884	Cts.	14.0045	12.8608	21.7400	12.1027	17.9196	—	16.5754	—	11.66
dito 1883	„	14.7835	13.0430	22.3437	12.3967	19.3273	17.3326	—	12.0372	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.										
Verbrauch an Schmiermaterial und Putzwaaren	Kg.	25,815	8,386	27,992	4,244	10,318	74,772.5	76,755	17,331	15,67
Verbr. per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1884	0.0179	0.0241	0.0271	0.0199	0.0226	—	0.0220	—	0.018
	1883	0.0171	0.0217	0.0262	0.0199	0.0224	0.0211	—	0.0198	—
Kosten des Schmier- und Putzmaterials	Fr.	24,161.29	7,848.79	26,198.80	3,972.13	9,657.03	74,869.29	71,838.04	17,367.58	14,674
Kosten per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1884	Cts.	1.67	2.26	2.53	1.86	2.12	—	2.06	—	1.69
dito 1883	„	1.71	2.17	2.62	1.99	2.24	2.11	—	1.98	—
Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender:										
im Ganzen	Fr.	153,971.31	36,644.91	115,413.52	3,880.20	52,561.78	414,550.33	362,471.72	44,380 88	44,366
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1884	Cts.	10.66	10.55	11.16	1.82	11.52	—	10.37	—	5.10
dito 1883	„	12.06	7.86	13.78	3.33	12.09	11.69	—	5.06	—
d) Total.										
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen:										
im Ganzen	Fr.	380,333.53	89,167.82	366,503.21	33,655.15	143,995.87	1,104,132.32	1,013,655.58	167,274.79	160,561
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1884	Cts.	26.31	25.67	35.43	15.79	31.55	—	29.00	—	18.44
dito 1883	„	28.55	23.08	38.75	17.72	33.66	31.13	—	19.08	—
per Wagenachsenkilom. . . 1884	„	1.32	1.71	0.90	1.21	1.29	—	1.15	für jeden Tag —	Fr. 438.
dito 1883	„	1.40	1.57	0.97	1.35	1.33	1.20	—	Fr. 458.29	—

*) In dieser Ziffer sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen. (172,882)

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Wagen: Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: II. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	Bruttolast: per Bahnkilometer	Bruttolast: per Achsenkilometer
									Tonnen				
1884	69	462	531	1200	1,181	7,141	14,091	22,413	10,518,045	96,013,038	106,531,083	154,617	4.86
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

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	Reparaturkosten: per Achsenkilometer	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material u. Arbeitslöhne	Kosten des Schmiermaterials: per Achsenkilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials: per Achsenkilometer: Ausgaben	Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Ausgaben für: Material	Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Ausgaben für: Arbeitslöhne für Wagen-Reiniger und Heizer	Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Ausgaben für: Totalkost. per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes
1884	22,253,930	144,249.32	0.648	2.236	21,924,686	2,511.6	2,317.17	0.1146	0.0106	25,030.44	38,803.45	0.29115
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

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen: achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen: vierrädrige	Anzahl: Güterwagen: vierrädrige	Anzahl: Totalzahl: der Wagen	Anzahl: Totalzahl: der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	Bruttolast: per Bahnkilomtr.	Bruttolast: per Achsenkilomtr.	Die Wagen haben leer zurückgelegt	Die Wagen haben beladen zurückgelegt
						Tonnen			Tonnen					Achsenkilometer	
1884	9	62	2,511	2,582	5,182	28,185	2.846	5.44	110,036,655	195,385,139	305,421,794	443,283	4.76	15,828,688	48,329,752
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

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	Reparaturkosten: per Achsenkilometer	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Kosten des Schmiermaterials: Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials: Betreffniss per Achsenkilometer: Ausgaben	Putzen: Ausgaben für Arbeitslöhne: Total	Putzen: Ausgaben für Arbeitslöhne: per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1884	62,657,492	175,169.56	0.280	1.645	66,650,128	7,635.4	7,044.09	0.1146	0.0106	2,597.08	0.00390
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

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.			1882	1883	1884
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)					
Gesammt-Betriebsausgaben . .	per Bahnkilometer . . .	Franken	10,932.42*	11,580.41*	10,697.03*
	„ Nutzkilometer . . .	„	2.26*	2.29*	2.13*
	„ Lokomotivkilometer . .	„	2.23*	2.25*	2.10*
	„ Wagenachsenkilometer .	Centimes	8.53*	8.69*	8.32*
Centralverwaltung	„ Bahnkilometer . . .	Franken	366.40*	391.69*	417.51*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt	„ „ . . .	„	2,211.77*	2,379.74	2,044.76
Expeditionsdienst.	„ Bahnkilometer . . .	„	4,132.31*	4,207.72*	3,957.56*
Transportdienst:					
Im Ganzen	„ Bahnkilometer . . .	„	3,915.48*	4,177.84*	3,951.66*
	„ Nutzkilometer	„	80.85*	82.51*	78.56*
	„ Lokomotivkilometer . .	„	79.80*	81.16*	77.64*
	„ Wagenachsenkilometer .	Centimes	3.06*	3.13*	3.07*
Allgemeine Kosten	„ Nutzkilometer . . .	„	1.68	1.76	1.76
	„ Lokomotivkilometer . .	„	1.66	1.74	1.74
	„ Wagenachsenkilometer .	„	0.06	0.07	0.07
Fahrdienst.	„ Nutzkilometer . . .	„	29.84	31.42	31.14
	„ Lokomotivkilometer . .	„	29.45	30.90	30.78
	„ Wagenachsenkilometer.	„	1.13	1.19	1.22
Zugkraft	„ Nutzkilometer	„	49.33*	49.33*	45.66*
	„ Lokomotivkilometer .	„	48.69*	48.52*	45.12*
	„ Wagenachsenkilometer .	„	1.87*	1.87*	1.78*
	„ Bahnkilometer . . .	Franken	2,389.11*	2,497.76*	2,296.44*
Bahntelegraphie	„ „ . . .	„	37.07	56.14	42.60
Verschiedenes	„ „ . . .	„	269.39	367.28	282.94
II. Fahrmaterial.					
Länge des Netzes am Jahresschluss		Kilometer	689	689	689
Durchschnittlich betriebene Länge		„	689	689	689
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:					
Auf jede Lokomotive kommen		Bahnkilometer	4.5933	4.5933	4.5933
„ „ „ „		Personenwagenachsen	8.1333	8.0133	8.0000
„ „ „ „		Güterwagenachsen	34.653	34.653	34.547
„ „ „ „	im Ganzen .	Wagenachsen	42.79	42.67	42.55
„ „ „ „		Sitzplätze	151.43	149.73	149.42
„ „ „ „		Tonnen Tragkraft	188.273	188.273	187.900
Auf jeden Bahnkilometer kommen		Lokomotiven	0.218	0.218	0.218
„ „ „ „		Personenwagenachsen	1.771	1.745	1.742
„ „ „ „		Güterwagenachsen	7.544	7.544	7.521
„ „ „ „	im Ganzen .	Wagenachsen	9.315	9.289	9.263
„ „ „ „		Sitzplätze	32.968	32.597	32.530
„ „ „ „		Tonnen Tragkraft	40.988	40.988	40.907
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze	18.62	18.68	18.68
„ „ Güterwagenachse „		Tonnen Tragkraft	5.4331	5.4331	5.4390

Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung etc., von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

In den Betriebsausgaben pro 1884 sind die Materialkosten für Einzelnauswechslung von Oberbaubestandtheilen und die Ausgaben für Ersatz von Rädern, Achsen und Bandagen von Lokomotiven und Wagen, sowie für denjenigen von Feuerbüchsen und Siederöhren für Lokomotiven nicht mehr enthalten, sondern dem Erneuerungsfond belastet, worauf hier zur Vermeidung von unrichtigen Schlüssen, welche aus den obigen reduzirten Durchschnittsziffern vom Jahr 1884 gezogen werden könnten, besonders aufmerksam gemacht wird.

		1882	1883	1884
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	27,632	29,488	29,106
	„ Tag „	75.7	80.8	79.5
im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	47,524	46,666	45,392
	„ Tag „	130.2	127.9	124.0
im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	58,176	57,203	55,479
	„ Tag „	159.4	156.7	151.6
im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt	„ Jahr „	59,276	54,792	58,044
	„ Tag „	162.4	150.1	158.6
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		26.11	25.89	25.29
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer	Centimes	12.49	11.69	10.37
„ Zugskilometer	„	13.04	12.34	10.76
„ Wagenachsenkilometer	„	0.479	0.452	0.410
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer	Kilogr.	7.5517	7.6573	7.5914
„ Zugskilometer	„	7.8840	8.0870	7.8737
„ Wagenachsenkilometer	„	0.2893	0.2958	0.3001
„ „ Schmiermaterial* „ Lokomotivkilometer	„	0.0156	0.0166	0.0171
„ Zugskilometer	„	0.0163	0.0176	0.0178
„ Wagenachsenkilometer	„	0.00060	0.00064	0.00068
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer	Centimes	17.0333	17.3326	16.5754
„ Zugskilometer	„	17.7826	18.3052	17.1918
„ Wagenachsenkilometer	„	0.6524	0.6695	0.6554
„ „ Schmiermaterials* „ Lokomotivkilometer	„	1.4736	1.6662	1.6021
„ Zugskilometer	„	1.5384	1.7597	1.6617
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: per Bahnkilometer	Franken	1,540.23	1,602.51	1,471.20
„ Lokomotivkilometer	Centimes	31.39	31.13	29.00
„ Zugskilometer	„	32.77	32.88	30.08
„ Wagenachsenkilometer	„	1.20	1.20	1.15
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	13,887	14,098	13,305
und zwar jede Personenwagenachse	„	19,939	21,168	18,545
„ Güterwagenachse	„	12,467	12,463	12,091
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen		87.89	98.83	86.94
„ Güterwagenachsen		263.04	266.26	264.30
„ Personen- u. Güterwagenachsen		350.93	365.09	351.24
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen auf Nordostbahnwagen	Prozente	62.86	62.44	59.99
„ fremde Wagen	„	37.14	37.56	40.01
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer	Centimes	0.0046	0.0037	0.0041
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	459.77	470.68	463.60
„ Wagenachse und Jahr	„	49.36	50.67	50.05
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.355	0.359	0.376
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	32.83	34.79	31.78
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	„	31.95	32.14	32.82

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c) Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials, ausschl. Schiffe. (Aus den Erneuerungs- bezw. Reservefonds der Nordostbahn und Filialbahnen bestritten)		
		Central-verwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditionsdienst	Transportdienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotivkilometer	per Wagenachsenkilometer	per Bahnkilom.	Gesammtbetrag: Oberbau	Gesammtbetrag: Transportmaterial
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,720	—	—	5,181	2.26	14.06	—	—	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—	—	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—	—	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,761	31	—	8,087	2.14	10.05	—	—	—
1859	168.1	491	1,820	3,408	2,828	38	—	8,585	2.28	8.64	—	—	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	48	121	9,613	2.38	8.93	—	—	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,095	60	247	12,207	2.43	8.88	283	50,387	—
1862	178	638	2,267	3,139	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664	118,182	—
1863	178	783	2,422	3,257	6,852	61	234	13,609	2.62	9.23	—	—	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	55	148	11,564	2.36	8.59	—	—	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,848	63	192	10,926	2.25	8.51	67	17,232	—
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—	—	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829	218,859	—
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840	221,849	—
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	63	191	13,984	2.42	8.49	822	219,650	—
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600	446,533	—
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923	555,832	—
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867	558,346	—
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983	673,592	218,180
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115	830,522	100,867
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349	1,016,623	122,065
1876	467	580	4,955	4,782	10,862	95	476	21,750	2.99	10.77	3,010	1,087,071	318,467
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743	958,848[1]	472,756[2]
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	—
1879	549	543	2,465[3]	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473[3]	—
1880	607[4]	432	2,279[3]	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,371[3]	24,949
1881	688[4]	378	2,133[3]	3,923	3,509	36	223	10,202	2.19	8.43	749	453,970[3]	61,701
1882	689	366	2,212[3]	4,132	3,916	37	269	10,932	2.23	8.53	887	501,353[3]	109,700
1883	689	391	2,380[3]	4,208	4,178	56	367	11,580	2.25	8.69	818	496,628[3]	67,244
1884	689	417	2,045[5]	3,957	3,952	43	283	10,697	2.10	8.32	1,281	882,845[5]	146,238

[1]) 1877 einschliesslich Fr. 600,000. — Tilgung der Amortisations-Rechnung für anticipirten Geleiseumbau zu Lasten des Reservefonds.
[2]) „ „ „ 413,562. 10 idem idem „ Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.
[3]) 1879/83 Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.
[4]) 1880/81 ausschliesslich Suhr-Zofingen.
[5]) Von 1884 ab Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien wieder dem Erneuerungsfond belastet.

