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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 33 (1885)

Artikel: Dreiunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft umfassend das Jahr 1885

Autor: Studer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730425

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: 12.12.2025

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

Dreiunddreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion

und

Bericht des Verwaltungsrathes

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr

1885.

ZÜRICH
Druck von Orell Füssli & Co.
1886.

Direktion:

	Ablauf der Amtsdauer.
H. Studer, in Bendlikon, *Präsident*	1886
Dr. **Eugen Escher,** in Zürich, *Vizepräsident*	„
Jul. Frölich, von Fischingen (Thurgau), in Enge-Zürich	1888
E. Russenberger, von Schaffhausen, in Zürich	1886
C. Arbenz, in Zürich	1888

Verwaltungsrath:

Dr. **M. Römer,** Stadtpräsident, in Zürich, *Präsident*	1886
A. Vögeli-Bodmer, Oberst-Divisionär, in Zürich	„
Wild-Wirth, Oberstl., in Zürich	„
Rieter, Ständerath, in Winterthur	„
Cramer-v. Wyss, in Aussersihl	1888
Huber-Werdmüller, Oberst, in Riesbach	„
Jul. Stapfer, Kantonsrath, in Horgen	„
J. Brennwald, Nationalrath, in Feldbach-Hombrechtikon	„
Altwegg, Obergerichtspräsident, in Frauenfeld	1886
Vogler, Regierungsrath, in Frauenfeld	„
Dr. **Bachmann,** Nationalrath, in Frauenfeld	1888
Egloff, gew. Oberst-Divisionär, in Tägerweilen	„
J. Wildberger-Studer, Bezirksrichter, in Schaffhausen	1886
Blank-Arbenz, in Schaffhausen	„
Moser-Ott, Regierungsrath, in Schaffhausen	1888
Eugen Ziegler, Bezirksgerichtspräsident, in Schaffhausen	„
Dr. **Brentano,** Bezirksgerichtspräsident, in Laufenburg	1886
Haberstich, Ständerath, in Aarau	„
Dr. **Fahrländer,** Landammann, in Aarau	1888
Emil Laue, Fabrikbesitzer, in Wildegg	„
C. Jenny, Rathsherr, in Ziegelbrücke	1886
Gust. Naville, Ingenieur, in Zürich	„
G. Stoll, gew. Direktor, in Enge-Zürich, *Vizepräsident*	„
W. Speiser, Direktor, in Basel	1888
Konrad Keller, Direktor, in Winterthur	„
W. Hauser, Regierungsrath, in Wädensweil	1887

Revisionskommission:

Guyer-Zeller, Kantonsrath, in Zürich, *Präsident*	1886
Landis, Nationalrath, in Richtersweil	„
E. Zweifel, Landammann, in Glarus	„
v. Hegner, Oberstl., Schloss Eppishausen (Thurgau)	„
Ernst Hentsch, Banquier, in Genf	„

Dreiunddreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1885.

Inhaltsverzeichniss.

	Seite
I. **Verhältniss zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden**	3
II. **Verhältniss zu andern Transportanstalten**	6
III. **Finanzverwaltung**	12
IV. **Betrieb**	18
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	18
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs	18
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	18
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	22
3. „ der Durchschnittsergebnisse	23
4. „ der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	24
5. „ der Frequenz nach den Stationen	25
6. „ des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn	29
7. „ des Verkehrs nach den Waarengattungen	32
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	35
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes	36
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	36
2. Statistik des Betriebsdienstes	40
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	43
b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen	45
D. Finanzergebniss	48
E. Verschiedenes	52
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	52
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	55
3. Werkstättebetrieb	58
4. Unfälle	58
5. Versicherungen	59
6. Personaletat	59
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	60
8. Kautionskassen	61
9. Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse	62
V. **Bahnbau**	62
A. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien	62
B. Rollmaterial und Nebengeschäfte	63
VI. **Direktion**	63

Rechnungen.

I. Betriebsrechnung.
II. Gewinn- und Verlustrechnung.
III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, nebst Beilage.
IV. Kapitalrechnung.
V. Bilanz per 31. Dezember 1885, nebst Beilage.
Beilagen:
1. Rechnung über den Erneuerungsfond.
2. Rechnung über den Versicherungsfond.
3. Rechnungen über die Nebengeschäfte.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit. !

Der dreiunddreissigste Geschäftsbericht über die Verwaltung unsers Unternehmens, den wir die Ehre haben Ihnen hiemit vorzulegen, umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1885, soweit derselbe nicht schon im Berichte für 1884 behandelt ist, und schliesst sich auch in der Form dem Letztern an.

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

Bundesgesetze betreffend das Eisenbahnwesen sind im Berichtjahre nicht erlassen worden.

Schon im vorjährigen Geschäftsberichte wurde des Bundesbeschlusses betreffend die Eisenbahntarife vom 19. Dezember 1884 gedacht, sowie der hinsichtlich desselben von den Bahnverwaltungen im März 1885 dem Eisenbahndepartement abgegebenen Erklärungen. Letzteres veranstaltete nun auf 7. September 1885 eine bezügliche Besprechung mit den Bahnverwaltungen, welche sich im Wesentlichen auf die Erweiterung der nach der zweiten Stückgutklasse zu tarifirenden Artikel, die aus eigener Initiative der Bahnverwaltungen inzwischen in Erörterung gezogene Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete und die hiefür den Bahnen zu gewährenden Kompensationen bezog. An dieser Konferenz gelang eine Einigung in folgendem Sinne: 1. Die Bahnverwaltungen gewähren die zweite Stückgutklasse auch für Wein und Most in Fässern, Käse, Butter, Gemüse, essbare Kastanien, frische Trauben und gedörrtes Obst. 2. Die Gültigkeitsdauer der Retourbillete wird für Distanzen von mehr als 100 Kilometern allgemein je um einen Tag verlängert, ferner für kürzere Distanzen ebenfalls auf 3 Tage erstreckt, insofern die Billete an Tagen vor Sonn- und Festtagen gelöst werden. 3. Als Kompensation wird das Departement dem Bundesrath einerseits die Bewilligung einer Einschreibgebühr von 10 Cts. auf Vieh- und Gepäcksendungen beantragen, anderseits für die Taxberechnung bei Gepäcksendungen die Fixirung des Minimalgewichts auf 20 Kilogramm und die Aufrundung von 10 zu 10 Kilogramm. Diese Vereinbarung wurde von allen Bahnverwaltungen genehmigt, unserseits nach eingeholter Zustimmung des Verwaltungsrathes, worauf der schweizerische Bundesrath seinerseits unterm 20. Oktober den vom Eisenbahndepartement in Aussicht gestellten Beschluss fasste, in der Meinung, dass die Vereinbarung in allen Theilen auf den 1. Januar 1886 in Wirksamkeit gesetzt werden solle. Letzeres ist denn auch geschehen, hinsichtlich der Erweiterung der zweiten Stückgutklasse mittelst Ausgabe eines neuen schweizerischen Ausnahmetarifs No. 9.

Ein anderes Postulat des Bundesbeschlusses: Sorge für bessere Publikation der Tarife, fand auf Anregung der Bahnverwaltungen in der Weise seine Erledigung, dass die seither unter den übrigen Inseraten des schweizerischen Bundesblattes zerstreuten bezüglichen Publikationen in eine besondere, mindestens wöchentlich erscheinende und zu geringem Preise abonnirbare Beilage des Bundesblattes verwiesen wurden.

Bei der Besprechung vom 7. September machte das Eisenbahndepartement aufmerksam, dass es mit der damals erzielten Einigung die Angelegenheit noch nicht in ihrem ganzen Umfange als erledigt ansehe, und gab der Hoffnung Ausdruck, dass die Bahnverwaltungen sich noch zu anderen Zugeständnissen bereit finden lassen werden. In der That beantragte dasselbe den Bahnverwaltungen schon auf den 19. November eine abermalige Besprechung, in welcher Taxerleichterungen für baumwollene Garne und Gewebe, Parquetteriewaaren, Heu, Stroh, Torf und Gerberrinde, ferner die Verkürzung der Lieferfristen besprochen werden sollten. Die Bahnverwaltungen sahen sich jedoch genöthigt, um eine Verschiebung dieser Besprechung nachzusuchen, um die von ihnen schon vorher begonnenen Erhebungen über die finanzielle Tragweite der beantragten Taxmassnahmen zu Ende führen, sowie hinsichtlich der Möglichkeit einer Verkürzung der Lieferfristen vorerst eine nähere Prüfung veranlassen zu können. In Folge dessen wurde die Besprechung wieder abgesagt und fand innert des Berichtsjahres nicht mehr statt.

