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

Kapitel: 4: Betrieb

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: 20.08.2025

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

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.**	**1884.**
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer.	Kilometer.
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)			I. **Nordostbahn** (eigenes Netz).	**1884** (541 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1883		Mindereinnahme gegenüber 1883	
Fr.	Cts.	Prozente	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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				
„ II	54,645	37.83	58,512	20.58	201,727. 99	.	228,407. 12	.
„ 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				
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	7,063,782. 50	90.99	6,912,800. 78	93.26
„ 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	„	6.81	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**		**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	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach Personenzahl	nach 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	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach Personenzahl	nach 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
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
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 per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					
		Personen	Gepäck	Güter						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	
		Personenzugslokomotiven		Güterzugslokomotiven	Tenderlokomotiven		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.	1884	6.4140	5.8902	9.9567	5.5430	8.2070	—	7.5914	—	5.34
Rangir-) Kilom.	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.	1884	0.0179	0.0241	0.0271	0.0199	0.0226	—	0.0220	—	0.018
Rangir-) Kilom.	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.	26.34	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	—
									für jeden Tag	
per Wagenachsenkilom. . . 1884	„	1.32	1.71	0.90	1.21	1.29	—	1.15	—	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	vierrädrige	Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	per Bahnkilometer	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	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material u. Arbeitslöhne	per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Ausgaben für Material	Arbeitslöhne für Wagen-Reiniger und Heizer	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	vierrädrige	Güterwagen vierrädrige	Totalzahl der Wagen	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	per Bahnkilomtr.	per Achsenkilomtr.	Die Wagen haben leer zurückgelegt	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	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen: Ausgaben für Arbeitslöhne: Total	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)		
		Centralverwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditionsdienst	Transportdienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotivkilometer	per Wagenachsenkilometer	per Bahnkilom.	Gesammtbetrag	
												Oberbau	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 „ I_a . .	2,600	6.78	5,234	12.78	93,527. —	.	99,892. 19	.
„ „ I_b . .	914	2.38	967	2.36				
„ „ II_a . .	1,559	4.07	894	2.18				
„ „ II_b . .	239	0.62	429	1.05				
„ „ III_a . .	1,040	2.71	772	1.89				
„ „ III_b . .	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.