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

1883					1884
		Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und			
Fr. 14,116,808. 01		. . . . . Güterverkehr			Fr. 12,881,940. 87
„ 224,026. 54		. . . . . Mittelbare Einnahmen			„ 290,120. 69
Fr. 14,340,834. 55					Fr. 13,172,061. 56
„ 5,876,764. 11		. . . . . Betriebsausgaben			„ 5,363,865. 67
Fr. 8,464,070. 44		. . . Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen . . .			Fr. 7,808,195. 89
		Davon ab:			
	Fr. 168,174. 22	Ausbau und neue Anlagen	Fr. 9,263. 31		
„ 1,368,174. 22	„ 1,200,000. —	Einlage in den Erneuerungsfond	„ 1,350,000. —		„ 1,359,263. 31
Fr. 7,095,896. 22		. . . Betriebsergebniss des eigenen Netzes . . .			Fr. 6,448,932. 58
	49,48 %	in Prozenten der Bruttoeinnahme	48,96 %		
	Fr. 13,116. 26	. per Bahnkilometer (541) .	Fr. 11,920. 39		
	„ 2. 80	. „ Zugskilometer . .	„ 2. 52		
	„ 2. 67	. „ Nutzkilometer . .	„ 2. 45		
		Wir bringen davon in Abzug:			
	Fr. 150,000. —	ausserordentliche Reserve für Instandstellung von Rollmaterial	Fr. — . —		
„ 210,475. 74	„ 60,475. 74	verschiedene Abschreibungen. .	„ 57,779. 70		„ 57,779. 70
Fr. 6,885,420. 48	und fügen zum Reste von				Fr. 6,391,152. 88
„ 333,864. 77	den Ertrag der Dampfboote				„ 238,124. 40
	Fr. 1,337,998. 82	den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen . . .	Fr. 1,251,126. 63		
„ 1,276,157. 49	„ 61,841. 33	abzüglich Defizit Effretikon-Wetzikon	„ 38,348. 45		„ 1,212,778. 18
Fr. 8,495,442. 74	. . . . Überschuss des Betriebsnetzes				Fr. 7,842,055. 46
„ 272,461. 93	. . . . . dazu Aktivzinsensaldo				„ 90,703. 68
Fr. 8,767,904. 67	. . . verfügbar für Verzinsung und Amortisation . . .				Fr. 7,932,759. 14
„ 261,665. 18	. . und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom vorigen Jahr . .				„ 154,434. 33
Fr. 9,029,569. 85	. . . . . Total				Fr. 8,087,193. 47
		Hiezu sind erforderlich:			
Fr. 2,464,000. —	für Zinse auf Obligationenanleihen				Fr. 2,098,375. —
„ 315,875. —	„ „ „ Subventionsanleihen				„ 122,593. 75
„ 3,461,452. 50	„ „ „ das Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken .				„ 3,846,702. 08
„ 100,000. —	„ „ „ „ 3 Millionen Anleihen der Ostsektion . . .				„ 115,000. —
Fr. 6,341,327. 50	. . . . . Übertrag				Fr. 6,182,670. 83

Fr. 6,341,327. 50	Übertrag		Fr. 6,182,670. 83
„ 400,000. —	für Amortisation		„ 1,040,000. —
Fr. 6,741,327. 50	Total		Fr. 7,222,670. 83
Fr. 2,288,242. 35	Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von zur Verfügung der Aktionäre, worüber der Generalversammlung ein besonderer Antrag des Verwaltungsrathes zugehen wird.		Fr. 864,522. 64

Die vorstehende Übersicht zeigt gegenüber dem Ausstellungsjahr 1883 eine Mindereinnahme aus dem Personen- und Gütertransport von . . . . . Fr. 1,234,867. 14
dagegen ein Mehr der mittelbaren Einnahmen von . . . . . „ 66,094. 15
(herrührend hauptsächlich von Vorschlägen der Hülfs- und Nebengeschäfte).

Fr. 1,168,772. 99
und eine Verminderung der Betriebsausgaben von . . . . . „ 512,898. 44

Fr. 655,874. 55

Für Ausbau und neue Anlagen sind weniger ausgegeben .	Fr. 158,910. 91	
Dagegen beträgt die Einlage in den Erneuerungsfond mehr .	„ 150,000. —	
		„ 8,910. 91

Das Betriebsergebniss des eigenen Netzes ist also geringer um . . . . . Fr. 646,963. 64

Die Abschreibungen für beseitigte Bauobjekte, Reservestücke, Konversionskosten etc. betragen weniger	Fr. 2,696. 04	
und die Reserve für Rollmaterial fällt weg mit	„ 150,000. —	
		„ 152,696. 04

Die Differenz reduzirt sich somit auf . . . . . Fr. 494,267. 60
Dagegen hat die Dampfschifffahrt einen Minderertrag von . . . . . „ 95,740. 37
und die Betheiligung an andern Bahnen einen solchen von . . . . . „ 63,379. 31
geliefert; das schliessliche Betriebsergebniss ist daher geringer um . . . . . Fr. 653,387. 28

Der Aktivsaldo des Interessenconto ist nach den auf pag. 32 gegebenen Erläuterungen kleiner um . . . . . „ 181,758. 25
und der Saldovortrag vom vorigen Jahr um . . . . . „ 107,230. 85
so dass der für Verzinsung und Amortisation verfügbare Betrag gegen das Vorjahr sich reduzirt um . . . . . Fr. 942,376. 38

Hinwieder ist auch der für Verzinsung der Obligationenschuld erforderliche Betrag um	Fr. 158,656. 67	
geringer, dagegen der für Amortisation höher als im Vorjahr um . .	„ 640,000. —	
		„ 481,343. 33
	Total-Differenz gegen 1883 . .	Fr. 1,423,719. 71

Gegenüber dem letztjährigen Reinertrag von . . . . . „ 2,288,242. 35
reduzirt sich daher der zur Verfügung der Generalversammlung bleibende Saldo pro 1884 auf Fr. 864,522. 64

Zur Erläuterung einiger Positionen der vorstehenden Übersichten gestatten wir uns den bereits auf pag. 29 bis 32 gegebenen Nachweisen noch folgende Bemerkungen beizufügen:

Die bedeutende Differenz in den Ausgaben für Ausbau und neue Anlagen beruht darauf, dass die Rate für die Erstellung der Station Horgen fürs Berichtjahr dem Erneuerungsfond belastet wird und dass keine Ausgaben mehr auf diesen Titel gebucht werden, welche dem Bauconto belastet werden können.

Die höhere Einlage in den Erneuerungsfond ist Folge des neuen Regulativs, welches diesem Fond auch grössere Ausgaben als früher auferlegt.

Eine wesentliche Differenz findet sich im Betrage der Amortisation, welche nun durch das Protokoll vom 8./14. April geordnet ist, wogegen aber von nun an die in frühern Jahren vorgekommenen aussergewöhnlichen Abschreibungen wegfallen dürfen.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1883		1884		1883		1884	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	30,047	25.78	27,493	23.95	45,450. 80	39.66	41,184. 87	38.24
„ „ II. „ . .	31,715	27.21	33,831	29.47	35,663. 14	31.12	36,616. 48	34.00
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	10,470	8.99	11,980	10.43	7,948. 38	6.94	7,625. 76	7.08
„ „ „ II. „ . .	24,056	20.64	21,648	18.85	11,336. 36	9.89	9,611. 59	8.93
Abonnementsbillete I. „ . .	3,415	2.93	2,791	2.43	2,793. 29	2.44	2,292. 26	2.13
„ II. „ . .	4,618	3.96	4,059	3.53	2,785. 68	2.43	2,815. 51	2.61
Lustfahrtbillete I. „ . .	6,854	5.88	5,898	5.14	6,220. 65	5.43	5,149. 23	4.78
„ II. „ . .	5,372	4.61	7,116	6.20	2,390. 46	2.09	2,402. 90	2.23
Total .	116,547	100	114,816	100	114,588. 76	100	107,698. 60	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	50,786	43.58	48,162	41.95	62,413. 12	54.47	56,252. 12	52.23
II. „	65,761	56.42	66,654	58.05	52,175. 64	45.53	51,446. 48	47.77
Total .	116,547	100	114,816	100	114,588. 76	100	107,698. 60	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	700	.	594	.	6,079. 34	.	5,130. 83	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	86	2.68	177	4.87				
„ b, schweres Vieh . . .	1,644	51.20	1,103	30.35				
„ c, leichtes „ . . .	693	21.58	1,506	41.44	8,718. 93	.	8,906. 69	.
„ d, Schweine	82	2.56	74	2.04				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	283	8.81	211	5.81				
Hunde	423	13.17	563	15.49				
Total .	3,211	100	3,634	100	8,718. 93	.	8,906. 69	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	2,067	1.15	1,719	1.07				
Stückgut	9,559	5.31	8,858	5.53				
Massengut A	18,895	10.50	9,139	5.71				
„ B	86,149	47.87	19,061	11.91	515,835. 39	.	425,607. 96	.
Spezialtarif I			61,266	38.27				
„ II	63,302	35.17	44,301	27.67				
„ III			15,754	9.84				
Total .	179,972	100	160,098	100	515,835. 39	.	425,607. 96	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	129. 71	.	186. 67	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	645,352. 13	.	547,530. 75	
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	114,588. 76	17.76	107,698. 60	19.67
Gepäcktransport	.	.	.	.	6,079. 34	0.94	5,130. 83	0.94
Viehtransport	.		.	.	8,718. 93	1.35	8,906. 69	1.63
Gütertransport	.	.	.	.	515,835. 39	79.93	425,607. 96	77.73
Verschiedenes	.	.	.	.	129. 71	0.02	186. 67	0.03
Total .	.	.	.	.	645,352. 13	100	547,530. 75	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1884	114,816	107,698	60	594	5,130	83	3,634	8,906	69	160,098	425,607	96	186	67	547,530	75
1883	116,547	114,588	76	700	6,079	34	3,211	8,718	93	179,972	515,835	39	129	71	645,352	13
mehr als 1883	—	—	—	—	—	—	423	187	76	—	—	—	56	96	—	—
weniger „ „	1,731	6,890	16	106	948	51	—	—	—	19,874	90,227	43	—	—	97,821	38

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1884	Fr. 0. 94	Fr. 8. 64	Fr. 2. 45	Fr. 2. 66
1883	„ 0. 98	„ 8. 68	„ 2. 72	„ 2. 87

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1883				**1884**			Gegenüber 1883			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.37	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.67	—	—	—	—
11,418	63	2.71	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	14,857	77	3.97	3,439	14	—	—
111,392	84	26.41	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	105,668	65	28.24	—	—	5,724	19
2,449	42	0.59	4. Bekleidung desselben	2,097	53	0.56	—	—	351	89
1,837	77	0.44	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	2,265	12	0.61	427	35	—	—
73,587	40	17.45	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	59,535	40	15.91	—	—	14,052	—
95,394	16	22.62	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	94,240	65	25.19	—	—	1,153	51
89,258	98	21.16	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	52,349	92	13.99	—	—	36,909	06
6,969	40	1.65	10. Assekuranzprämien	8,026	39	2.15	1,056	99	—	—
19,411	09	4.60	11. Verschiedenes	25,113	68	6.71	5,702	59	—	—
421,719	69	100	. . . . . Total	374,155	11	100	—	—	47,564	58

Die Minderfrequenz und Mindereinnahme im Personenverkehre beziehen sich zum weitaus grössten Theil auf die Reisenden des I. Platzes. Frequenz und Einnahmen des II. Platzes haben zwar ebenfalls geringere Ziffern als im Vorjahr ergeben, doch sind sie noch über jenen des Jahres 1882 geblieben. Diese Erscheinung lässt sich aus den bereits an anderer Stelle erwähnten Ursachen erklären; für die Bodenseedampfschifffahrt kommt als neues Moment hinzu, dass der Personenverkehr aus der Schweiz nach Österreich und umgekehrt seit der Eröffnung der Arlbergbahn zum grössern Theil an diese übergegangen ist, obschon die Route durch Bayern derselben an Zahl und Schnelligkeit der Zugsverbindungen überlegen ist.

Für den Güterverkehr ist schon im vorjährigen Geschäftsbericht ein starker Rückgang in Aussicht gestellt worden, der denn auch sowohl im Verkehrsquantum als in der mittlern Einnahme für die Tonne eingetreten ist. Von

den beiden Faktoren dieses Resultats ist die Verminderung der Getreidetransporte aus Ungarn und weiterher der wesentliche, die Ableitung des Verkehrs auf die Arlbergbahn der geringere, und letztere ist zum Theil durch Zuwachs in andern Transporten und auf andern Linien (Obsttransporte nach Württemberg, Zuckertransporte aus Böhmen u. a. m.) gedeckt worden. Vergleichsziffern über den Einfluss der Arlbergbahn auf den Bodenseeverkehr hätten zur Zeit wenig oder gar keinen Werth, da sie sich nur auf die kurze Zeit des Übergangsstadiums der Verkehrsänderung beziehen würden. Doch ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass für das nächste Verkehrsjahr ein weiterer Verkehrsrückgang zu verzeichnen sein wird, obschon nicht zu verkennen ist, dass die Errichtung einer Trajektverbindung zwischen Romanshorn und Bregenz, welche von der Nordostbahn und der österreichischen Staatsbahn gemeinsam betrieben wird, und die Betheiligung beziehungsweise Interessirung der Verwaltung der österreichischen Staatsbahn an derselben, sowie die bedeutende Reduktion des Tarifs des Lagerhauses Romanshorn bisher einen sehr günstigen Einfluss auf die Erhaltung des Verkehrs über den Bodensee geübt haben.

Die Ausgaben im Total zeigen gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung von Fr. 47,564. 58 Cts., die sich aus vier Posten Mehr- und fünf Posten Minderausgaben zusammensetzt.