Mit der im letztjährigen Berichte des Verwaltungsrathes erwähnten Klage gegen den Fiskus des Kantons Zürich betreffend Konversion der Betheiligung des letztern bei der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern, ist die Nordostbahn durch Urtheil des Bundesgerichtes vom 3. Juli 1885 abgewiesen worden, gestützt auf die Anschauung: die im Vertrage mit dem Kanton Zürich vom 5. Mai 1873 vorgesehene Konversion sei nur für den Fall vereinbart worden, dass die Linie Thalweil-Zug wirklich gebaut werde. Nachdem wir vorsorglich schon während dieses Prozesses, nämlich am 15. November 1884, die Betheiligung des Kantons Zürich eventuell zur Rückzahlung auf den 31. Dezember 1885 gekündigt hatten, diese Kündigung aber von der Regierung als unzulässig bestritten worden war, sind wir unterm 28. Oktober 1885 mit einer neuen Klage an das Bundesgericht gelangt, die dahin schliesst: „Das Bundesgericht möge:

„*a)* den Vertrag zwischen dem Regierungsrath des Kantons Zürich und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, betreffend die Auslösung des Kantons Zürich von der Betheiligung bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, vom 5. Mai 1873 als unwirksam erklären und der Klägerin Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewähren;

„*b)* unsere vom 15. November 1884 datirte Kündigung der Staatsbetheiligung auf Grundlage des Art. 18 des Vertrages vom 14. Dezember 1861 zur Rückzahlung auf den 31. Dezember 1885 begründet erklären und demnach aussprechen: es sei die Nordostbahngesellschaft berechtigt, das im Staatsbesitze befindliche Obligationenkapital von Fr. 1,675,000 auf den 31. Dezember 1885 in diesem Betrage zurückzubezahlen, und es bleiben dabei die Ansprüche des Kantons Zürich auf die vertragliche Nachvergütung der zu einer Durchschnittsverzinsung von $4^1/_2$ % noch fehlenden Beträge gewahrt."

Diese neue Klage stützt sich darauf, dass der Vertrag vom 5. Mai 1873 beidseitig auf Grund von unzutreffenden Voraussetzungen abgeschlossen worden und darum reszissibel sei.

Bei Ausarbeitung dieses Berichtes war das Verfahren erst bis zur Duplik durchgeführt.

Die vom Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn erhobene Einsprache gegen Ausrichtung einer Dividende an die Prioritäts-Aktionäre für das Jahr 1883 ist vom Bezirksgerichte Zürich durch Urtheil vom 25. September 1885 und von der Appellationskammer des Obergerichtes des Kantons Zürich durch Urtheil vom 26. Dezember 1885 wieder geschützt worden, von beiden Instanzen im Wesentlichen unter Festhaltung je der Motive, welche sie ihren Urtheilen betreffend die Dividende für 1882 zu Grunde gelegt hatten. Unsere beim Bundesgerichte eingelegte Berufung blieb ohne Erfolg, indem diese Instanz unterm 10. April d. J. das appellirte Urtheil bestätigte, wobei sie sich den Rechtsausführungen der Appellationskammer im Grossen und Ganzen anschloss.

Dagegen sind wir in der angenehmen Lage, Ihnen einen für die Nordostbahn befriedigenden Ausgang des vom gleichen Komite gegen die Ausrichtung einer Dividende für das Jahr 1884 angestrengten Prozesses melden zu können. Auch in diesem Prozesse hat die erste Instanz mittelst Urtheils vom 4. November 1885 die Klage geschützt. Die Appellationskammer des Obergerichtes dagegen hat dieselbe durch Urtheil vom 26. Dezember 1885 verworfen, davon ausgehend, dass gemäss den frühern Rechtsausführungen dieser Instanz die Nordostbahn an der Ausrichtung der dekretirten Dividende nicht verhindert werden könne, sobald als feststehend angenommen werden müsse, es habe das Unternehmen einen entsprechenden Reinertrag abgeworfen; dass diese Voraussetzung nun aber für das Jahr 1884 gemäss der vom schweizerischen Bundesrathe genehmigten Bilanz zutreffe. Dieser Entscheid wurde vom Bundesgerichte auf die von der Gegenpartei eingelegte Berufung durch Urtheil vom 10. April d. J. bestätigt. Hiebei konstatirte das Bundesgericht, dass das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 nicht blos administrativrechtlicher, sondern auch civilrechtlicher Natur sei, und dass der Amortisationsplan für die abzuschreibenden Aktivposten, wie solcher vom schweizerischen Bundesrathe festgestellt worden, von den Gläubigern nicht mehr angefochten werden könne.

Ungeachtet dieses Urtheiles hat die Ausrichtung der Dividende für das Jahr 1884 noch nicht bewerkstelligt werden können, weil unmittelbar nach Erlass des zweitinstanzlichen Urtheiles vom Verwaltungsrathe der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen eine gleiche Einspruchsklage mit Bezug auf alle seit 1880 beschlossenen Dividenden erhoben worden ist, die z. Z. noch der erstinstanzlichen Erledigung entgegensieht.

Durch Beschluss des schweizerischen Bundesrathes sind wir trotz nachdrücklichster Einsprache verhalten worden, vom 1. April 1884 ab einem Vormittags-Schnellzuge St. Margarethen-St. Gallen-Winterthur Fortsetzung nach Zürich zu geben und ebenso am Abend eine Schnellzugsverbindung in umgekehrter Richtung herzustellen. Da es ohne schwere Schädigung der Interessen der von unsern Linien bedienten Landesgegenden nicht möglich gewesen wäre, dieser Auflage anders als durch separate Führung dieses Schnellzuges gerecht zu werden, so blieb uns keine andere Wahl, als uns für diese zu entscheiden. Unsere Unternehmung kam damit in den Fall, auf der Strecke Winterthur-Zürich drei Schnellzüge in kurzen Intervallen sich folgen zu lassen. Wir konnten die Verfügung des Bundesrathes nicht als sachlich gerechtfertigt anerkennen, weil der Zweck dieses Schnellzuges durch eine etwas modifizirte Zugslage auf dem Netze der Vereinigten Schweizerbahnen und durch den dadurch ermöglichten Anschluss an unsere schon bestehenden Schnellzüge ganz wohl hätte erreicht werden können; zum allermindesten mussten wir die der Nordostbahn zugemuthete Leistung als eine solche ansehen, welche ihr gemäss Art. 33 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen einen Anspruch auf billige Entschädigung gibt. Da der Bundesrath die Bezahlung irgend welcher Vergütung ablehnte, haben wir unsere bezügliche Forderung im Berichtsjahre beim Bundesgerichte eingeklagt. Der Prozess ist erst bis zur Duplik durchgeführt. Im Verlaufe desselben hat sich herausgestellt, dass der Bundesrath sich von der Regierung des Kantons St. Gallen, auf deren andauerndes Drängen der von uns angefochtene Beschluss gefasst worden war, für alle Folgen des letztern einen Revers hat ausstellen lassen! In Folge dessen nimmt nun auch der Kanton St. Gallen als Litisdenunciat des Bundes am Prozesse Theil. Wir fügen noch bei, dass die separate Führung des Schnellzuges auf der Strecke Winterthur-Zürich nur bis zum Beginne des Sommerfahrplanes 1884 gedauert hat; von da an wurde der Anschluss an unsere etwas modifizirten Züge 4 und 13 bewerkstelligt.

Im letzten Berichte haben wir der Vorlagen erwähnt, welche der Bundesrath mit Rücksicht auf den ihm nach Ablauf des Jahres 1885 in der Moratoriumsangelegenheit zukommenden Entscheid von uns verlangt

hat. Diese Vorlagen, die sehr eingehende Erhebungen und sorgfältige Berechnungen erheischten, konnten von uns innert der anberaumten Frist, d. h. bis Ende September 1885 nicht vollständig eingeliefert werden, sondern zum Theil erst gegen Ende November 1885. — Zur Prüfung derselben hat der Bundesrath eine Kommission von drei Sachverständigen ernannt, welche ihren Bericht in der ersten Hälfte des Monats Mai l. J. erstattet haben dürfte. Mit den Vertretern der Moratoriumslinien haben inzwischen keine weitern Verhandlungen stattgefunden, da wir glaubten, vorerst gewärtigen zu sollen, zu welchen Verfügungen der Bundesrath sich veranlasst sehen werde. Vorläufig hat derselbe auf eine bezügliche Anfrage des Regierungsrathes des Kantons Aargau durch Beschluss vom 26. Dezember 1885 sich dahin ausgesprochen, dass die für die Moratoriumslinien durch den Bundesbeschluss vom 14. Februar 1878 festgesetzten Fristen bis zu dem Zeitpunkte laufen, in welchem die Bundesbehörden diese Fristen neu angesetzt haben werden.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Der Konferenz schweizerischer Eisenbahnen trat im Laufe des Berichtsjahres auch die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn bei.