Die ersteren werden begründet: zu Kap. 2 durch erstmalige Einstellung von zwei Dritteln der bisher auf Bahnbetrieb verrechneten Gehalte des technischen Bureaupersonals in Romanshorn (zugleich für Maschinendepot) in die Dampfbootbetriebs-Rechnung, zu Kap. 10 durch Erhöhung der Assekuranzprämie und zu Kap. 11 durch Verausgabung von Miethzinsen an die Österreichische Verwaltung für Miethe von Trajektkähnen im Dienst zwischen Romanshorn und Bregenz vom Monat Oktober bis zur Fertigstellung der eigenen Kähne. Die Minderausgaben erklären sich zu Kap. 3 durch Verminderung der Mannschaftskosten im bayerischen und württembergischen Gemeinschaftsdienst, zu Kap. 6/7 durch verminderten Güterverkehr, zu Kap. 8 durch reduzirte Fahrten, namentlich der bayerischen Trajektfähre, wegen Abnahme des Güterverkehrs und zu Kap. 9 durch Wegfall ausserordentlicher Ausgaben des Vorjahres. Nach dem neuen Regulativ für den Erneuerungsfond werden aus letzterem bestritten die Kosten des Ersatzes von Kesseln oder Maschinen der Dampfschiffe und ausserdem die Kosten von Hauptreparaturen der letztern, soweit dieselben im Ganzen 10 % des Inventarwerthes des betreffenden Schiffes übersteigen. Demgemäss wurden von den Kosten des Umbaues des im Sommer 1884 wieder in Betrieb gestellten Halbsalonbootes „Zürich“ 10 % des Inventarwerthes oder rund Fr. 6760 auf Betrieb, der Rest auf Erneuerungsfond verrechnet.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1883					1884				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	645,352	13	6	15	—	547,530	75	5	03	—
Ausgaben	421,719	69	4	02	65.35	374,155	11	3	44	68. 33
Vorschlag	223,632	44	2	13	34.65	173,375	64	1	59	31. 67

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr wurde mit Genehmigung des Verwaltungsrathes die Anschaffung von zwei eisernen Trajektkähnen für den Trajektverkehr Romanshorn-Bregenz und vice-versa beschlossen. Deren Lieferung wurde der Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur übertragen. Der erste kam im November 1884 in Betrieb, der andere wurde im Januar 1885 fertig gestellt.

Am Schlusse des Berichtsjahres bestand das Betriebsmaterial aus sechs Dampfschiffen, vier eisernen Schleppschiffen, einem eisernen Trajektkahn, einer Dampffähre, gemeinschaftlich mit Württemberg (ausser Dienst gestellt), einer Dampffähre und einem eisernen Schleppkahn, gemeinschaftlich mit Bayern.

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

		1883	1884
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähren (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	104,855	108,834
und zwar in	Zeitstunden	6,878	7,003
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.24	15.54
Schleppboote. Solche durchliefen	„	63,234	60,526
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	16.750	10.000
Steinkohlen	Tonnen	2,983.008	2,946.075
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	2,989.708	2,950.075
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	28.512	27.106
„ Zeitstunde	„	434.677	421.259
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	83,115. 61	81,239. 10
per Kilometer	Centimes	79.27	74.64
„ Zeitstunde	Franken	12. 08	11. 60
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . .	Tonnen	9.534	9.728
per Kilometer .	Kilogramm	0.091	0.089
„ Zeitstunde .	„	1.386	1.389
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	8,827. 40	8,914. 15
per Kilometer	Centimes	8.42	8.19
„ Zeitstunde	„	128.34	127.29
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	89,258. 98	52,349. 92
per Kilometer . . .	Centimes	85.12	48.10

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1883		1884		1883		1884	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	31,752	3.89	29,950	3.96	33,729. 39	8.22	30,167. 30	8.30
„ „ . . II. „	136,208	16.70	133,098	17.59	75,510. —	18.40	70,959. 05	19.53
Hin- und Rückfahrt . I. „	127,938	15.68	114,092	15.08	95,691. 23	23.32	82,778. 10	22.78
„ „ . II. „	389,424	47.73	363,032	47.99	169,467. 76	41.30	151,540. 59	41.71
Abonnementsbillete . I. „	43,191	5.29	43,557	5.76	9,481. 60	2.31	9,332. 45	2.57
„ . II. „	52,214	6.40	51,936	6.86	8,953. 20	2.18	8,941. —	2.46
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	19,992	2.45	9,733	1.29	10,461. 95	2.55	5,881. 30	1.62
II. „	15,136	1.86	11,099	1.47	7,036. 16	1.72	3,742. 15	1.03
Total .	815,855	100	756,497	100	410,331. 29	100	363,341. 94	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	222,873	27.32	197,332	26.08	149,364. 17	36.40	128,159. 15	35.27
II. „	592,982	72.68	559,165	73.92	260,967. 12	63.60	235,182. 79	64.73
	815,855	100	756,497	100	410,331. 29	100	363,341. 94	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	728	.	741	.	5,029. 55	.	5,159. 75	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	30	0.63	41	0.78				
„ II	1,923	40.65	2,072	39.31	3,230. 30	.	3,744. 20	.
„ III	2,597	54.89	3,013	57.16				
„ IV	181	3.83	145	2.75				
Total .	4,731	100	5,271	100	3,230. 30	.	3,744. 20	.
*** IV. Gütertransport.**	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	4,324	11.28	3,630	8.87				
Stück-Klasse I	6,991	18.24	6,912	16.88				
„ II	5,095	13.29	4,998	12.21				
Wagenladungen Klasse A . .	997	2.60	943	2.30				
„ „ B . .	705	1.84	742	1.81				
Spezialtarif „ Ia . .	2,600	6.78	5,234	12.78	93,527. —	.	99,892. 19	.
„ „ Ib . .	914	2.38	967	2.36				
„ „ IIa . .	1,559	4.07	894	2.18				
„ „ IIb . .	239	0.62	429	1.05				
„ „ IIIa . .	1,040	2.71	772	1.89				
„ „ IIIb . .	13,875	36.19	15,424	37.67				
	38,339	100	40,945	100	93,527. —	.	99,892. 19	.
Lokalspesen	.	.	.	.	21,796. 56	.	20,049. 95	.
Total .	.	.	.	.	115,323. 56	.	119,942. 14	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,604. —	.	2,890. —	.
Gesammttotal	.	.	.	.	536,518. 70	.	495,078. 03	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	410,331. 29	76.48	363,341. 94	73.39
Gepäcktransport	.	.	.	.	5,029. 55	0.94	5,159. 75	1.04
Viehtransport	.	.	.	.	3,230. 30	0.60	3,744. 20	0.76
Gütertransport	.	.	.	.	115,323. 56	21.49	119,942. 14	24.23
Verschiedenes	.	.	.	.	2,604. —	0.49	2,890. —	0.58
Total .	.	.	.	.	536,518. 70	100	495,078. 03	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1884	756,497	363,341	94	741	5,159	75	5,271	3,744	20	40,945	119,942	14	2,890	—	495,078	03
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
mehr als 1883	—	—	—	13	130	20	540	513	90	2,606	4,618	58	286	—	—	
weniger „ „	59,358	46,989	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41,440	67

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1884	Fr. 0. 48	Fr. 6. 96	Fr. 0. 71	Fr. 2. 93
1883	„ 0. 50	„ 6. 91	„ 0. 68	„ 3. 01

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1883				**1884**			Gegenüber 1883			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.52	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.49	—	—	—	—
17,219	30	4.04	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	23,557	40	5.48	6,338	10	—	—
200,858	49	47.12	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	202,821	96	47.13	1,963	47	—	—
3,048	29	0.72	4. Bekleidung desselben	3,222	57	0.75	174	28	—	—
16,185	66	3.79	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	15,677	57	3.64	—	—	508	09
102,176	23	23.97	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	100,790	09	23.42	—	—	1,386	14
68,803	35	16.14	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	66,042	08	15.35	—	—	2,761	27
2,292	45	0.54	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,981	85	0.69	689	40	—	—
702	60	0.16	9. Verschiedenes	235	75	0.05	—	—	466	85
426,286	37	100	. . . . . Total	430,329	27	100	4,042	90	—	—

Das Jahr 1884 war für den Personenverkehr der Zürichseedampfboote insofern ein ungünstiges, als der Verkehr und die Einnahmen aus beiden Klassen geringer waren als in den drei vorangegangenen Jahren, für das Unternehmen um so fataler, als der Personenverkehr in demselben die Hauptrolle spielt. Wohl keine andere der von der Verwaltung der Nordostbahngesellschaft geleiteten Unternehmungen ist so empfindlich für alle Beeinflussungen des Verkehrs durch zufällige und andauernde günstige oder ungünstige Umstände wie dieses. Schlechtes Wetter an Sonn- und Festtagen, Epidemien, Flauheit in Handel und Industrie, Ernteausfälle machen sich durch verhältniss-

mässig beträchtliche Schwankungen in den Verkehrsziffern bemerklich, und zu den sonstigen ungünstigen Verhältnissen mag im vorwürfigen Geschäftsjahre auch noch die Nachwirkung der aussergewöhnlichen Verkehrssteigerung des Vorjahres d. h. eine gewisse Rückhaltung in den Ausgaben für Luxusfahrten beim minderbegüterten Publikum hinzugekommen sein.

Der Güterverkehr und die Einnahmen aus demselben sind zwar im Berichtsjahre neuerdings gestiegen, wohl in Folge der guten Obsternte. Das Gesammtresultat ist aber ein so bescheidenes, wie es seit 1878 nicht mehr vorgekommen ist, und wenn berücksichtigt wird, dass in dem Unternehmen Fr. 1,163,000 Kapital angelegt sind und in der Ausgabenrechnung des Dampfbootbetriebs selbst kein Posten für Amortisation oder für Erneuerungsfond enthalten ist, indem diese Ausgaben aus den allgemeinen Betriebseinnahmen der Nordostbahn gedeckt werden, dass ferner die laufenden Ausgaben für den gewöhnlichen Unterhalt der Schiffe keine besondere Steigerung erfahren haben, so muss der Einnahmenüberschuss von blos Fr. 64,748 als ein unzureichender bezeichnet werden.

Die Ausgaben im Total haben im Berichtsjahr etwas zu Fr. 4000 mehr als im Vorjahr betragen.

Die Mehrausgaben werden begründet zu Kap. 2 durch veränderte Buchung, indem der früher unter Kap. 7 verrechnete Gehalt des Werkführers und Gehülfen im Berichtsjahr auf Kap. 2 gebucht wurde, zu Kap. 3 durch Vermehrung des Personals um einen Mann und einige Gehaltsaufbesserungen und zu Kap. 8 durch Erhöhung der staatlichen Konzessionsgebühr. Zu den Minderausgaben ist zu bemerken: Kap. 6: der Durchschnittsverbrauch an Brenn- und Schmiermaterial per Kilometer war zwar im Berichtsjahr etwas grösser als im Vorjahr, dennoch wurden durch Verminderung der Fahrleistung um etwa 5000 Kilometer und Erzielung grösserer Vorschläge auf dem Kohlenlager Wollishofen zufolge vermehrter Räumung des letztern im Ganzen weniger verausgabt. Zu Kap. 7: die im Vorjahr begonnene Hauptreparatur des Dampfbootes „Gustav Albert“ wurde im Berichtsjahr vollendet. Von den Fr. 26,700 betragenden Kosten wurden gemäss der oben bei „Bodensee“ erwähnten Bestimmung des neuen Regulativs für den Erneuerungsfond 10 % des Inventarwerthes dieses Schiffes mit Fr. 3865 dem Betrieb, der Rest dem Erneuerungsfond belastet.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Zürichsee.

	1883					1884				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	536,518	70	1	98	—	495,078	03	1	87	—
Ausgaben	426,286	37	1	58	79.45	430,329	27	1	62	86.92
Vorschlag .	110,232	33	—	40	20.55	64,748	76	—	25	13.08

Im Bestand des Betriebsmaterials ist im Berichtsjahr keine Änderung eingetreten.

Derselbe war also zu Ende 1884 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.

		1883	1884
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	244,900	239,928
und zwar in	Zeitstunden	18,945	18,639
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.93	12.87
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	24,903	24,914
und zwar in	Zeitstunden	3,329	3,402
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.48	7.32
Total: Zurückgelegte	„	269,803	264,842
	Zeitstunden	22,274	22,041
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.11	12.02
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	94.500	83.500
Steinkohlen	Tonnen	3,913.050	3,949.050
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: 1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.	„	3,950.850	3,982.450
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	14.643	15.037
„ „ Zeitstunde	„	177.375	180.684
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	89,666. 29	87,740. 12
„ „ „ per Kilometer	Centimes	33.23	33.13
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4. 03	3. 98
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen	Tonnen	9.623	10.403
„ „ „ per Kilometer	Kilogr.	0.036	0.039
„ „ „ „ Zeitstunde	„	0.432	0.472
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	9,325. 01	9,741. 38
per Kilometer	Centimes	3.46	3.68
„ Zeitstunde	„	41.87	44.20
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	68,803. 35	66,042. 08
per Kilometer	Centimes	25.50	24.94

3. Werkstättebetrieb.

Durch die im Jahr 1883 erfolgte Erweiterung der Hauptreparaturwerkstätte in Zürich und die Erstellung einer Kesselschmiede wurde deren Leistungsfähigkeit für das Berichtsjahr erheblich gesteigert, und es konnten die Arbeitskräfte daselbst um 23 Mann vermehrt werden. Neben den auf Bauconto verrechneten Vollendungsarbeiten der Werkstätte-Erweiterung (Transmission für die neue Wagenwerkstätte, Montirung der neuen Dampfmaschine und verschiedener Werkzeugmaschinen), den zu Lasten des Erneuerungsfonds vorgenommenen Umbauten und Hauptreparaturen an Lokomotiven und Dampfschiffen, Ersatz von Lokomotivkesseln, Achsen, Bandagen, Feuerbüchsen und Siederöhren an Lokomotiven beziehungsweise Wagen, wurden die Arbeitskräfte der Hauptreparaturwerkstätte in Zürich und der Filialen hauptsächlich durch den dem Betrieb obliegenden laufenden Unterhalt der technischen Einrichtungen (Weichen, Kreuzungen etc.) und der Transportmittel für den Bahn- und Schifffahrtsbetrieb in Anspruch genommen.