Fragen des Güterverkehrs von grösserer Wichtigkeit hatte dieselbe nicht zu behandeln.

Von den Verhandlungen der Konferenz über Angelegenheiten des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs verdient eine neue Vereinbarung mit der schweizerischen Postverwaltung Erwähnung, derzufolge die Entschädigung der Bahnverwaltungen für den Transport der Fahrpoststücke über 5 Kilogramm Gewicht, anstatt im Wege der Ausrichtung einer Aversalsumme fortan, zunächst für die Jahre 1885—1887, wieder auf Grund der effektiven Transportquantitäten und einer Taxe von $2^1/_2$ Cts. für 100 Kilogramm und Kilometer (= der halben Gepäcktaxe) erfolgen wird. — Ferner hat die Konferenz — in Ausführung des auf Seite 3 erwähnten Übereinkommens mit dem Eisenbahndepartement — die Vereinbarung über die Organisation des direkten Verkehrs hinsichtlich der Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer der Billete und die Bestimmungen über das Minimalgewicht und Gewichtsabrundung für Gepäcktransporte geändert, ist aber hiebei dazu gelangt, von der eingeräumten Befugniss zur Berechnung eines Minimalgewichts von 20 Kilogramm vorläufig keinen Gebrauch zu machen, sondern einstweilen die Taxen nur für 10 Kilogramm in minimo erheben zu lassen.

Mit Betriebsfragen hatte sich die schweizerische Eisenbahnkonferenz im Berichtsjahr in vermehrtem Masse zu befassen. Von den wichtigern sind folgende zu erwähnen:

1. Einführung kontinuirlicher Bremsen. Auf dem Netz der Nordostbahn wurden mit der Luftdruckbremse System Wenger Versuche in grösserm Masstabe vorgenommen; zu einem Abschluss werden dieselben erst im laufenden Jahr gelangen.

2. Reglement für Militärtransporte auf Eisenbahnen. Nachdem der Eisenbahnkonferenz Gelegenheit gegeben worden war, ihre Wünsche bezüglich des Entwurfs zu diesem Reglement auszusprechen, ist dasselbe vom schweizerischen Bundesrath am 3. November 1885 definitiv festgestellt und vom 1. Januar 1886 an in Kraft gesetzt worden.

3. Gemeinsamer Plakatfahrtenplan für die schweizerischen Bahnen. Nachdem die Konferenz diese Neuerung im Prinzip gutgeheissen hat, wurde eine Verwaltung mit der Ausarbeitung eines bezüglichen Projektes betraut. Zu einem Abschluss ist die Angelegenheit indess noch nicht gediehen.

4. Das schweizerische Eisenbahndepartement wünscht die Aufstellung einheitlicher Vorschriften für den Bahnbewachungsdienst. Da dieser Dienstzweig bei den einzelnen Bahnen in ganz verschiedener Weise organisirt, eine einheitliche Reglementirung desselben daher unmöglich ist, wurden mit dem Departement Verhandlungen im Sinne eines Verzichtes auf seine Anregung gepflogen; dieselben sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

5. Das Eisenbahndepartement hat an die Bahnverwaltungen das Postulat betreffend Festsetzung eines Normaltypus für Eisenbahnwagenachsen und von Normalien für das Rollmaterial überhaupt (Hauptdimensionen für Güterwagen, Tragfedern, Räder, Bandagen, Buffer etc.) bei Neuanschaffungen gestellt. Diese Fragen werden durch den Technikerverein einlässlich geprüft. Ferner verlangte das Eisenbahndepartement die jeweilige Vorlage von Detailzeichnungen etc. bei Neuanschaffungen von Rollmaterial, was die Konferenz veranlasste, an die genannte Behörde das Gesuch zu stellen, von der Aufstellung von Vorschriften über die Details der Konstruktion Umgang zu nehmen und sich auf Vorschriften zum Zwecke der Betriebssicherung, die doch für die Behörde allein massgebend sein müsse, zu beschränken.

6. Die Forderung des Eisenbahndepartements auf alljährliche Revision der Personenwagen, welche nach Ansicht der Eisenbahnkonferenz durch die praktischen Verhältnisse des schweizerischen Eisenbahnbetriebes nicht geboten ist und eine nutzlose Erschwerung des Betriebes bilden würde, wurde beanstandet, mit dem Ersuchen, die periodische Revision erst nach einem Parcours von 40,000 Kilometer vorzuschreiben. Die Angelegenheit ist noch pendent.

7. Das im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Interimsübereinkommen der schweizerischen Wagenverbandsbahnen wurde für ein weiteres Jahr gültig erklärt. Da bei Abfassung dieses Berichtes die bezüglichen Ausgleichsrechnungen auf der Basis der Ergebnisse des Jahrs 1883 noch nicht abgeschlossen waren, so lässt sich über die finanzielle Tragweite dieses Übereinkommens zur Zeit noch kein abschliessliches Urtheil fällen.

8. Nachdem der schweizerische Bundesrath neue Vorschriften behufs Verhinderung der Ausbreitung von Thierseuchen durch den Viehverkehr auf Eisenbahnen erlassen hatte, wurde von der Eisenbahnkonferenz zur Ausführung dieser Vorschriften eine gemeinsame Instruktion betreffend Desinfektion der zum Transport von Vieh und frischen Häuten benutzten Eisenbahnwagen aufgestellt. Damit im Viehverkehr mit den angrenzenden Ländern Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien und Frankreich die in dem einen Land erfolgte Desinfektion auch im andern respektirt werde und dadurch dem Versender oder Empfänger die Bezahlung einer doppelten Desinfektionsgebühr erspart bleibe, pflogen die schweizerischen Grenzbahnen mit ihren Nachbarbahnen sachbezügliche Verhandlungen; da jene sich inkompetent erklärten, wurde die Intervention des schweizerischen Bundesrathes angerufen, der es übernahm, die Angelegenheit auf diplomatischem Wege mit den betreffenden Staatsregierungen weiter zu behandeln.

9. Die Eisenbahnkonferenz sah sich veranlasst, wegen der nach und nach entstandenen ungebührlichen Belastung der Schnellzüge durch die nicht nur Briefe, sondern auch Frachtstücke führenden schweren Bahnpostwagen, und die daraus resultirenden Konsequenzen — grosse Traktionskosten und Zugsverspätungen wegen des zeitraubenden Umlads auf den Hauptbahnhöfen — beim Eisenbahndepartement vorstellig zu werden und dasselbe um dessen Intervention zwecks Abhülfe zu ersuchen.

10. Die Zugsverspätungen, wie sie der starke Herbstverkehr immer mit sich bringt, gaben der Bundesbehörde Veranlassung, von den Bahnverwaltungen die Einführung vermehrter Kontrolmassregeln und eine detaillirtere Rapportirung zu verlangen, zu dem Zwecke, die Ursachen der Zugsverspätungen noch besser als bisher kennen lernen

und eventuell in Erwägung ziehen zu können, ob der gemischte Kursdienst (Beigabe von Frachtgütern an die Personen- und Schnellzüge) in bisheriger Weise weiter zu gestatten sei. Hierüber fanden mit dem Departement unter Klarlegung aller Verhältnisse Verhandlungen behufs Modifikation seines Postulates statt. Dieselben sind noch nicht zum Abschlusse gelangt.

11. Von dem Reglement der schweizerischen Eisenbahnen über Gewährung von Taxermässigungen an Bahnangestellte und deren Familienangehörige (Beamtenbillete), vom 15. Juli 1883, wurde gegen Ende des Berichtsjahres eine Neuauflage, enthaltend alle seither im Instruktionsweg eingeführten Änderungen und Ergänzungen veranstaltet. Ferner wurde die Übereinkunft betreffend Ermächtigung zu gegenseitiger Verabfolgung von Freibilleten an Bahnangestellte für einzelne Fahrten, von einer Bahn auf die andere übergehend, revidirt und ein neues Freikartenformular aufgestellt.

Aus den Verhandlungen der Konferenz der kommerziellen Union ist zu erwähnen, dass die theilweise Ausnahmsstellung, welche sich die Jura-Bern-Luzernbahn für ihre Linien Neuchâtel-Chaux-de-Fonds-Locle und Bienne-Tavannes-Convers ausbedungen hatte, in Folge des Anschlusses genannter Linien an das französische Bahnnetz bei Morteau gemäss Art. 4 der Konvention vom 8. Januar 1879 in Wegfall kam. Im Übrigen hatte diese Konferenz keine Geschäfte von eingreifenderer Tragweite zu erledigen. Zwar traten zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und uns hinsichtlich einzelner Bestimmungen der Konvention Differenzen von grundsätzlicher Bedeutung zu Tage; allein man fand beiderseits angezeigt, deren Behandlung und allfällige schiedsgerichtliche Austragung zu verschieben, in Gewärtigung des Ausganges der Unterhandlungen über vertragliche Beordnung der Konkurrenzverhältnisse im Verkehr mit Österreich-Ungarn.

Die Konferenz der Reformtarifbahnen hielt mehrere Sitzungen. In denselben wurden namentlich die Anregungen berathen, welche Seitens des Eisenbahndepartements in Behandlung des Bundesbeschlusses über die Eisenbahntarife erfolgten, und worüber wir uns schon im ersten Abschnitt geäussert haben. Sodann einigte sich die Konferenz über eine Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, welche auf den 1. April 1885 in Kraft gesetzt wurde und die seit Erscheinen der ersten Auflage an den deutschen Tarifvorschriften vorgenommenen Änderungen, mit einigen Ausnahmen, auch in der Schweiz zur Durchführung brachte. Dem Verkehr wurde hiedurch eine ziemlich bedeutende Zahl von Erleichterungen gewährt, aus denen wir nur die Versetzung der zusammengesetzten Maschinen in die Güter der Spezialtarife als die wichtigste hervorheben, während irgendwelche nennenswerthe Erschwerungen nach keiner Richtung eintraten. Das Eisenbahndepartement beanstandete anfänglich diese Neuauflage und verlangte deren einstweilige Ausserkraftsetzung, indem es zugleich über verschiedene Punkte weitere Aufschlüsse verlangte; indessen liess es sich durch den Hinweis, dass eine solche Massnahme keineswegs im Interesse des Verkehrs liegen würde, zum Fallenlassen seines Begehrens bestimmen. Eine Anzahl weiterer Änderungen an den Tarifvorschriften soll durch einen I. Nachtrag zu denselben durchgeführt werden; die abschliessliche Einigung über diesen Nachtrag liess sich im Berichtsjahr nicht mehr erzielen. Ebenso wird die Übergabe der bisher von den Reformtarifbahnen in besonderer Konferenz behandelten Geschäfte an die allgemeine Eisenbahnkonferenz erst im laufenden Jahr erfolgen können.

Die Ausgabe der neuen, nach dem Reformsystem erstellten Gütertarife der Westschweizerischen Bahnen ist diesen erst auf den 1. März 1886 möglich geworden; in Folge dessen verblieben für unsern Verkehr mit denselben die alten Gütertarife nach dem 1872er System noch in Kraft. Dagegen wurden die seitherigen Tarife für unsern Verkehr mit der Jura-Bern-Luzernbahn und der Emmenthalbahn auf den 1. Juni 1885 durch Reformtarife ersetzt; ferner wurden solche Tarife mit der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn erstellt.

Der südwestdeutsch-schweizerische Verbandsverkehr wurde durch Erstellung direkter Tarife mit einem Theile des preussischen Eisenbahndirektionsbezirkes Köln (linksrheinisch) erweitert.

Mit Bayern wurden ein neuer Getreidetarif, ferner Sammelgütertaxen zwischen einigen wichtigen bayerischen Stationen und den westschweizerischen Transitstationen vereinbart.

Die schon im Vorjahr angebahnte Neuerstellung der deutsch-italienischen und schweizerisch-italienischen Gütertarife konnte im Berichtsjahr noch nicht erfolgen. Zwar wurden die bezüglichen Verhandlungen der betheiligten Schweizerbahnen unter sich ausreichend rasch gefördert, um in der ersten Jahreshälfte sowohl den italienischen als den deutschen und österreichischen Bahnen Vorschläge über die Grundsätze, nach denen die neuen Tarife erstellt werden sollen, unterbreiten zu können. Allein die Umgestaltung, welche mittlerweile die Eisenbahnverhältnisse in Italien erfuhren, und besondere Verhandlungen, welche die deutschen Bahnen vorerst unter sich als nothwendig erachteten, hatten zur Folge, dass die schweizerischen Vorschläge noch nicht zu einer erschöpfenden und abschliessenden Berathung gelangten. Die hiedurch eingetretene Verzögerung ist zu bedauern: schon aus formellen Gründen, weil die jetzigen Tarife durch eingetretene Änderungen in den Tax- und Verkehrsverhältnissen vielfältig durchbrochen und dadurch unübersichtlich und unzuverlässig geworden sind; noch mehr aber, weil dem Verkehr der Nord- und Ostschweiz mit Italien inzwischen diejenigen Taxermässigungen nicht zukommen, welche der Schweizerischen Central- und Nordostbahn von der Gotthardbahn in theilweiser Kompensation der von ihnen für Erleichterung des Gotthardverkehrs neu zu übernehmenden Opfer zugestanden worden sind. Immerhin wurden wenigstens einzelne jener Ermässigungen dem Verkehr zwischen der Schweiz und Italien durch Ausgabe provisorischer Tarife schon jetzt zugewendet.

Wie im letztjährigen Berichte bereits mitgetheilt wurde, sahen wir uns genöthigt, die zufolge Eröffnung der Arlbergbahn getroffenen Vereinbarungen für den Verkehr mit Österreich-Ungarn insoweit zu künden, als sie die Instradirung auf Schweizergebiet und die Reexpeditionssendungen betreffen. Seither haben Verhandlungen zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und uns stattgefunden, um die einschlägigen Verkehrsverhältnisse auf eine andere Weise zu beordnen, welche den gemachten Erfahrungen Rechnung tragen, die beiderseitige Verkehrsstellung billig berücksichtigen und die bestehende Interessenkollision wenigstens der Hauptsache nach beseitigen soll. Obwohl diese Verhandlungen im Spätjahr zur Einigung über den schwierigsten Differenzpunkt führten, konnte doch die vollständige Einigung vor Jahresschluss nicht mehr erzielt werden. Immerhin dauerten die Verhandlungen fort, wesshalb wir die Hand dazu boten, dass die bestehenden Tarife und Instradirungsvorschriften vorläufig noch unverändert in Anwendung blieben, und auch zur Erstellung weiterer Tarife mit Österreich-Ungarn unter den nöthigen Vorbehalten mitwirkten. Demzufolge traten zu den schon im Jahr 1884 in Kraft gesetzten Tarifen noch folgende hinzu: Getreidetarif mit Mähren, Holztarife mit Österreich und Ungarn, Ausnahmetarife für Eier, Rohtabak und Mineralwasser. Auf den 1. Januar 1886 konnte der Theil I der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife ausgegeben werden, welcher die reglementarischen Bestimmungen in neuer Auflage, ferner die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation enthält.

Für die Schweizerbahnen ist, neben dem eigenen Verkehr mit Österreich-Ungarn, auch der Transit-Güterverkehr zwischen letzterem und Deutschland, sowie Frankreich von Bedeutung. Ihre Einbeziehung in den Transitverkehr mit Deutschland erfolgte, entsprechend den getroffenen Vereinbarungen, im Laufe des Berichtsjahres; dagegen konnte die vereinbarte Einbeziehung in die weit wichtigeren Transittarife mit Frankreich noch nicht herbeigeführt werden, trotzdem im Berichtsjahre viele Zeit und Arbeit auf bezügliche Tarifarbeiten

verwendet wurde. Auch der beabsichtigte direkte Tarif zwischen Österreich-Ungarn und Delle transit gelangte nicht mehr zum Abschluss. Wir waren daher genöthigt, im Einvernehmen mit den andern Schweizerbahnen unsern Linien eine angemessene Betheiligung an dem österreichisch-ungarisch-französischen Transitverkehr dadurch zu sichern, dass wir die seither namentlich für die Massentransporte (Holz, Getreide und Wein) gewährten ermässigten Transitsätze in Kraft erhielten und, wo die ausländische Konkurrenz dazu nöthigte, dieselben noch weiter reduzirten. Auch gelang es, für einzelne Transporte mit den betheiligten ausländischen Bahnen gemeinsame Ausnahmetaxen zu vereinbaren.