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten für die Lokomotiven betrugen Fr. 406,837. 93, wovon Fr. 337,048. 68 für laufende Reparaturen und Fr. 69,789. 25 für Ersatzstücke verwendet wurden. Bei den Wagen entfallen von der Gesammtsumme von Fr. 319,418. 88 Erneuerungs- und Reparaturkosten Fr. 292,733. 79 auf laufende Reparaturen und Fr. 26,685. 09 auf Ersatzstücke.

Die Zahl der Werkstättearbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Dépôt Winterthur und Werfte Wollishofen, betrug am Ende des Berichtsjahres 425 (1883: 433), also trotz Vermehrung der Arbeitskräfte in der Hauptwerk-

stätte Zürich um 23 Mann im Ganzen 8 Mann weniger, daher rührend, dass nach Beendigung des Umbaues des Bodenseedampfbootes „Zürich“ in ein Halbsalonboot das Arbeiterpersonal der Filiale Romanshorn bedeutend reduzirt werden konnte.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1883	1884
An Einnahmen . . .	Fr. 1,075,499. 76	Fr. 1,186,347. 80
„ Ausgaben . . .	„ 1,070,110. 14	„ 1,182,040. 63
Einnahmen-Überschuss .	Fr. 5,389. 62	Fr. 4,307. 17

4. Unfälle.

Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr **47** vorgekommen, nämlich 5 Entgleisungen auf Stationen, 2 Zusammenstösse, ebenfalls auf Stationen und 40 sonstige Unfälle beziehungsweise Zugsgefährdungen.

Menschen wurden bei diesen Unfällen getödtet 18, verletzt 21; die Todesfälle betrafen 1 Reisenden, 7 Angestellte und 10 andere Personen, die Verletzungen 4 Reisende, 14 Angestellte und 3 andere Personen. Bei den Entgleisungen und Zusammenstössen wurde Niemand getödtet und nur 1 Reisender verletzt. In 24 von den 39 Fällen von Tödtungen und Verletzungen lag Selbstverschulden (wobei 6 Selbstmorde und 1 Selbstmordversuch) vor.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1884 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. 14,023,389. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar	„ 34,940,000. —
	Fr. 48,963,389. —

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 522,000. —
Total	Fr. 49,485,389. —

Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die mit Ende 1884 nachstehende Saldi erzeigen:

a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren	Fr. 266,136. 09
b) Unfallversicherungsfond	„ 196,188. 04
Total	Fr. 462,324. 13

Bezüglich der an dieser Stelle bisher gegebenen übrigen Daten über die Selbstversicherungen verweisen wir auf die Jahresrechnungen unter Ziffer VII „Rechnungen über die sonstigen Fonds“. Gemäss § 8 und 9 der neuen Gesellschaftsstatuten vom 30. Juni 1884 werden diese beiden Fonds ab 1. Januar 1885 unter der Bezeichnung „Versicherungsfond“ miteinander verschmolzen werden.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

Beamte und Angestellte	144	
Arbeiter im Taglohn	28	
Übertrag . . .		172

Übertrag . . .		172
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)	446	
Arbeiter im Taglohn	610	
		1,056
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte und Angestellte	1,343	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn) . .	518	
		1,861
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte und Angestellte	243	
Arbeiter im Taglohn (wovon 447 Werkstättearbeiter)	586	
		829
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals		3,918

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,68 Angestellte (im Vorjahr 5,64).

V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.		
Beamte und Angestellte	154	
Arbeiter im Taglohn	53	
		207
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:		
Beamte und Angestellte	2,330	
Arbeiter im Taglohn	1,795	
		4,125

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse (früher Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1883 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 1,117,330. 40
Im Jahr 1884 kamen an Einnahmen hinzu:			
Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft .	Fr. 50,000. —		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder .	„ 133,577. 54		
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . .	„ 60,529. 61		
		Fr. 244,107. 15	
Die Ausgaben bestehen in:			
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 2,316. 37		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten .	„ 608. 65		
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung	„ 7,500. —		
Regelmässige Unterstützungen . . .	„ 201,114. 19		
Verschiedenes	„ 1,038. 20		
		„ 212,577. 41	
			„ 31,529. 74
			Fr. 1,148,860. 14

Bestand am 31. Dezember 1884: in Werthpapieren . . .	Fr. 1,148,500. —	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn . . .	„ 360. 14	
		Fr. 1,148,860. 14

Am Schluss des Berichtsjahres waren 2207 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

Am 31. Dezember 1883 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 38,568. 14
Im Jahr 1884 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu	Fr. 26,404. 51	
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc. gegenüberstehen	„ 24,580. 50	
		„ 1,824. 01
Bestand am 31. Dezember 1884: in Werthpapieren . . .	Fr. 40,500. —	
abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn . . .	„ 107. 85	
		Fr. 40,392. 15

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1108.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1883 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 15,591. 93
Hiezu kamen im Jahr 1884 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme	Fr. 4,411. 50	
An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt	„ 4,348. 75	
		„ 62. 75
Bestand am 31. Dezember 1884: in Werthpapieren . . .	Fr. 15,500. —	
in Baarschaft	„ 154. 68	
		Fr. 15,654. 68

d) Alfred Escher-Stiftung.

Am 31. Dezember 1883 betrug der Aktivsaldo derselben . . .		Fr. 30,000. —	
5 % Zinsen hierauf für 1884		„ 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. 425. —		
b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter	„ 75. —		
		„ 500. —	
			„ 1,500. —

NB. Diese Zinse sind unter den betreffenden Einnahmepositionen der vorstehenden Rechnungen *a—c* inbegriffen.

Bestand am 31. Dezember 1884: in Werthpapieren	Fr. 30,000. —

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1883		Fr. 141,794. 12
An Einnahmen kamen im Jahr 1884 hinzu: Einlagen und Zinse .	Fr. 25,256. 44	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 21,846. 58	
		„ 3,409. 86
Bestand am 31. Dezember 1884: in Werthpapieren . . .	Fr. 145,000. —	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 203. 98	
		Fr. 145,203. 98

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1883 betrug der Aktivsaldo derselben				Fr. 72,496. 41
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1884 hinzu . . .			Fr. 17,551. 03	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen .	Fr.	105. 50		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben u. Zinsen	„	13,779. 06		
			„ 13,884. 56	
				„ 3,666. 47
Bestand am 31. Dezember 1884: in Werthpapieren . . .			Fr. 74,500. —	
in Baarschaft			„ 1,662. 88	
				Fr. 76,162. 88

9. Dienstkautionen.

Unter den Beamten und Angestellten unserer Gesellschaft hat sich nach dem Vorbilde des Amtsbürgschaftsvereins eidgenössischer Beamter und Angestellter eine Bürgschaftsgenossenschaft zu dem Zwecke gebildet, für die Mitglieder der Genossenschaft die reglementarische Dienstkaution zu leisten. Im Hinblick auf die unleugbare Thatsache, dass das Aufbringen von Dienstkautionen für Unbemittelte von Jahr zu Jahr schwieriger wird und manche Angestellte durch die beigebrachte Bürgschaft in ein lästiges, auch vom dienstlichen Standpunkte aus nicht erwünschtes, Abhängigkeitsverhältniss zu den Bürgen gerathen sind, haben wir uns zu einer Verständigung mit der Genossenschaft über die Art und Weise der Realisirung des Gesellschaftszweckes gerne bereit finden lassen. Wir konnten uns hiezu um so leichter entschliessen, als wir in den Beziehungen zu dieser Genossenschaft eine Gefahr oder ernstliche Unzukömmlichkeiten für die Bahngesellschaft nicht zu erblicken vermögen. Der Verband hat seine Funktionen mit dem 1. Oktober 1884 aufgenommen, und es sind demselben von 2330, für einen Gesammtbetrag von ungefähr Fr. 3,800,000 kautionspflichtigen Beamten und Angestellten, bis Ende März d. Js. 1644 beigetreten mit einem Gesammtkautionsbetrage von beiläufig Fr. 2,800,000.

V. Bahnbau.

A. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

Im Bahnhof Winterthur wurden noch einige Ergänzungsarbeiten an der Lind- und Haldenstrasse ausgeführt. Um den vielfachen Klagen über Hemmung des Verkehrs auf dem Niveauübergang der Zürcherstrasse abzuhelfen, wurde ein Projekt für Erstellung eines Fussgängerdurchlasses neben dem Niveauübergang ausgearbeitet, und nachdem die Pläne von den Behörden genehmigt worden waren, Vorbereitungen zu dessen Ausführung getroffen, mit dem Beginn der Baute jedoch auf ausdrückliches Ansuchen des Bauamtes der Stadt Winterthur bis auf Weiteres zugewartet. Bezüglich der übrigen zur Ausführung gelangten Objekte verweisen wir auf die Beilage der Baurechnung.

In Horgen wurden zur Sicherung der Bahn zu Lasten der Spezialrechnung „Definitive Stationsanlage Horgen" noch einige Uferbauten erstellt. Ferner wurden verschiedene Projekte für die definitive Stationsanlage Horgen ausgearbeitet.

An der linksufrigen Zürichseebahn wurden bei Kilometer 1,7 in Aussersihl und Kilometer 60,05 bei Näfels Wärterwohnhäuser errichtet, deren Verrechnung fällt aber in das laufende Jahr.

An der Luzernerlinie wurde auf der Station Gisikon eine centrale Weichen- und Signalstellung eingerichtet und auf der Station Cham ein neues Stumpengeleise erstellt.

Ferner wurden Vorbereitungen getroffen für Einrichtung von centraler Weichen- und Signalstellung für die Station Ebikon, für die Station Altstetten, für die südliche Abtheilung des Bahnhofes Schaffhausen, für die Abzweigung der linksufrigen Zürichseebahn und die Ausfahrt aus dem Rangirbahnhof auf die Aarauer Linie im Bahnhof Zürich.

B. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.

Der Ausbau der neuen Wagenreparatur- und Malerwerkstätte und der Kesselschmiede im Bahnhof Zürich wurde gänzlich vollendet und bei den neuen Werkstätten die Geleisanlage ergänzt.

Im Berichtsjahr wurde mit Genehmigung des Verwaltungsrathes beschlossen, eine Trajektanstalt auf dem Zürichsee zur Vermittlung des Güterverkehrs ab Wollishofen mit Stationen des rechten Seeufers zu errichten und einen für vier Eisenbahnwagen berechneten eingeleisigen Trajektdampfer mit zwanzigpferdiger Compound-Schraubenschiffsmaschine neuester Konstruktion mit cylindrischem Hochdruckkessel, 42 *m* Decklänge, 6,7 *m* Breite in der Mitte, 2,25 *m* Höhe an den Seiten und 1,10 *m* Tiefgang bei 80 Tonnen Ladung anzuschaffen. Die Erstellung des Schiffes wurde der Firma Escher Wyss & Co. übertragen. Der Bau erfolgt auf unserer Werfte in Wollishofen. Der Ablieferungstermin ist auf Ende Mai 1885 festgesetzt.

VI. Direktion.

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten hatte die ordentliche Generalversammlung für die in Austritt befindliche kleinere Hälfte der Direktion eine Erneuerungswahl vorzunehmen. Letztere fand am 30. Juni statt. Die bisherigen Mitglieder: Herr J. Frölich (thurgauisches Mitglied) und Herr C. Arbenz (freigewähltes Mitglied) wurden auf eine neue vierjährige Amtsdauer wieder gewählt.

Der Verwaltungsrath wählte unterm 30. Juni auf eine neue zweijährige Amtsdauer zum Präsidenten der Direktion Herrn H. Studer und zu deren Vizepräsidenten Herrn Direktor Dr. E. Escher, deren Amtsdauer abgelaufen war.

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

Die Direktion hielt im Berichtsjahr 114 Sitzungen. Sie fasste 2252 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahr 1884 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit.! unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, 5. Juni 1885.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1884.