Wir waren bemüht, den Güterverkehr des rechten Zürichseeufers weiter zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wurden direkte Tarife zwischen demselben und der Schweizerischen Centralbahn, sowie dem Badischen Bahnhof in Basel erstellt, ferner die dem Eisenbahn-Güterverkehr gemachten Zugeständnisse jeweilen auf den Seeverkehr übergetragen. Ausserdem wurde mit Zustimmung des Verwaltungsrathes ein Trajektgüterdienst zwischen dem rechten Ufer und der Station Wollishofen eingerichtet. Derselbe wurde mit 10. Juli eröffnet und wird seither von der chemischen Fabrik der Herren Gebrüder Schnorf in Ütikon zum Bezug und zur Versendung fast ihrer sämmtlichen, sehr bedeutenden Transporte benutzt; durch Einbeziehung der Station Wollishofen in alle, auch die internationalen direkten Gütertarife und durch geeignete Regelung der Überfuhrtaxen zwischen Wollishofen und Ütikon trachten wir, den Verkehr des genannten Etablissements möglichst zu fördern. Dieselben Vortheile können sich auch andere Ortschaften oder industrielle Etablissements des rechten Zürichseeufers sichern, indem sie gleich den Herren Gebrüder Schnorf die erforderlichen Landungsvorrichtungen für die Trajektfähre erstellen.

Die Gotthardbahn hat die Erstellung einer direkten Linie Immensee-Luzern über Küsnacht in Aussicht genommen, entsprechend dem seiner Zeit für sie aufgestellten Bauprogramm. Hiebei machte sich die Ansicht geltend, dass aus kommerziellen Gründen für das Unternehmen wünschbar sei, die mit dieser Baute unter allen Umständen gegenüber dem Umweg über Rothkreuz eintretende Abkürzung durch Einlegung eines langen Tunnels noch zu vergrössern, um die jetzt über Rothkreuz-Muri-Olten sich ergebende kürzeste Entfernung zwischen Immensee und Basel etwas zu unterbieten. Jedoch fanden in den Gesellschaftsbehörden der Gotthardbahn auch Stimmen Ausdruck, welche auf Grund der in neuerer Zeit überall gemachten Erfahrungen die von einer derartigen Abkürzung zu erhoffenden Vortheile niedriger wertheten und sie ausser Verhältniss zu den dafür von der Gotthardbahn zu übernehmenden Opfern fanden. In Folge dessen wurden zwischen der Gotthardbahn einer- und der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn als Eigenthümerinnen der Linie Rothkreuz-Muri-Olten anderseits Verhandlungen eingeleitet, um die einschlägigen Konkurrenzverhältnisse in billiger Berücksichtigung der Verbesserung, welche für die Route Immensee-Luzern-Olten durch Erstellung der direkten Linie Immensee-Luzern jedenfalls eintritt, neu zu ordnen und hiedurch der Gotthardbahn das Verbleiben bei einem zwar etwas längeren, aber bedeutend wohlfeileren Trace zu erleichtern; diese Verhandlungen gelangten jedoch im Berichtsjahr nicht mehr zum Abschluss.

Hinsichtlich des Personenverkehrs haben wir schon im vorjährigen Geschäftsberichte darauf hingewiesen, dass die Führung der Arlberg-Schnellzüge ausschliesslich über die linksufrige Zürichseebahn eine weitere Verschiebung des Frequenzverhältnisses zwischen dieser Linie und jener über Uster bewirken und die Frage der Lösung oder Revision des Vertrags mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Personen-Verkehrsgemeinschaft Zürich-Glarus beziehungsweise Ziegelbrücke etc. nahe legen könnte. Die inzwischen vorgenommenen Erhebungen haben dann allerdings zur Kündung des betreffenden Vertrags auf den nächsten offenen Termin geführt, wobei wir uns indessen gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen bereit erklärten, zu einer neuen ähnlichen Vereinbarung unter Berücksichtigung der veränderten Frequenzverhältnisse Hand zu bieten.

Im Personenverkehr mit Italien hat der Übergang der italienischen Bahnen aus dem Staatsbetrieb in den Betrieb durch zwei Eisenbahngesellschaften zu einer Umgestaltung der direkten Personentarife geführt, die leider insbesondere hinsichtlich des hier wichtigen Rundreiseverkehrs noch nicht beendet ist und den Nachtheil der andauernden Sistirung der Billete dieser Art Seitens der italienischen Bahnen im Gefolge hatte. Günstiger gestalteten sich unsere Verkehrsbeziehungen zu Deutschland beziehungsweise Österreich; hier haben wir u. A. die Errichtung einer Ausgabestelle für kombinirbare Rundreisebillete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Zürich zu notiren; dabei ist es dem schweizerischen Publikum ermöglicht worden, diese sehr bequemen und billigen Billete durch Vermittlung der nächstgelegenen Debitstation für schweizerische kombinirbare Billete zu beziehen.

Das Gebiet der schweizerischen kombinirbaren Billete hat an Ausdehnung wieder zugenommen und umfasst nun — mit Ausnahme der Gotthardbahn — alle schweizerischen Normalbahnen und fast alle Spezialbahnen und Dampfbootunternehmungen. Die Zahl der Ausgabestellen dieser Billete, einschliesslich derjenigen in Deutschland, ist dabei auf 81 angewachsen und dem entsprechend ist auch der Absatz dieser Billete von der anfänglich bescheidenen Verkaufsumme von etwa Fr. 100,000 auf mehr als Fr. 500,000 (Gesammtbetrag für alle betheiligten schweizerischen Verwaltungen) gestiegen.

Im internen Verkehr endlich verdient die weitere Ausdehnung der fakultativen Benutzbarkeit gewisser Retourbillete zur Rückfahrt auch auf der entsprechenden Strecke einer andern Linie, als für welche sie lauten, Erwähnung. Diese Einrichtung haben wir namentlich auf solchen wenig frequenten Linien und in jenen Fällen zugelassen, in welchen die Züge nur in grössern Zeitabständen verkehren und wo die bessere Gelegenheit zur Rückfahrt mittelst Benutzung einer andern entsprechend gelegenen Strecke geboten ist, wie z. B. zwischen Winterthur und Ossingen oder Winterthur und Andelfingen, Winterthur-Buchs über Bülach und Winterthur-Buchs-Dällikon über Seebach u. a. m.

Mit der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen wurden Verhandlungen gepflogen über eine einheitliche Beordnung der Haftpflicht für Unfälle, Beschädigungen von Transportmaterial, Verlust oder Beschädigung von Transportgütern und für andere Sachbeschädigungen in den gemeinschaftlich zu benutzenden Bahnhöfen und auf den gemeinschaftlich zu befahrenden Bahnlinien, in ähnlicher Weise wie diese Haftpflicht s. Z. für die mit der Schweizerischen Centralbahn und die mit der Gotthardbahn gemeinschaftlich zu benutzenden Bahnhöfe und Bahnstrecken geregelt worden ist. Zum Abschlusse sind diese Verhandlungen noch nicht gelangt.

Hinsichtlich der im Berichtsjahr perfekt gewordenen Verträge über Erwerb der Linien Effretikon-Wetzikon-Hinweil und Sulgen-Gossau verweisen wir auf Abschnitt III und auf die Berichterstattung des Verwaltungsrathes.

Die Verhandlungen über die Revision des Vertrages betreffend Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) durch die Zürichsee-Gotthardbahn sind auch in diesem Berichtsjahre nicht ernstlich an die Hand genommen worden und zwar aus dem Grunde, weil wir uns mit der genannten Gesellschaft gleichzeitig auch noch über andere gegenseitige Beziehungen, die im Zusammenhange mit den Moratorien stehen, zu verständigen wünschen, und daher vorerst die weitere Entwicklung der letztern Angelegenheit abwarten möchten.

Von den Bauunternehmern Schedlbauer & Vogl ist die Nordostbahn als frühere Leiterin des Baues der Bahn Wädensweil-Einsiedeln für eine namhafte Nachforderung, herrührend aus dem Baue der genannten Bahn, ins

Recht gefasst worden; ihrerseits verkündete sie der Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln den Streit. Nachdem dieser Prozess Jahre lang gedauert, wurde er endlich im Juni 1884 erstinstanzlich entschieden und zwar insofern zu Gunsten der Kläger, als ihnen, allerdings von einer bedeutend höher gehaltenen Klagsumme, ein Betrag von Fr. 139,031. 37 Cts. nebst Zins zu 6 % vom 6. April 1877 an zugesprochen wurde. Gegen dieses Urtheil ergriffen beide Parteien die Appellation, es kam dann aber unter Mitwirkung aller drei Betheiligten zu einem Vergleiche, durch welchen die Kläger mit einer Totalsumme von Fr. 145,000 abgefunden wurden. Hievon vergütete die Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln einen Betrag von Fr. 125,000, den Rest übernahm die Nordostbahn, um einem voraussichtlich sehr weitläufigen Prozesse mit der Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln auszuweichen, welcher über die Frage zu entstehen drohte, ob nicht ein beträchtlicher Theil der Nachforderung von Schedlbauer & Vogl durch Fehler in der Bauleitung herbeigeführt worden sei, und für diese die Nordostbahn aufzukommen habe.