I. **Betriebsrechnung.** (Nach bisherigem Schema aufgestellt.)

II. **Übergangs-Bilanz von 1883/1884.**

III. **Baurechnung pro 1884,** nebst Beilage.

IV. **Rechnung über den Kapitalverkehr.**

V. **Bilanz per 31. Dezember 1884,** nebst Beilage.

VI. **Rechnung über den Erneuerungsfond.**

VII. **Rechnungen über die sonstigen Fonds.**

VIII. **Rechnungen über die Nebengeschäfte.**

Anhang:

A. **Betriebsrechnung.**

B. **Gewinn- und Verlustrechnung.**

Aufgestellt gemäss der Verordnung des schweiz. Bundesrathes vom 25. November 1884.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Vom eigenen Netze (einschliessl. Sulgen-Gossau).						
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
1. Personentransport	4,898,604	48				
2. Gepäcktransport	342,811	65				
3. Pferde- und Viehtransport	228,407	12				
4. Gütertransport	7,412,117	62	12,881,940	87		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
1. Pacht- und Miethzinse	263,672	39				
abzüglich:						
Pachtzins für die Bischofszellerbahn . . . Fr. 65,000. —						
Einlage in den Erneuerungsfond derselben . . „ 17,000. —	82,000	—				
	181,672	39				
2. Verschiedenes	108,448	30	290,120	69	13,172,061	56
II. Aus andern Unternehmungen.						
A. Nettoertrag der Dampfboote.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee	173,375	64				
2. Dampfboote auf dem Zürichsee	64,748	76	238,124	40		
B. Ertrag der Betheiligungskapitalien bei andern Bahnen.						
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	583,170	—				
2. Bötzbergbahn	424,307	43				
3. Aargauische Südbahn	195,564	51				
4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	**6,915**	**31***				
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil	55,000	—	1,251,126	63	1,489,251	03
III. Aktiv-Saldo des Interessenconto	.	.	.	.	90,703	68
					14,752,016	27
Reinertrag der Betriebsrechnung vom Jahr 1883	.	.	2,288,242	35		
Ab: Verwendung laut Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884:						
1. 6% Dividende auf die Prioritätsaktien von 11 Millionen Franken	660,000	—				
2. Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse	150,000	—				
3. Abschreibung der Kapitalbeschaffungskosten auf älteren zurückbezahlten Anleihen	699,734	90				
4. Abschreibung auf dem Transportmaterial:						
a) Dampfboote auf dem Bodensee . . . Fr. 550,261. 17						
b) Dampfboote auf dem Zürichsee . . . „ 63,811. 95	614,073	12				
5. Beitrag an das Alfred Escher Denkmal	10,000	—	2,133,808	02		
Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1883	.	.	.	.	154,434	33
Summa der Einnahmen	.	.	.	.	**14,906,450**	**60**

* Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet: Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1884.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Centralverwaltung	.	.	243,500	19		
2. Reiseauslagen	.	.	8,803	61		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale .	.	.	6,603	09		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . .	.	.	25,449	59		
5. Porti und Kommissionskosten	.	.	10,242	14		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars .	.	.	1,401	—	295,999	62
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnmeister und Bahnwärter)	600,454	21				
Hiezu 1/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von . . . . . Fr. 588,813. 99	196,271	33	796,725	54		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . .	.	.	8,587	11		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	14,649	99				
Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von . . . . Fr. 16,427. 17	5,475	72	20,125	71		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers	.	.	35,999	78		
5. „ der Kunstbauten	.	.	48,300	89		
6. „ des Oberbaues (mit Ausnahme von Materialien)	.	.	280,219	28		
7. „ der Einfriedigungen, Barrieren etc. . .	.	.	36,307	27		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe	.	.	30,664	38		
9. „ der Gebäude	.	.	119,646	36		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. .	.	.	29,277	10		
11. Räumung von Schnee und Eis	.	.	2,985	94	1,408,839	36
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrole, des statistischen Bureau, des Betriebschef, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Portiers und Nachtwächter Fr. 515,937. 41						
Hiezu 2/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 588,813. 99 „ 392,542. 66	908,480	07				
b) Bekleidung derselben . . . . Fr. 2,915. 18						
Hiezu 2/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 16,427. 17 „ 10,951. 45	13,866	63				
c) Bureaukosten	38,219	93				
d) Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux	120,747	80				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars .	22,251	56				
f) Rangirdienst:						
Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter etc. Fr. 189,214. 91						
Rangirkosten (Übertrag von IV. 3 Zugkraftskosten) . . . . . „ 315,612. 80	504,827	71	1,608,393	70		
Übertrag .	.	.	1,608,393	70	1,704,838	98

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	.	.	1,608,393	70	1,704,838	98
2. Personendienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Einnehmer, Gepäckexpedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billetsortirerinnen	188,153	39				
b) Bekleidung derselben	1,092	54				
c) Druckkosten	25,898	10				
d) Ersatzleistungen	693	29	215,837	32		
3. Güterdienst.						
a) Besoldung und Entschädigung der Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güterarbeiter etc.	827,161	54				
b) Bekleidung derselben	1,591	72				
c) Druckkosten und Plombage	59,456	89				
d) Ersatzleistungen	5,006	95				
e) Assekuranz der Güter	17,647	26	910,864	36	2,735,095	38
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	27,934	51				
b) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung	23,144	70				
c) Assekuranz der Materialvorräthe	378	14				
d) Beleuchtung der Bahn und Signalisirung	9,650	80	61,108	15		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
a) Besoldung, Löhne und Entschädigung des Zugpersonals, der Centralwagenkontrole, des Wagenmeisters, der Wagenkontroleure, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger	635,260	13				
b) Bekleidung derselben	22,530	44				
c) Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	317,391	72				
d) Öl und Schmiere für die Wagen	3,633	56				
e) Beleuchtung und Heizung derselben	22,408	17				
f) Assekuranz der Wagen	10,568	79				
g) Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 632,519. 46 Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf andern Bahnen „ 564,973. 88	67,545	58	1,079,338	39		
Übertrag	.	.	1,140,446	54	4,439,934	36

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	1,140,446	54	4,439,934	36
3. Zugkraftskosten (ausschliesslich Rangirdienst).						
a) Besoldung, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien des Maschinenpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 514,506. 69						
Hiezu: Administrationskosten des Zugkraftsdienstes . . . Fr. 42,033.30 idem des Werkstättedienstes . „ 40,724.98 „ 82,758. 28	597,264	97				
b) Bekleidung desselben	615	21				
c) Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung der Bureaux und Lokomotivremisen	4,185	26				
d) Brennmaterial	579,345	82				
e) Schmiermaterial	55,996	44				
f) Putzmaterial	15,841	60				
g) Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen . .	12,168	66				
h) Unterhalt u. Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	320,112	94				
i) Assekuranz der Lokomotiven	5,047	63	1,590,578	53	2,731,025	07
V. **Bahntelegraphie**	.	.	.	.	29,352	07
VI. **Verschiedenes**	.	.	.	.	194,944	87
					7,395,256	37
Hievon 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	728,728	22				
b) auf der Bötzbergbahn	1,162,633	55				
c) auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	115,028	93	2,006,390	70	2,031,390	70
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes .	.	.	.	.	5,363,865	67
B. **Verzinsung der Anleihen**	.	.	.	.	6,182,670	83
C. **Amortisation**	.	.	.	.	1,040,000	—
D. **Einlage in den Erneuerungsfond**	.	.	.	.	1,350,000	—
E. **Ausbau und neue Anlagen**	.	.	.	.	9,263	31
F. **Abschreibungen**	.	.	.	.	57,779	70
G. **Dubiosen-Conto,** Betriebsdefizit Effretikon-Hinweil pro 1884	.	.	.	.	38,348	45
Summa der Ausgaben .	.	.	.	.	14,041,927	96
Reinertrag pro 1884 (einschliesslich Fr. 154,434. 33 Saldo vom Jahr 1883)	.	.	.	.	864,522	64
Total .	.	.		.	**14,906,450**	**60**

II. Übergangs-Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

A. Auf den Bauconto verwendete Kapitalien.	Bilanz per 31. Dezember 1883					
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Nordostbahnlinien.						
a. Stammnetz:						
Betrag der Bauausgaben bis Ende Dezember 1883 . . .	.	.	66,488,490	26	66,488,490	26
Hievon ab als Übertrag auf die Eingangsbilanz:						
1. Emissionsverluste auf Aktien	570,682	01				
2. Ausgaben für die Schiffswerfte in Romanshorn . . .	10,567	04				
3. Rollmaterial der ehem. Bülach-Regensbergerbahn . .	240,259	73				
4. Mobiliar und Geräthschaften	746,755	92	1,568,264	70		
b. Neue Linien:						
Betrag der Bauausgaben bis Ende Dezember 1883 . . .	.	.	48,136,559	24	48,136,559	24
Hievon ab als Übertrag auf die Eingangsbilanz:						
1. Ausgaben für die im Bau sistirten N.O.B.-Linien . .	3,166,786	95				
2. Emissionsverluste auf Aktien	125,785	44				
3. Mobiliar und Geräthschaften	312,697	92	3,605,270	31		
c. Erwerb der ehem. Schweiz. Nationalbahn:						
Betrag der Ausgaben, einschliesslich der Baureserve für Instandstellung der Bahn	.	.	5,500,000	—	5,500,000	—
Hievon ab als Übertrag auf die Eingangsbilanz:						
Mobiliar und Geräthschaften	.	.	126,486	16		
II. Transportmaterial und Werkstätten.						
Betrag der Bauausgaben bis Ende Dezember 1883 . . .	.	.	28,690,424	87	28,690,424	87
Hievon ab als Übertrag auf die Eingangsbilanz:						
1. Kosten des Rollmaterials	23,672,118	37				
2. Mobiliar und Werkstätte-Inventar in Zürich und Romanshorn	509,664	44				
3. Weitere Ausgaben für die Schiffswerfte in Romanshorn .	75,504	86				
4. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . . .	1,629,021	56				
5. Ausgabe für die Schiffswerfte in Wollishofen . . .	167,508	35				
6. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . .	1,062,842	76				
7. Imprägniranstalt in Zürich	16,365	60	27,133,025	94		
					148,815,474	37
Hievon ab: Abschreibung laut Art. 2 Ziff. IIa des Protokolls vom 8/14. April 1885 über die Verhandlungen betreffend die Bereinigung des Bauconto der Nordostbahn	.	.	.	.	—	—
Übertrag .	.	.	.	.	148,815,474	37

Gesellschaft vom 31. Dezember 1883 auf 1. Januar 1884.

Eingangsbilanz per 1. Januar 1884

Bahnanlagen und feste Einrichtungen		Rollmaterial		Mobiliar und Geräthschaften		Emissionsverluste auf Aktien		Verwendungen auf Nebengeschäfte		Zu amortisirende Verwendungen		Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
—	—	—	—	—	—	570,682	01	—	—	—	—	570,682	01
—	—	—	—	—	—	—	—	10,567	04	—	—	10,567	04
—	—	240,259	73	—	—	—	—	—	—	—	—	240,259	73
—	—	—	—	746,755	92	—	—	—	—	—	—	746,755	92
64,920,225	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64,920,225	56
												66,488,490	*26*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,166,786	95	3,166,786	95
—	—	—	—	—	—	125,785	44	—	—	—	—	125,785	44
—	—	—	—	312,697	92	—	—	—	—	—	—	312,697	92
44,531,288	93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44,531,288	93
												48,136,559	*24*
—	—	—	—	126,486	16	—	—	—	—	—	—	126,486	16
5,373,513	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,373,513	84
												5,500,000	—
—	—	23,672,118	37	—	—	—	—	—	—	—	—	23,672,118	37
—	—	—	—	509,664	44	—	—	—	—	—	—	509,664	44
—	—	—	—	—	—	—	—	75,504	86	—	—	75,504	86
—	—	—	—	—	—	—	—	1,629,021	56	—	—	1,629,021	56
—	—	—	—	—	—	—	—	167,508	35	—	—	167,508	35
—	—	—	—	—	—	—	—	1,062,842	76	—	—	1,062,842	76
—	—	—	—	—	—	—	—	16,365	60	—	—	16,365	60
1,557,398	93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,557,398	93
												28,690,424	*87*
116,382,427	26	23,912,378	10	1,695,604	44	696,467	45	2,961,810	17	3,166,786	95	148,815,474	37
1,292,972	87	1,860,116	89	+ 225,441	—	—	—	—	—	2,927,648	76	—	—
115,089,454	39	22,052,261	21	1,921,045	44	696,467	45	2,961,810	17	6,094,435	71	148,815,474	37

II. Übergangs-Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

	Bilanz per 31. Dezember 1883					
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	148,815,474	37
III. **Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.**						
a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:						
1. Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen . .	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen . . .	2,826,000	—	9,626,000	—		
b. Bötzbergbahn:						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen	12,193,140	73	12,193,140	73		
Hievon ab als Übertrag auf die Eingangsbilanz:						
2. Abschreibung laut Art. 2, Ziffer II c des Protokolls vom 8./14. April 1885	503,926	78				
c. Aargauische Südbahn:						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen	6,100,000	—	6,100,000	—		
Hievon ab als Übertrag auf die Eingangsbilanz:						
2. Abschreibung laut Art. 2, Ziffer II d des Protokolls vom 8./14. April 1885	302,532	79				
d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen	45,174	39	45,174	39		
Hievon ab als Übertrag auf die Eingangsbilanz:						
2. Abschreibung laut Art. 2, Ziffer II b des Protokolls vom 8./14. April 1885	45,174	39				
e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen	.	.	500,000	—		
f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktien- und Obligationenkapital	.	.	1,600,000	—		
g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:						
Betrag des Betheiligungskapitals der Nordostbahn . .	.	.	300,000	—	30,364,315	12
IV. **Gotthardbahn-Subvention**	.	.	.	.	4,260,000	—
B. Liquidationsrechnung.						
Kapitalbeschaffungskosten des 160 Millionen-Anleihens .	.	.	.	.	13,752,054	40
C. Betriebs- und verfügbare Kapitalien	.	.	3,658,156	11	3,658,156	11
Hievon ab: Abschreibung für Etzweilen-Schaffhausen, laut Art. 2, Ziffer II b des Protokolls vom 8./14. April 1885	.	.	41,875	93		
Summa .	.	.	.	.	**200,850,000**	—

Gesellschaft vom 31. Dezember 1883 auf 1. Januar 1884.

Eingangsbilanz per 1. Januar 1884

Bahnanlagen und feste Einrichtungen		Rollmaterial		Mobiliar und Geräthschaften		Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen		Emissionsverluste auf Aktien		Verwendungen auf Nebengeschäfte		Zu amortisirende Verwendungen		Betriebs- und verfügbare Kapitalien		Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
115,089,454	39	22,052,261	21	1,921,045	44	.	.	696,467	45	2,961,810	17	6,094,435	71	.	.	148,815,474	37
—	—	—	—	—	—	9,626,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,626,000	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	503,926	78	—	—	503,926	78
—	—	—	—	—	—	11,689,213	95	—	—	—	—	—	—	—	—	11,689,213	95
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	302,532	79	—	—	302,532	79
—	—	—	—	—	—	5,797,467	21	—	—	—	—	—	—	—	—	5,797,467	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,174	39	—	—	45,174	39
—	—	—	—	—	—	500,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500,000	—
—	—	—	—	—	—	1,600,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,600,000	—
—	—	—	—	—	—	300,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300,000	—
																30,364,315	*12*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,260,000	—	—	—	4,260,000	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,752,054	40	—	—	13,752,054	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41,875	93	—	—	41,875	93
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,616,280	18	3,616,280	18
115,089,454	**39**	**22,052,261**	**21**	**1,921,045**	**44**	**29,512,681**	**16**	**696,467**	**45**	**2,961,810**	**17**	**25,000,000**	**—**	**3,616,280**	**18**	**200,850,000**	**—**

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

(Bisheriges Schema.)	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Allgemeine Verwaltung**	.	.	.	.	—	—
II. **Expropriation.**						
B. Entschädigungen	.	.	.	.	**4,384**	**55**
III. **Bahnbau.**						
A. Unterbau.						
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	7,665	86				
e. Wegbauten	1,841	74				
g. Bettung	635	86				
h. Verschiedenes	288	40	10,431	86		
B. Oberbau.						
a. Schwellen	**2,586**	**04**				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	**13,705**	**38**				
d. Legen des Oberbaues	5,536	94				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln etc.	4,209	40	**6,545**	**08**		
C. Bahnhöfe und Stationsplätze.						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	18,482	62				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc.	**5,280**	**93**				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmekessel, Wasserleitungen und Wasserkrahnen	6,568	18				
d. Hebekrahnen und Brückenwaagen	1,842	79	21,612	66	25,499	44
IV. **Transportmaterial.**						
A. Lokomotiven und Tender	.	.	**4,145**	**16**		
B. Wagen	.	.	**43,671**	**50**		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee	.	.	**850**	**53**		
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee	.	.	**3,568**	—	**52,235**	**19**
V. **Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.**						
C. Bahnhof- und Stationsverwaltungen	.	.	**1,349**	**95**		
E. Werkstätten und Schiffswerften.						
a. Stehende Dampfmaschinen	7,239	66				
b. Werkzeugmaschinen	8,606	92				
c. Werkzeuge und Requisiten	6,473	89				
d. Mobiliar	28	18	22,348	65	20,998	70
Summa der Netto-Einnahmen	.	.	.	.	**10,121**	**60**

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Einnahmen.

und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn
1884.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausscheidung						
der Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte						
gemäss der Verordnung des Bundesrathes über Vorlage und Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnen vom 25. November 1884.						
Spezifikation nach Bauobjekten vide Beilage zu III. Baurechnung.						
A. Verwendungen zu Bauzwecken.						
I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen	26,114	89				
II. Rollmaterial	**47,816**	**66**				
III. Mobiliar und Geräthschaften	20,998	70	**703**	**07**		
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
I. Dampfboote auf dem Bodensee:						
Abschreibung von disponibeln Inventargegenständen .	**850**	**53**				
II. Dampfboote auf dem Zürichsee:						
Abschreibung auf dem Dampfboot Lerche Fr. 3,500. —						
Abschreibung auf dem Inventar . . „ 68. —	**3,568**	—				
III. Imprägniranstalt Zürich:						
Abschreibung auf dem Gebäude	**5,000**	—	**9,418**	**53**	**10,121**	**60**
Summa der Netto-Einnahmen, wie neben .	.	.	.	.	**10,121**	**60**

NB. **Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Einnahmen.**

Beilage zu III. Baurechnung.

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach dem neuen Bauschema

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Verwendungen zu Bauzwecken.							
I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen:							
1. Romanshorn:	Errichten eines Käsemagazins im Lagerhauskeller	2,714	74				
2. Arbon:	Verbindung des Gütergeleises mit dem Hauptgeleise	976	40				
3. Winterthur:	Einfriedigung des Bahnhofdreiecks . . .	395	90				
"	Einführung der Ostlinien, Strassenkorrektionen .	1,815	69				
"	Erstellen eines Unterkunftslokals (Wärterbude) im Rangirbahnhof	800	—				
4. Örlikon:	Einfriedigung des Stationsplatzes, Nordseite . .	3,738	33				
5. Zürich:	Hauptentwässerungskanal bis zum Anschluss bei der Werkstätte	2,969	15				
"	Kanalisation zur Entwässerung der Maschinenhäuser	2,618	43				
"	Kanalisation längs dem Niederlagsgebäude . .	2,145	26				
"	Brückenwaage von 25 Tonnen auf den Rangirbahnhof	4,703	71				
"	Drehkrahnen auf der Rampe beim Güterschuppen III	3,090	—				
"	Hydraulischer Aufzug im Niederlagsgebäude .	7,479	47				
6. Brugg:	Erstellen von zwei neuen Wasserkrahnen . .	3,524	33				
7. Glarus-Lintthal:	Auszahlung von Garantierücklässen vom Bahnbau herrührend	500	—				
8. Erweiterung der Werkstätteanlagen in Zürich:	Neue Wagenreparatur- und Malerwerkstätte und Einrichtung einer Kesselschmiede . . .	21,417	28				
	Anlage von zwei Aufstellgeleisen für Wagen .	3,393	82	62,282	51		
	Hievon ab Einnahmen:						
9. Romanshorn:	Abschreibung der Erstellungskosten von zwei Geleiseverbindungen	4,335	89				
10. Kreuzlingen:	Abgebrochene Geleiseverbindungen . . .	1,253	50				
11. Sulgen:	Abschreibung der Erstellungskosten des nach Zürich versetzten Drehkrahnens (vide Pos. 5) . .	4,541	93				
12. Schaffhausen:	Abschreibung einer abgebrochenen Geleiseverbindung	2,135	39				
13. Winterthur:	Abschreibung der ausgehobenen und entbehrlichen Brückenwaage von 20 Tonnen beim Schuppen I	2,686	96				
14. Zürich:	Abschreibung auf einem Schuppen im Rohmaterialbahnhof	100	—				
15. Dietikon:	Gutschrift für zwei entbehrliche Kandelaber .	111	35				
16. Baden:	Abschreibung der Erstellungskosten des abgebrochenen hölzernen Passagierabtrittes . .	1,800	—				
17. Turgi:	Abschreibung der Erstellungskosten von ausgehobenen Weichenverbindungen . . .	3,600	—				
18. Diversi:	Verkäufe entbehrlicher Landabschnitte . .	329	—				
19. Winterthur-Koblenz:	Erlöse für verkaufte Landabschnitte . . .	190	—				
	Abbruch von Geleiseanlagen in Folge Änderungen auf den Stationen Pfungen, Embrach, Weiach und Zurzach	6,682	43				
	Übertrag .	27,766	45	62,282	51		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

und nach Bauobjekten pro 1884.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	27,766	45	62,282	51		
Winterthur-Koblenz:	Abschreibung der Erstellungskosten einer von Rümikon nach dem Rangirbahnhof Winterthur versetzten Wärterbude (vide Pos. 3)	1,351	29				
20. Linksufrige Zürichseebahn:	Erlöse für verkaufte Landabschnitte	3,700	55				
	Abschreibung der Erstellungskosten einer abgebrochenen Wärterbude bei Kil. 1,7	1,697	61				
	Abbruch von Geleiseanlagen in Folge Abänderungen in Wädensweil und Siebnen	1,404	52				
	Gutschrift entbehrlich gewordener Kandelaber in Enge	82	20				
21. Baden-Niederglatt:	Erlöse für verkaufte Landabschnitte	165	—	36,167	62	26,114	89
	II. Rollmaterial (Einnahmen):						
	1. Abschreibung der Anschaffungskosten von ausrangirten 6 Wagen (1 Personen-, 3 Gepäck- und 2 Güterwagen)	.	.	**43,671**	**50**		
	2. Abschreibung auf Lokomotive C 1 No. 106 und auf den Ausrüstungsgegenständen von 3 Lokomotiven Serie B und 1 Lokomotive Serie C I	.	.	**4,145**	**16**	**47,816**	**66**
	III. Mobiliar und Geräthschaften:						
	1. Werkzeuge und Geräthschaften für die neue Wagenreparatur- und Malerwerkstätte und für die neue Kesselschmiede in den Werkstätten Zürich	16,348	65				
	2. 3 Werkzeugwagen für die Dépôts Zürich, Winterthur und Romanshorn	6,000	—	22,348	65		
	Hievon ab Einnahmen:						
3. Stammnetz N. O. B.:	Abschreibung der Anschaffungskosten entbehrlicher Inventargegenstände	780	05				
4. Winterthur-Koblenz:	Desgleichen	159	90				
5. Glarus-Lintthal:	Gutschrift für eine an die Station Othmarsingen abgegebene Reserve-Trommeluhr	410	—	1,349	95	20,998	70
	Netto-Einnahmen von Titel A	.	.	.	.	**703**	**07**
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.							
I. Dampfboote a. d. Bodensee:	Abschreibung von disponiblen Inventargegenständen	.	.	**850**	**53**		
II. Dampfboote a. d. Zürichsee:	Abschreibung auf d. Dampfboot Lerche (3500 Fr.) und Inventarien (Fr. 68.—)	.	.	**3,568**	—		
III. Imprägniranstalt in Zürich:	Abschreibung auf dem Gebäude	.	.	**5,000**	—		
	Einnahmen von Titel B	.	.	.	.	**9,418**	**53**
	Summa der Netto-Einnahmen, wie vorstehend	.	.	.	.	**10,121**	**60**

IV. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Aktivsaldo vom Jahr 1883** laut Übergangsbilanz . . .	.	.	.	.	3,616,280	18
II. **Kapitaleinzahlungen.**						
1. 4 1/2 % 68 Millionen-Anleihen I. Hypothek, d. d. 1. Februar 1879	.	.	4,206,000	—		
2. 4 1/4 % 10 Millionen-Anleihen I. Hypothek, d. d. 15. April 1884	.	.	10,000,000	—	14,206,000	—
III. **Zuwendungen aus Betriebserträgnissen.**						
A. *Aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1883.* Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884.						
1. Zu Gunsten des Conto „Verwendungen zu Bauzwecken".						
a) Kapitalbeschaffungskosten der in den Jahren 1876—1883 zurückbezahlten älteren Anleihen	567,646	49				
b) Kapitalbeschaffungskosten der im Jahre 1884 zurückbezahlten beiden Anleihen von 1871	132,088	41	699,734	90		
2. Zu Gunsten des Conto „Verwendungen auf Nebengeschäfte".						
a) Abschreibung auf den Dampf- und Schleppbooten auf dem Bodensee	550,261	17				
b) Abschreibung auf dem Salondampfer „Helvetia" auf dem Zürichsee	63,811	95	614,073	12	1,313,808	02
B. *Aus der Betriebsrechnung pro 1884* laut Art. 4 des Protokolls vom 8./14. April 1885.						
Zu Gunsten des Conto „Zu amortisirende Verwendungen", I. Amortisationsrata pro 1884 . . .	.	.	.	.	1,040,000	—
IV. **Verminderung der Verwendungen zu Bauzwecken.**						
Betrag der Netto-Einnahmen im Jahr 1884 laut vorstehender Rechnung	.	.	.	.	703	07
V. **Verminderung der Betheiligung bei andern Bahnen.**						
Betheiligung bei der Bötzbergbahn. Baueinnahmen im Jahre 1884, Nordostbahn-Antheil 1/2 .	.	.	.	.	359	07
VI. **Verminderung der Verwendungen auf Nebengeschäfte.**						
Betrag der Einnahmen im Jahr 1884 laut vorstehender Rechnung	.	.	.	.	9,418	53
Summa .	.	.	.	.	**20,186,568**	**87**