Der Vertrag mit der Verwaltung der Badischen Staatseisenbahnen betreffend den gemeinschaftlichen Bahnhof Schaffhausen hat sich hinsichtlich der Regelung der Haftpflicht als lückenhaft erwiesen. Wir haben darum mit der genannten Verwaltung einen Nachtragsvertrag vereinbart, der die berührten Beziehungen in ähnlicher Weise ordnet wie es in den Verträgen über Mitbenutzung der Bahnhöfe Singen und Konstanz der Fall ist.

III. Finanzverwaltung.

Wir haben Ihnen schon im vorjährigen Geschäftsberichte von der Kündigung unsers 4 1/2 %igen Anleihens von 6 Millionen Franken vom 16. April 1873 auf den 15. Oktober 1885 Kenntniss gegeben. Die fortdauernde Leichtigkeit des Geldmarktes ermuthigte uns aber, in dem Bestreben, eine Reduktion unserer Obligationenzinse herbeizuführen, noch einen Schritt weiter zu gehen und einige weitere der ältern Anleihen zu konvertiren.

Nachdem die Eisenbahnbank in Basel bereitwillig auf ihr diesfälliges Vorrecht verzichtet hatte, wurden mit Genehmigung des Verwaltungsrathes am 30. Mai die Anleihen vom 3. November 1863 von 5 Millionen Franken, und vom 26. September 1865 von 3 Millionen Franken auf den 30. November 1885 zur Rückzahlung gekündigt, und es wurde gleichzeitig die Bewilligung des schweizerischen Bundesrathes zur Eintragung eines neuen zu 4 % verzinslichen Anleihens von 15 Millionen Franken ins Eisenbahnpfandbuch eingeholt.

Laut Prospekt vom 25. Juni 1885 wurden die Titel dieses neuen Anleihens theils zur Konversion der gekündigten drei Anleihen, theils zur Subskription zum Kurs von 99 % offerirt und zwar als feste Anlage auf zehn Jahre, nach deren Ablauf die Titel zur allmäligen Rückzahlung in die Verloosung laut Amortisationstabelle fallen sollen.

Das Resultat dieser Operation war ziemlich befriedigend. Es wurden konvertirt:

von dem 6 Millionen Franken betragenden Anleihen von 1873 . .	Fr. 3,110,000. — Cts.
„ „ 5 „ „ „ „ „ 1863 . .	„ 2,634,000. — „
„ „ 3 „ „ „ „ „ 1865 . .	„ 1,391,000. — „
	Fr. 7,135,000. — Cts.
und es wurden subskribirt	„ 5,865,000. — „
Total	Fr. 13,000,000. — Cts.

Davon entfallen:

auf die Schweiz	Fr. 12,434,000. — Cts.	
auf Deutschland	„ 566,000. — „	Fr. 13,000,000. — Cts.

oder 86 2/3 % der angebotenen Summe.

Die Kosten dieser Konversion werden betragen:

1% Kursverlust auf 13 Millionen Franken	Fr. 130,000. —	Cts.
Provision und Spesen der Zeichnungsstellen	„ 25,492. 40	„
Druckkosten (einschliesslich Anfertigung der Titel)	„ 4,894. 40	„
Stempelgebühren	„ 3,030. —	„
Pfandbuchgebühren für die gekündigten 14,000 Obligationen zu 22 Cts.	„ 3,080. —	„
Insertionen, Porti etc.	„ 1,935. —	„
Buchbinderkosten und Entschädigung für Unterzeichnung . . .	„ 617. 15	„
Verschiedenes	„ 81. 55	„
Zusammen	Fr. 169,130. 50	Cts.
wovon die Kursverluste auf Amortisationsconto getragen sind mit . .	Fr. 130,000. —	Cts.
und ein Theil der Gebühren für Löschung am Pfandbuch erst in der Rechnung von 1886 erscheinen wird mit	„ 1,980. —	„
so dass in der Gewinn- und Verlustrechnung von 1885 zu Lasten des Betriebes nur fallen	„ 37,150. 50	„
Wie oben	Fr. 169,130. 50	Cts.

Für die zur Konversion und direkt subskribirten 13 Millionen Franken wurden auf Rechnung der mit Beschluss vom 25. Juni 1885 vom schweizerischen Bundesrath bewilligten IV. Emission des Hypothekaranleihens von 160 Millionen Franken im Betrage von 15 Millionen im Eisenbahnpfandbuch eingetragen:

1885 Oktober	2.	6,500	Obligationen zu Fr. 500	Nr. 190001/196500	Fr. 3,250,000. —	Cts.
„ „	16.	5,000	„ „ „ 500	Nr. 196501/201500	„ 2,500,000. —	„
„ November	27.	14,500	„ „ „ 500	Nr. 201501/216000	„ 7,250,000. —	„
		26,000	Obligationen zu Fr. 500		Fr. 13,000,000. —	Cts.

Die weiteren 4000 Obligationen dieser Emission, welche das Datum vom 1. Dezember 1885 trägt, sind noch nicht ins Pfandbuch eingetragen und befinden sich im Archiv der Nordostbahn.

Von den gekündigten drei Anleihen im Betrage von 14 Millionen Franken waren bis 31. Dezember 1885 zurückbezahlt oder konvertirt:

13,584 Obligationen zu Fr. 1000	Fr. 13,584,000. —	Cts.
und noch nicht vorgewiesen 416 Obligationen	„ 416,000. —	„
	Fr. 14,000,000. —	Cts.

Ausser obiger Summe wurde der Kaufpreis für die Bischofzeller Bahn mit Fr. 1,500,000, abzüglich einer noch rückständigen Obligation von Fr. 500, in baar berichtigt, und für letztere der Betrag bei der eidgenössischen Staatskasse in Bern deponirt.

In Folge dieser und anderweitiger Rückzahlungen wurden am Eisenbahnpfandbuch folgende Beträge gelöscht:

a) von älteren Anleihen:

1885 Oktober	6.	5	Oblig. des Anleihens von 10 Millionen Franken vom 1. Juli 1868 .								Fr.	5,000. — Cts.
„ „	6.	199	„ „ „ „ 5 „ „ „ 30. Nov. 1871								„	199,000. — „
„ „	6.	197	„ „ „ „ 5 „ „ „ 3. April 1871								„	197,000. — „
			Übertrag								Fr.	401,000. — Cts.

Übertrag	Fr.	401,000. — Cts.
b) vom Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken:		
1885 Oktober 6. 320 Obligationen zu Fr. 500 als sechste Amortisationsquote für 1884 . nämlich 240 Obligationen der I., 60 Obligationen der II. und 20 Obligationen der III. Emission;	„	160,000. — „
c) von den 1885 konvertirten Anleihen:		
1885 Dez. 14. 5000 Oblig. zu Fr. 1000 des Anleihens von 6 Millionen Franken von 1873	„	5,000,000. — „
1886 März 24. 900 „ „ „ 1000 des nämlichen Anleihens	„	900,000. — „
„ „ 24. 4800 „ „ „ 1000 des Anleihens von 5 Millionen Franken von 1863	„	4,800,000. — „
„ „ 24. 2900 „ „ „ 1000 „ „ „ 3 „ „ „ 1865	„	2,900,000. — „
d) endlich:		
1886 Mai 22. 1 Oblig. zu Fr. 1000 des Anleihens von 5 Millionen Franken vom 30. Nov. 1871	„	1,000. — „
„ „ 22. 3 „ „ „ 1000 „ „ „ 5 „ „ „ 3. April 1871	„	3,000. — „
	Fr.	14,165,000. — Cts.
Im Ferneren wurden, nachdem der im Bundesrathsbeschluss vom 8./29. November 1878 ausgesprochene Pfandrechtsvorbehalt zu Gunsten der ehemaligen Bischofzeller Bahn für einen Betrag von	„	1,500,000. — „
als dahingefallen erklärt und die Löschung desselben im Eisenbahnpfandbuch bewilligt worden war, am Eisenbahnpfandbuch gelöscht:		
1886 Mai 22. 749 Oblig. des 5 % Hypothekaranleihens der ehemaligen Bischofzeller Bahn, nominell betragend . . . . . Fr. 599,500. — Cts.		
zuzüglich der in Bern deponirten . . . . . „ 500. — „		
Zusammen Fr. 600,000. — Cts.		
Summa der Pfandbuchlöschung . .	Fr.	15,665,000. — Cts.