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Rückzahlung von Kapitalien.**						
1. Obligationen.						
a) 4 1/2 % Anleihen von 5 Millionen Franken, d. d. 3. April 1871, zurückbezahlt am 15. April 1884	5,000,000	—				
b) 4 1/2 % Anleihen von 5 Millionen Franken, d. d. 30. November 1871, zurückbezahlt am 31. Januar 1884 . .	5,000,000	—	10,000,000	—		
2. Subventions-Darleihen.						
a) 3 1/2 % Darleihen der linksufrigen Zürichseebahn, d. d. 15. Januar 1874, zurückbezahlt am 15. Januar 1884 .	5,000,000	—				
b) 3 1/4 % Darleihen der Aarg. Südbahn, d. d. 31. März 1874, zurückbezahlt am 31. März 1884	750,000	—	5,750,000	—		
3. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
6. Rückzahlungsquote pro 1884, Werth 1. Februar 1885.						
240 Titel des 4 1/2 % 68 Mill.-Anleihens I. Emission vom 1. Februar 1879 à Fr. 500	120,000	—				
60 Titel des 4 1/2 % 17 Mill.-Anleihens II. Emission vom 1. Oktober 1880 à Fr. 500	30,000	—				
20 Titel des 4 1/4 % 10 Mill.-Anleihens III. Emission vom 15. April 1884 à Fr. 500	10,000	—				
320 Obligationen à Fr. 500	.	.	160,000	—	15,910,000	—
II. **Zu amortisirende Verwendungen.**						
Kursverluste auf der Einzahlung von Fr. 4,206,000.— pro 1884 auf das 4 1/2 % 68 Mill.-Anleihen vom 1. Februar 1879 à 54/68	.	.	.	.	866,000	—
III. **Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1885**	.	.	.	.	3,410,568	87
Ausweis über diesen Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1884.						
I. Aktiven, laut Bilanz:						
a. Kassa, Wechsel und Bankguthaben	6,435,833	23				
b. Werthschriften	7,680,660	—				
c. Entbehrliche Liegenschaften	1,508,404	59				
d. Materialvorräthe	2,726,525	72				
e. Diverse Debitoren	579,203	44	18,930,626	98		
II. Passiven, laut Bilanz:						
a. Schwebende Schulden	7,721,314	84				
b. Spezialfonds	6,934,220	63				
c. Aktivsaldo der Betriebsrechnung der Nordostbahn . .	864,522	64	15,520,058	11		
Restbetrag gleich dem Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1884, wie oben	.	.	3,410,568	87		
Summa .	.	.	.	.	**20,186,568**	**87**

V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.						
a) Betrag der Bauausgaben lt. vorstehender Übergangsbilanz .	115,089,454	39				
b) Hievon ab: Abschreibung aus dem Betriebsertrag pro 1883	699,734	90				
Hiezu:	114,389,719	49				
c) Bauausgaben im Jahr 1884 lt. vorstehender Rechnung .	26,114	89	114,415,834	38		
2. Rollmaterial.						
a) Betrag der Bauausgaben lt. vorstehender Übergangsbilanz .	22,052,261	21				
b) Hievon ab: Einnahmen im Jahr 1884 lt. vorstehender Rechnung	47,816	66	22,004,444	55		
3. Mobiliar und Geräthschaften.						
a) Betrag der Bauausgaben lt. vorstehender Übergangsbilanz .	1,921,045	44				
b) Hiezu: Bauausgaben im Jahr 1884 lt. vorstehender Rechnung	20,998	70	1,942,044	14	138,362,323	07
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern.						
a) Betheiligungskapital der Nordostbahn	6,000,000	—				
b) für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—				
c) Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
2. Bötzbergbahn.						
a) Betrag der Einzahlungen lt. vorstehender Übergangsbilanz	11,689,213	95				
b) Hievon ab: Hälftiger Antheil an den Einnahmen der Baurechnung pro 1884	359	07	11,688,854	88		
3. Aargauische Südbahn.						
a) Betrag der Einzahlungen lt. vorstehender Übergangsbilanz	.	.	5,797,467	21		
4. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen	.	.	500,000	—		
5. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil.						
a) Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital	500,000	—				
b) Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital	1,100,000	—	1,600,000	—		
6. Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau.						
Einbezahltes Betheiligungskapital der Nordostbahn . .	.	.	300,000	—	29,512,322	09
III. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionskosten lt. Übergangsbilanz . . .	.	.	.	.	696,467	45
Übertrag .	.	.	.	.	168,571,112	61

Gesellschaft auf 31. Dezember 1884.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Gesellschaftskapital.							
1. Stammaktien, 84,000 volleinbezahlte Aktien à Fr. 500. —		.	.	42,000,000	—		
2. Prioritätsaktien, 22,000 volleinbezahlte Aktien à Fr. 500. —		.	.	11,000,000	—	53,000,000	—
106,000							
II. Consolidirte Anleihen.							
A. Obligationen älterer Emissionen:							
1. Mit einem Zinsfusse à 4%:	Rückzahlbar bis spätestens:						
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 16. April 1873 (Auf 15. Oktober 1885 gekündigt)		6,000,000	—				
d) Gemeinschaftsanleihen der Schweiz. Centralbahn und der Schweiz. Nordostbahn vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn . . .	1. April 1892	20,000,000	—	34,000,000	—		
B. Subventionsdarleihen:							
1. Mit einem Zinsfusse von 2½% bezw. 4½%:							
Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal		3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 3¼%:							
Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 1. Nov. 1880 . .		500,000	—	4,150,000	—		
C. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn):							
1. Einzahlungen auf die I. Emission von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879 à 4½%		67,106,000	—				
2. Einzahlungen auf die II. Emission von 17 Milionen Franken vom 1. Oktober 1880 à 4½%		16,600,000	—				
3. Einzahlungen auf die III. Emission von 10 Millionen Franken vom 15. April 1884 à 4¼%		10,000,000	—				
Hievon ab:		93,706,000	—				
I.—VI. Amortisationsrata pro 1879—1884 (1. Februar 1880/85)		810,000	—	92,896,000	—		
D. 4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn d. d. 30. April 1880/6. November 1883		.	.	3,000,000	—	146,146,000	—
Übertrag .		.	.	.	.	199,146,000	—

V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	168,571,112	61
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (incl. Werfte Romanshorn)						
a) Betrag der Ausgaben lt. Übergangsbilanz	1,715,093	46				
Hievon ab:						
b) Abschreibung aus dem Betriebsertrag pro 1883 Fr. 550,261. 17						
c) Einnahmen im Jahr 1884 lt. vorstehender Rechnung . . . . . „ 850. 53	551,111	70	1,163,981	76		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (incl. Werfte Wollishofen)						
a) Betrag der Ausgaben lt. Übergangsbilanz	1,230,351	11				
Hievon ab:						
b) Abschreibung aus dem Betriebsertrag pro 1883 Fr. 63,811. 95						
c) Einnahmen im Jahr 1884 lt. vorstehender Rechnung . . . . . „ 3,568. —	67,379	95	1,162,971	16		
3. Imprägniranstalt in Zürich.						
a) Betrag der restirenden Anlagekosten lt. Übergangsbilanz .	16,365	60				
Hievon ab:						
b) Einnahmen im Jahr 1884 lt. vorstehender Rechnung .	5,000	—	11,365	60	2,338,318	52
V. Zu amortisirende Verwendungen.						
1. Betrag der Abschreibungen lt. vorstehender Übergangsbilanz	.	.	25,000,000	-		
2. Hiezu: Kursverluste auf dem 160 Millionen Anleihen im Jahr 1884	.	.	866,000	—		
Hievon ab:			25,866,000	—		
I. Amortisationsquote pro 1884 lt. Protokoll v. 8./14. April 1885	.	.	1,040,000	—	24,826,000	—
VI. Verfügbare Mittel.						
1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben . . .	.	.	6,435,833	23		
2. Werthschriften.						
a) Eigene Werthpapiere	1,180,660	—				
b) Noch nicht ausgegebene Obligationen des $4^1/_4$ % Anleihens III. Emission von 10 Millionen Franken, d. d. 15. April 1884	6,500,000	—	7,680,660	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
a) Liegenschaften-Conto der Nordostbahn	1,122,883	08				
b) Liegenschaften-Conto Enge (Villenquartier)	385,521	51	1,508,404	59		
4. Materialvorräthe.						
a) Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) .	633,519	68				
b) Materialrechnung des Oberingenieurs (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.)	1,798,368	93				
c) Werkstätte-Conto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	294,637	11	2,726,525	72		
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren.						
a) Betriebsdefizite der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil .	364,128	53				
b) Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis . . .	215,074	91	579,203	44	18,930,626	98
Summa .	.	.	.	.	**214,666,058**	**11**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1884.

Kreditoren.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag						199,146,000	—
III. Schwebende Schulden.							
1. Ausgelooste und gekündigte, aber noch nicht eingelöste Obligationen		212,000	—				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse		2,134,323	93				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Pensions- und Hülfskasse und der Kautionskassen des Personals		1,399	51				
4. Baarkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten		6,470	04				
5. Noch nicht bezahlte Dividende pro 1880/83 auf das Prioritätsaktienkapital	Fr. 2,615,800. —						
Hierauf Zinse vom 1. Juli 1881—31. Dez. 1884	„ 175,114. 50	2,790,914	50				
6. Dubiosen-Conto für Deckung des Betriebsdefizits Effretikon-Wetzikon-Hinweil per 31. Dezember 1884		364,128	53				
7. Schweizerische Eisenbahnbank, Vorschussgeschäft		710,000	—				
8. Ausserordentliche Reserven:							
a) für Instandstellung der ehem. Nationalbahn	Fr. 130,544. 13						
b) für die definitive Stationsanlage Horgen	„ 203,738. 80						
c) für Instandstellung von Rollmaterial	„ 100,000. —						
d) für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse	„ 150,000. —	584,282	93				
9. Diverse Hauptbuch-Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis		917,795	40	7,721,314	84		
IV. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn		6,471,896	50				
2. Versicherungsfond gegen Transportgefahren		266,136	09				
3. Unfallversicherungsfond		196,188	04	6,934,220	63		
V. Aktiv-Saldo der Betriebsrechnung der Nordostbahn				864,522	64	15,520,058	11
Summa						**214,666,058**	**11**

Beilage zu V. Bilanz.

Ausweis über die „Diversen Hauptbuch-Debitoren und -Kreditoren“

per 31. Dezember 1884.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Unvollendete Bauobjekte	104,453	16		
2. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	22,362	45		
3. Lithographie (Inventar und Vorräthe)	488	15		
4. Conto pro Diversi (Ausgaben für im Prozess liegende Strassen-Korrektion bei Richtersweil)	1,915	75		
5. Passiv-Saldo der Kranken-Kasse der N. O. B.-Arbeiter	107	85		
6. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Guthaben der Nordostbahn)	3,750	60		
7. Güterexpeditionen, Eisenbahn-Verwaltungen etc.	81,996	95	215,074	91
Summa	.	.	**215,074**	**91**
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Betriebs-Rechnung Zürich-Zug-Luzern	243,722	32		
2. Saldo der Bau-Rechnung Zürich-Zug-Luzern	310,229	90		
3. Saldo der Bau-Rechnung Effretikon-Wetzikon-Hinweil	14,967	77		
4. Saldo des Erneuerungsfonds Effretikon-Wetzikon-Hinweil	57,251	55		
5. Saldo des Bau-Erneuerungsfonds der Bischofszellerbahn	132,358	49		
6. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Schuld der Nordostbahn)	141,158	62		
7. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften	6,000	—		
8. Baar-Kautionen für Frachtenkredite	1,300	—		
9. Conto-Corrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	5,336	40		
10. Saldo der Betriebsrechnung der Imprägniranstalt	5,470	35	917,795	40
Summa	.	.	**917,795**	**40**

VI. Rechnung über den Erneuerungsfond
der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1884.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo vom Jahr 1883	.	.	6,123,266	94		
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrage pro 1884	.	.	1,350,000	—	7,473,266	94
Summa .	.	.	.	.	**7,473,266**	**94**
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Erneuerung von Schienen und deren Befestigungsmittel	308,369	44				
2. Erneuerung von Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	347,151	01				
3. Erneuerung von Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	53,607	79				
	709,128	24				
Hievon ab:						
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	70,000	—	639,128	24		
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen für Wagen	2,027	16				
2. Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen für Lokomotiven	42,358	78				
3. Ersatz der Kessel für die Lokomotiven D^{II} Nr. 211/214 incl. sonstige Reparaturen	40,032	79				
4. Umbau der Personenzugslokomotive A^{III} Nr. 43 in eine Güterzugslokomotive C^{I} Nr. 114	32,489	49				
5. Mindererlös auf verkauften oder demolirten Wagen:						
Güterwagen Serie N Nr. 3009 und Serie O Nr. 9522 . . . . . Fr. 6,245. 06						
Personenwagen A^{B} Nr. 197 . . . „ 3,553. 75	9,798	81				
6. Werthabschreibung auf den als Werkzeugwagen verwendeten drei ehemaligen Gepäckwagen Serie F^{1} Nr. 2203, 2211 und 2212	19,531	20	146,238	23		
Übertrag .	.	.	785,366	47		

VI. Rechnung über den Erneuerungsfond

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1884.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	785,366	47		
III. Erneuerung der Dampfschiffe.							
1. Hauptreparatur des Zürichsee-Dampfbootes „Gustav Albert“ . . .	Fr. 26,711. 28						
ab: Zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung	„ 3,864. 65	22,846	63				
2. Hauptreparatur des Bodensee-Dampfbootes „Zürich“ und Umbau desselben in ein Halbsalonboot	Fr. 86,932. 09						
ab: Zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung	„ 19,256. 21	67,675	88	90,522	51		
IV. Für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.							
4. Rate für die definitive Stationsanlage Horgen . .		.	.	100,000	—		
V. Zuschüsse in die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen aus den bisherigen Einlagen für dieselben.							
1. 1/2-Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Bötzbergbahn von	Fr. 32,494. 84	16,247	42				
2. 1/2-Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Aargauischen Südbahn von . .	„ 18,468. 09	9,234	04	25,481	46	1,001,370	44
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1885 . . .		.	.	.	.	6,471,896	50
Summa .		.	.	.	.	**7,473,266**	**94**

VII. Rechnungen über die sonstigen Fonds

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1884.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Versicherungsfond gegen Transportgefahren.				
Einnahmen.				
1. Saldo vom 31. Dezember 1883	.	.	248,742	79
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1884	.	.	20,000	—
Summa	.	.	**268,742**	**79**
Ausgaben.				
1. Reparatur von beschädigtem Rollmaterial	2,043	50		
2. Entschädigungen für Transportgegenstände	563	20		
			2,606	70
3. Saldo auf neue Rechnung	.	.	266,136	09
Summa	.	.	**268,742**	**79**
B. Unfallversicherungsfond.				
Einnahmen.				
1. Saldo vom 31. Dezember 1883	.	.	172,626	54
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1884	.	.	60,000	—
Summa	.	.	**232,626**	**54**
Ausgaben.				
1. Entschädigungen aus Personalunfällen:				
a. an Angestellte	19,059	85		
b. an Drittpersonen	17,378	65		
			36,438	50
2. Saldo auf neue Rechnung	.	.	196,188	04
Summa	.	.	**232,626**	**54**

VIII. Rechnungen über die Nebengeschäfte der

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		107,698	60		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 5,130.83				
b. Von Thieren	„ 8,906.69				
c. Von Gütern	„ 425,607.96	439,645	48		
3. Verschiedene Einnahmen		186	67	547,530	75
Summa		.	.	**547,530**	**75**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals		14,857	77		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals		105,668	65		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		2,097	53		
5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		2,265	12		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter		8,953	20		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajectirten Wagen		50,582	20		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		94,240	65		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		52,349	92		
10. Assekuranzprämien		8,026	39		
11. Verschiedenes		25,113	68	374,155	11
Reinertrag pro 1884		.	.	173,375	64
Summa		.	.	**547,530**	**75**

B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		363,341	94		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 5,159. 75				
b. Von Thieren	„ 3,744. 20				
c. Von Gütern	„ 106,417. 89	115,321	84		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs		13,524	25		
4. Verschiedene Einnahmen		2,890	—	495,078	03
Summa		.	.	**495,078**	**03**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals		23,557	40		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals		202,821	96		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		3,222	57		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars		6,827	13		
6. Miethzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		8,850	44		
7. Brennmaterial für die Schiffe		86,786	79		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		14,003	30		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		66,042	08		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren		2,981	85		
11. Ersatzleistungen		85	25		
12. Verschiedenes		150	50	430,329	27
Reinertrag pro 1884		.	.	64,748	76
Summa		.	.	**495,078**	**03**

VIII. Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1884.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
C. Betrieb der Imprägniranstalt.					
Einnahmen.					
1. Saldo vom 31. Dezember 1883		.	.	1,557	68
2. Arbeiten für die eigene Unternehmung.					
a. für den Bahnunterhalt	Fr. 44,179. 62				
b. „ die Werkstätte	„ 3,433. 40	47,613	02		
3. Arbeiten für Privaten		7,184	60	54,797	62
Summa		.	.	**56,355**	**30**
Ausgaben.					
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung		2,610	14		
2. Besoldungen und Löhne		22,066	53		
3. Gaskonsum und Assekuranz		222	65		
4. Betriebsmaterialien		12,660	35		
5. Unterhalt des Gebäudes, der Maschinen und Geleise		170	29		
6. Verzinsung des restirenden Anlagekapitals per Ende 1883	Fr. 16,365. 60 à 5 %	818	28		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz		2,836	71		
8. Abschreibung am Imprägnirgebäude		5,000	--	46,384	95
Reinertrag pro 1884.					
Vergütung an die Betriebsrechnung		4,500	—		
Saldo auf neue Rechnung		5,470	35	9,970	35
Summa		.	.	**56,355**	**30**

Anhang:

A. Betriebsrechnung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

B. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Aufgestellt gemäss der Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884.

A. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes			4,898,604	48		
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	342,811	65				
2. Von Thieren	228,407	12				
3. Von Gütern	7,412,117	62	7,983,336	39	12,881,940	87
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Miethzinse. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	312,139	73				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	88,089	23				
c) Für Rollmaterial	558,967	15	959,196	11		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	4,307	17				
b) Material-Verwaltung	21,149	77				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb	30,000	—				
d) Lithographie-Werkstätte	1,257	95				
e) Privattelegraphendienst	2,836	25	59,551	14		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen	6,006	73				
b) Verschiedenes	5,655	40	11,662	13	1,030,409	38
Summa der Einnahmen					**13,912,350**	**25**

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. **Personal.**						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion)	81,282	76				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	60,345	65				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkassa . .	61,709	30				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	14,582	50				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau) . .	33,037	11				
6. Betriebskontrole	103,212	68				
7. Statistisches Bureau	27,693	—				
8. Telegraphen-Inspektion	7,600	—				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	10,169	48	399,632	48		
B. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	40,385	66				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	9,496	66				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	3,944	72				
4. Verschiedenes	10,388	80	64,215	84	463,848	32
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Oberingenieurs	65,072	78				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	23,138	12				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	64,630	90				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter . .	431,135	91				
5. 1/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 588,813. 99 Cts.	196,271	33	780,249	04		
B. **Bekleidungskosten.**						
1. Bahnmeister	1,953	57				
2. Bahn- und Barrierenwärter	13,142	46				
3. 1/3 der Kosten für die Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 16,919. 98 Cts.	5,639	99	20,736	02		
Übertrag .	.	.	800,985	06	463,848	32

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	.	.	800,985	06	463,848	32
C. **Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.**						
a) Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	158,789	14				
2. Oberbau (mit Ausnahme von Materialien)	229,000	85				
3. Hochbau	99,074	33				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (incl. Fundation)	21,129	90				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	39,937	02				
6. Räumung von Schnee und Eis	2,985	94	550,917	18		
b) Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	258,369	44				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	327,151	01				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	53,607	79	639,128	24		
D. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	9,204	24				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	1,788	05				
3. Beleuchtung der Bahn	4,532	28				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	31,652	07				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	85	10				
6. Verschiedenes	—	—	47,261	74	2,038,292	22
III. **Expeditions- und Zugsdienst.**						
A. **Personal.**						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrole	168,741	76				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontroleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	557,928	74				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	204,827	94				
Übertrag	831,498	44	.	.	2,502,140	54

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1884.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	831,498	44	.	.	2,502,140	54
c) Billetdrucker und Billetsortirerinnen	9,702	45				
d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 588,813. 99 Cts.	392,542	66				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter . . .	829,482	65				
3. Zugdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	502,175	75	2,565,401	95		
B. **Bekleidungskosten.**						
1. Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten etc. . . .	4,471	37				
2. Bahnhofaufseher und Wagenwärter	2,601	55				
3. 2/3 der Kosten für die Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 16,919. 98 Cts.	11,279	99				
4. Güterexpedienten und Güterschaffner	1,591	72				
5. Zugsdienstpersonal	22,422	43	42,367	06		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen incl. Billets, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	115,926	13				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	132,188	02				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	20,946	29				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	4,199	78				
5. Camionnage und Plombage	4,079	73				
6. Verschiedenes	770	74	278,110	69	2,885,879	70
IV. **Fahrdienst.**						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	32,107	30				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure . .	617,092	67				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	123,135	53	772,335	50		
Übertrag .	.	.	772,335	50	5,388,020	24

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	.	.	772,335	50	5,388,020	24
B. **Bekleidungskosten.**						
1. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	1,036	47				
2. Wagenmeister, Wagenschmierer etc.	171	56	1,208	03		
C. **Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.**						
a) Lokomotiven.						
1. Brennmaterial	687,844	87				
2. Schmiermaterial	72,529	99				
3. Beleuchtungsmaterial	5,660	89				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand	33,401	47	799,437	22		
b) Wagen.						
1. Beheizungsmaterial	17,888	73				
2. Schmiermaterial	3,878	92				
3. Beleuchtungsmaterial	6,090	70				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	2,677	26	30,535	61		
D. **Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.**						
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	397,343	49				
2. Personenwagen	143,426	39				
3. Gepäck- und Güterwagen	193,098	42	733,868	30		
b) Erneuerung.						
1. Lokomotiven und Tender	114,881	06				
2. Personenwagen	4,621	55				
3. Gepäck- und Güterwagen	26,735	62	146,238	23		
E. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	5,002	41				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Uebernachtlokale	3,241	60				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	4,184	87				
4. Verschiedenes	—	—	12,428	88	2,496,051	77
Übertrag	.	.	.	.	7,884,072	01

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1884.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	7,884,072	01
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. **Pacht- und Miethzinse** (Passiv-Zinse).						
1. für Bahnhöfe und Bahnstrecken	135,965	89				
2. für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.) . .	4,700	—				
3. Für Rollmaterial	632,519	46	773,185	35		
B. **Verlust an Hülfsgeschäften**	.	.	—	—		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Gerichts- und Prozesskosten	4,396	05				
2. Feuerversicherungen	51,574	49				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . .	36,508	70				
4. Transportversicherungen und Entschädigungen . . .	8,319	74				
5. Kosten des Transports in Folge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben	32,803	79				
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	54,866	70				
8. Verschiedenes	646	31	189,115	78	962,301	13
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	8,846,373	14
Hievon 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	728,728	22				
b) auf der Bötzbergbahn	1,162,633	55				
c) auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . .	115,028	93	2,006,390	70	2,031,390	70
Summa der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	**6,814,982**	**44**

B. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1883		.	.	.	.	154,434	33
2. Überschuss der Betriebseinnahmen:							
Betriebseinnahmen		13,912,350	25				
Betriebsausgaben		6,814,982	44	7,097,367	81		
3. Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien:							
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern		583,170	—				
b. Bötzbergbahn	Fr. 424,307. 43						
ab: Ausserordentlicher Zuschuss an den Erneuerungsfond der Bötzbergbahn	„ 16,247. 42	408,060	01				
c. Aargauische Südbahn	Fr. 195,564. 51						
ab: Ausserordentlicher Zuschuss an den Erneuerungsfond der Aarg. Südbahn	„ 9,234. 04	186,330	47				
d. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten		**6,915**	**31**				
e. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil		55,000	—	1,225,645	17		
4. Ertrag von verpachteten Linien		.	.	—	—		
5. Ertrag verfügbarer Kapitalien (incl. Fr. 191,651. 25 Gewinn auf Gotthard-Obligationen)		.	.	488,888	58		
6. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien		.	.	—	—		
7. Ertrag von Nebengeschäften:							
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee		105,699	76				
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee		41,902	13				
c. Imprägniranstalt		4,500	—	152,101	89		
8. Zuschüsse aus den Spezialfonds:							
a. Erneuerungsfond		1,001,370	44				
b. Unfallversicherungsfond		36,438	50				
c. Versicherungsfond gegen Transportgefahren		2,606	70	1,040,415	64		
9. Betriebs-Subventionen		.	.	—	—		
10. Aus sonstigen Quellen:							
Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn		.	.	32,000	—	10,036,419	09
Summa		.	.	.	.	**10,190,853**	**42**

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1884.

Ausgaben.			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien:								
Bischofszellerbahn			.	.	70,091	58		
2. Contocorrentzinse und Provisionen etc. (incl. Fr. 250,000 Provision an die schweizerische Eisenbahnbank) . . .			.	.	398,176	91		
3. Verzinsung der consolidirten Anleihen:								
a. Obligationen älterer Anleihen.								
Fr. 12,100,000 zu 4 %			484,000	—				
„ 34,000,000 „ 4½ %		Fr. 1,530,000. —						
„ 5,000,000 „ 4½ % 1. Januar / 15. April 1884		„ 65,625. —						
„ 5,000,000 „ 4½ % 1.-31. Jan. 1884		„ 18,750. —	1,614,375	—				
Fr. 56,100,000			2,098,375	—				
b. Subventions-Darleihen.								
Fr. 3,200,000 zu 2½ %		Fr. 80,000. —						
„ 750,000 „ 3¼ % 1. Januar / 31. März 1884		„ 6,093. 75						
„ 500,000 „ 3¼ %		„ 16,250. —						
„ 450,000 „ 4½ %		„ 20,250. —	122,593	75				
Fr. 4,900,000								
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.								
Fr. 3,000,000 zu 3½ % per 4 Monate		Fr. 35,000. —						
„ 4 % „ 8 „		„ 80,000. —	115,000	—				
d. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.								
Fr. 78,850,000 zu 4½ %		Fr. 3,548,250. —						
„ 4,206,000 „ 4½ % 15. Januar / 31. Dezember 1884		„ 181,383. 75						
„ 1,701,000 „ 4¼ % 31. Januar / 31. Dezember 1884		„ 66,268. 12						
„ 1,799,000 „ 4¼ % 15. April / 31. Dezember 1884		„ 54,157. 40						
Fr. 86,556,000		Fr. 3,850,059. 27						
abzüglich Marchzinse		„ 3,357. 19	3,846,702	08	6,182,670	83		
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen:								
a. Zu Abschreibungen			57,779	70				
b. Zu Amortisationen			1,040,000	—	1,097,779	70		
5. Einlage in die Spezialfonds:								
a. Erneuerungsfond			1,350,000	—				
b. Unfallversicherungsfond			60,000	—				
c. Versicherungsfond gegen Transportgefahren . . .			20,000	—	1,430,000	—		
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken:								
a. Ausbau und neue Anlagen			9,263	31				
b. Definitive Stationsanlage Horgen (4. Rate a. d. Erneuerungsfond bestritten)			100,000	—				
c. Dubiosenconto, Betriebsdefizit Effretikon-Hinweil pro 1884 .			38,348	45	147,611	76	9,326,330	78
7. Zur Verfügung der Aktionäre			.	.	.	.	864,522	64
Summa .			.	.	.	.	**10,190,853**	**42**