Die drei Anleihen vom 1. Juli 1868, vom 3. April und 30. November 1871 im Betrage von 20 Millionen Franken sind nunmehr gänzlich gelöscht; von denjenigen der Jahre 1863, 1865 und 1873 sind noch Obligationen im Betrage von Fr. 400,000 zu löschen.

Betreffend weitere Konversionen, speziell des Gemeinschaftsanleihens mit der Centralbahn von 40 Millionen Franken hat im Laufe des Berichtsjahres noch eine vorläufige Besprechung mit Letzterer stattgefunden. Der Bericht über die Ausführung der Operation wird aber dem Geschäftsbericht für 1886 vorbehalten.

Die Jahresrechnungen schliessen sich, abgesehen von der Betriebsrechnung, in der Form denjenigen des Vorjahres und der bundesräthlichen Verordnung an. Die Betriebsrechnung ist nun ebenfalls im Sinne dieser Verordnung erstellt und steht in formeller Übereinstimmung mit der dem letztjährigen Geschäftsbericht als Anhang (litt. A.) beigefügten Rechnung. Dieselbe wird durch den nachfolgenden Abschnitt IV hinlänglich erläutert.

Aus den übrigen Rechnungen mögen folgende Posten noch etwas näher besprochen werden:

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir die Erwerbung der beiden Linien Sulgen-Gossau und Effretikon-Wetzikon-Hinweil nur kurz berührt und dafür auf Spezialvorlagen verwiesen, die Ihnen auf die ordentliche Generalversammlung vom 26. Juni 1885 behändigt worden sind und mit welchen wir Ihnen die Genehmi-

gung von zwei bezüglichen Kaufverträgen empfahlen unter Darlegung der dafür sprechenden Motive. Sie haben jedoch in der genannten Versammlung nur dem einen dieser Verträge, nämlich demjenigen betreffend Abtretung der Linie Sulgen-Gossau Ihre Genehmigung ertheilt und den andern zurückgewiesen. Dieser Letztere, betreffend die Abtretung der Linie Effretikon-Hinweil, wurde dann nachträglich in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 14. September ebenfalls ratifizirt.

Die Verträge selber finden sich in den anliegenden Protokollen der beiden Versammlungen (s. Bericht des Verwaltungsrathes), und wir beschränken uns an dieser Stelle auf Hervorhebung derjenigen Posten, welche in Folge dieser Erwerbungen in unsern Rechnungen zum Eintrag gekommen sind.

An der Bahn Effretikon-Hinweil war die Nordostbahn von Anfang an mit einem Aktienkapital von Fr. 500,000 und mit einem Obligationenkapital betheiligt, welches nach und nach bis auf Fr. 1,120,000 anstieg, durch eine Rückzahlung im Jahre 1883 aber auf Fr. 1,100,000 zurückging. Der Betrieb der Bahn deckte zwar seine Ausgaben, nicht aber die Verzinsung des Obligationenkapitals, und es ergab sich daraus ein Defizit der Betriebsrechnung, welches bis Ende 1883 Fr. 325,780. 08 Cts. betrug. Die Schritte der Nordostbahn zur Einbringung dieser zu Lasten der Betriebsüberschüsse der Nordostbahn in den Jahren 1881—1883 successiv auf Dubiosenconto getragenen Forderung hatten indess keinen andern Erfolg als die Annahme der Offerte der Gesellschaft, die Linie mit allem Zubehör um das Obligationenkapital und den Passivsaldo der Betriebsrechnung, wie sich dieser auf den Zeitpunkt der Übergabe der Bahn berechne, abzutreten. Dieser Zeitpunkt wurde auf den 1. Januar 1886 festgesetzt, und der Passivsaldo der Betriebsrechnung betrug auf 31. Dezember 1885 Fr. 405,529. 65 Cts., welcher mit dem Obligationenkapital von Fr. 1,100,000, abzüglich eines Aktivsaldo der Baurechnung von Fr. 15,086. 77 Cts., den Kaufpreis von Fr. 1,490,442. 88 Cts. ausmacht, der sich in der Bilanz auf folgende Rubriken vertheilt:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 1,063,243. 35 Cts.
2. Rollmaterial	„ 394,997. 18 „
3. Mobiliar und Geräthschaften	„ 32,202. 35 „
	Fr. 1,490,442. 88 Cts.

In der Kapitalrechnung sind nun die Aktienbetheiligung und das Obligationen-Kapital als „Verminderung der Betheiligung bei andern Bahnen“ abgeschrieben; der Dubiosenconto für Betriebsdefizite der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil per 31. Dezember 1885 dagegen ist laut Verfügung des Bundesrathes von der Aktienbetheiligung in Abzug gebracht und der Rest von Fr. 94,470. 35 dem Titel III „Zu amortisirende Verwendungen“ beigefügt worden. Die ganze Kaufsumme bleibt dem Titel II „Vermehrung der Verwendungen zu Bauzwecken“ belastet.

Bei der Linie Sulgen-Gossau war die Nordostbahn zwar nur mit einem Aktienkapital von Fr. 300,000 betheiligt, aber sie hatte durch Vertrag vom 11. April 1874 die Bahn bis 1. Juli 1886 in Pacht genommen und sich verpflichtet, auf diesen Zeitpunkt der Unternehmung Sulgen-Gossau die Summe von Fr. 1,500,000 in $4^1/_2$% Obligationen der Nordostbahn zur Verfügung zu stellen, wodurch sie Kreditorin der Unternehmung geworden wäre. Die Verfallzeiten der verschiedenen Anleihen der Unternehmung fielen aber schon ins Jahr 1885, und da vorauszusehen war, dass die Nordostbahn doch früher oder später in den Fall käme, die Linie zu übernehmen, so wurde vorgezogen, obige Summe als Kaufpreis in baar statt in $4^1/_2$% Obligationen zu berichtigen und die Bahn um das Obligationenguthaben der Nordostbahn als Kaufpreis zu übernehmen. Dieser erscheint in der Bilanz unter dem Titel „Verwendung zu Bauzwecken“:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 1,474,437. 30 Cts.
3. Mobiliar und Geräthschaften	„ 25,562. 70 „
	Fr. 1,500,000. — Cts.

In der Kapitalrechnung ist einerseits das Aktienkapital als Verminderung der „Betheiligung bei andern Bahnen" auf Amortisationsconto übergetragen, anderseits die Kaufsumme als Vermehrung der „Verwendungen zu Bauzwecken" verbucht.

In der Rechnung über den Kapitalverkehr finden Sie im Einnahmentitel IV „Verminderung der Verwendungen zu Bauzwecken" einen Übertrag des Saldo der Baureserve der ehemaligen Nationalbahn auf Bauconto. Diese Reserve ist im Jahr 1880 mit Fr. 456,284. 61 Cts. in den Übernahmspreis der Nationalbahn eingestellt worden, um daraus die nöthigen Arbeiten für Instandstellung der Bahn zu bestreiten. Seit dieser Zeit sind noch verschiedene Einnahmen für Abbruchmaterialien hinzugekommen, und es bleibt mit 31. Dezember 1885 ein Saldo von Fr. 120,380. Da im Budget für 1886 so zu sagen keine Beträge mehr vorkommen, welche zur Herstellung der Nationalbahnbauten auf betriebstüchtigen Fuss nöthig würden, und die Ausgaben für Neubauten nach den gleichen Grundsätzen wie beim Stammnetz dem Bauconto werden belastet werden können, auch die Nationalbahn in der Bilanz nicht mehr getrennt aufgeführt ist, haben wir, einer Anregung des Eisenbahndepartements Folge gebend, die erwähnte Reserve liquidirt und deren Saldo der Baurechnung gutgebracht.

Wir fügen wie gewohnt noch einige Ausweise über die Bilanzposten an.

Bilanz vom 31. Dezember 1885. (Debitoren.)

VI. Verfügbare Mittel.

1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben umfassen:		
a) Kassenbestand, einschliesslich Checkguthaben bei drei Bankinstituten .		Fr. 500,194. 66 Cts.
b) Wechselportefeuille, Januar bis März 1886 fällige Bankaccepte . . .		„ 5,325,533. 30 „
		Fr. 5,825,727. 96 Cts.
2. Werthschriften:		
Eigene Werthpapiere laut Bilanz vom 31. Dezember 1884 . . .		Fr. 1,180,660. — Cts.
Vermehrung, Übernahme von Schuldbriefen		„ 37,258. 75 „
Pariwerthung von Nordostbahnobligationen zu Gunsten des Interessenconto		„ 9,015. — „
		Fr. 1,226,933. 75 Cts.
Verminderung durch Cessionen und Abzahlungen		„ 553,758. 75 „
Bestand am 31. Dezember 1885		Fr. 673,175. — Cts.
Ausweis: Schuldbriefe	Fr. 24,140. — Cts.	
1034 Obligationen der Linie Zürich-Zug-Luzern	„ 517,000. — „	
Diverse Obligationen	„ 20,035. — „	
Nordostbahnobligationen	„ 94,000. — „	
als Kaution deponirte Nordostbahnobligationen .	„ 18,000. — „	
	Fr. 673,175. — Cts.	

3. Entbehrliche Liegenschaften:

Vom Liegenschaftenconto der Nordostbahn sind drei Parzellen und ein Bauplatz verkauft worden um	Fr. 20,659. 70 Cts.
mit einem Mehrerlös über den Inventarwerth von	Fr. 220. 15 Cts.
an Miethzinsen etc. wurden eingenommen	„ 29,505. 66 „
	Fr. 29,725. 81 Cts.
Die Ausgaben betragen für Reparaturen, Steuern, Wasserkonsum, Passivzinse	„ 6,573. 67 „
Der Vorschlag von	Fr. 23,152. 14 Cts.

wurde wieder zu Abschreibungen an den übrigen Objekten des Conto verwendet, so dass der Buchsaldo desselben mit 31. Dezember 1885 noch Fr. 1,079,725. 39 Cts. beträgt.

Von Bauplätzen im Villenquartier in Enge ist im Berichtsjahre Nichts verkauft worden. Dagegen zeigt die Correntrechnung dermal einen Überschuss der Einnahmen von Fr. 465. 26 Cts., wodurch sich der Saldo dieses Conto auf Fr. 385,056. 25 Cts. reduzirt.

Die übrigen Bilanzposten geben uns zu keinen besondern Bemerkungen Anlass. Über die Verwendung des Aktivsaldo der Betriebsrechnung wird Ihnen ein besonderer Antrag des Verwaltungsrathes vorgelegt werden.

Mit dem Jahr 1885 haben unsere Beziehungen zur Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel ihr Ende erreicht. Die schweren Verpflichtungen, welche vor sieben Jahren gegen dieses Institut eingegangen werden mussten, sind alle erfüllt, sie werden sich aber noch manches Jahr in unsern Rechnungen durch die bedeutenden Amortisationsbeträge fühlbar machen. Es ist jedoch nicht zu vergessen, dass durch die Eisenbahnbank die Nordostbahn vor dem Konkurse bewahrt wurde. Nun betrachtet dieselbe ihre Aufgabe als erfüllt und hat ihre Liquidation beschlossen. Eine Garantie, die sie gegenüber der Nordostbahn betreffend Bezahlung von Gebühren für Cotirung unserer Obligationen an der Pariserbörse s. Z. eingegangen war, ist im ganzen Umfang von der neuen Eisenbahnbank in Genf übernommen worden, und damit sind auch die Verpflichtungen der alten Eisenbahnbank gegen die Nordostbahn erloschen.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn, einschliesslich der ehemaligen Nationalbahn und der Linie Sulgen-Gossau, ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,637,210 Kilometer zurückgelegt.

Da die am 31. Juli 1885 ins Eigenthum der Nordostbahn übergegangene Linie Sulgen-Gossau schon früher, als sie noch pachtweise betrieben wurde, in dieser Übersicht zu den eigenen Linien zählte, und da der Übergang der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil erst auf 1. Januar 1886 erfolgt ist, so haben sich die absolute sowie die durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes im Berichtsjahr nicht geändert, somit 541 Kilometer betragen.

Im Jahr 1885 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 142 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen:	**1884.**	**1885.**
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer.	Kilometer.
1. Schnell- und Personenzüge	1,733,816	1,822,787
2. Gemischte Züge	569,270	546,262
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	184,545	192,973
	2,487,631	2,562,022
b) Ergänzungs- und Extrazüge	72,663	75,188
Total	2,560,294	2,637,210

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1884 (541 Kilometer)				**1885** (541 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1884		Mindereinnahme gegenüber 1884	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
4,898,604	48	35.21	I. Ertrag des Personentransportes	5,125,485	10	36.04	226,880	62	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
342,811	*65*	*2.46*	1. Vom Gepäck	*365,906*	—	*2.57*	*23,094*	*35*	—	—
228,407	*12*	*1.64*	2. Von Thieren	*293,563*	*36*	*2.07*	*65,156*	*24*	—	—
7,412,117	*62*	*53.28*	3. Von Gütern	*7,113,566*	*93*	*50.02*	—	—	*298,550*	*69*
7,983,336	39	57.38		7,773,036	29	54.66	—	—	210,300	10
12,881,940	87	92.59		12,898,521	39	90.70	16,580	52	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
959,196	*11*	*6.90*	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse)	*1,220,654*	*08*	*8.58*	*261,457*	*97*	—	—
59,551	*14*	*0.43*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften	*90,728*	*21*	*0.64*	*31,177*	*07*	—	—
11,662	*13*	*0.08*	3. Sonstige Einnahmen	*11,227*	*84*	*0.08*	—	—	*434*	*29*
1,030,409	38	7.41		1,322,610	13	9.30	292,200	75	—	—
13,912,350	25	100	Total der Einnahmen	14,221,131	52	100	308,781	27	—	—

Die Einnahmen aus dem Personentransport erzeigen gegenüber jenen aus dem Vorjahr auf beinahe allen Einzelnrubriken (s. Tabelle 2) Mehrbeträge; sie sind während des Berichtsjahres durch keine aussergewöhnlichen Ereignisse beeinflusst worden und auf ihren normalen Stand zurückgekehrt; eine allmälige, wenn auch sehr bescheidene Besserung derselben ist immerhin zu bemerken. Eine beträchtliche Steigerung haben die Einnahmen aus der Rubrik „Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten" erfahren und zwar nicht nur gegenüber dem in dieser Hinsicht nicht günstigen Vorjahre, sondern fortgesetzt seit dem Jahre 1881. Diese Vermehrung ist, wie schon anderwärts erwähnt, vorzugsweise der vermehrten Ausgabe von kombinirbaren Billeten zuzuschreiben, und mit derselben steht ohne Zweifel der kleinere Rückgang der Einnahmen aus den Personenbilleten für einfache Fahrt im Zusammenhange.

Die Gepäcktransporteinnahmen sind seit 1881 in stätigem und verhältnissmässig erheblichen Wachsen begriffen. Die Ursache ist in der beträchtlichen Vermehrung der sogenannten Expressgutsendungen, d. h. Eilgutsendungen zur Gepäcktaxe zu finden, welche ihrerseits wieder dadurch veranlasst sein mag, dass die Bequemlichkeit der Expedition solcher Sendungen allmälig zur Erkenntniss weiterer geschäftlicher Kreise kommt, sowie dass im eigentlichen Eilgutverkehr die Minimaltaxen (für kleine Colli und Distanzen) erhöht worden sind. Dieser Vermehrung der Expressgutsendungen steht wirklich eine etwelche Verminderung der eigentlichen Eilgutsendungen gegenüber; anderseits lässt die seit 1. Januar 1886 eingeführte Erhebung einer Einschreibgebühr auf Gepäcksendungen, namentlich aber der neue Fahrposttarif mit seinen sehr niedrigen Taxen für kleine Colli auf grosse Distanzen wieder einen Rückgang in diesem Verkehre voraussehen.

Verhältnissmässig am meisten haben die Einnahmen aus dem Viehtransporte zugenommen; die Vermehrung ist ausschliesslich durch die Kleinviehtransporte aus Österreich-Ungarn nach Frankreich veranlasst worden.

Der Güterverkehr erzeigt eine kleine Vermehrung des absoluten Gewichts der Sendungen, dagegen eine relativ ebenfalls unbedeutende Verminderung der effektiven Transportleistung um 372,838 Tonnenkilometer. Beide wären für sich nicht im Stande gewesen, die beträchtliche Einnahmeverminderung (Fr. 298,550) zu bewirken. Letztere erklärt sich einzig aus dem abermaligen, übrigens schon im letztjährigen Geschäftsberichte vorausgesehenen Rückgange der mittlern Einnahme pro Tonnenkilometer von 9,47 auf 9,13 Cts. Die Mindereinnahme decomponirt sich demgemäss, von Abrundungsdifferenzen abgesehen, wie folgt:

Mindertransport	372,838 Tonnenkilometer	zu 9,13 Cts.	. .	Fr. 34,040. — Cts.
Minderertrag auf	77,911,656 „	„ 0,34 „	. . .	„ 264,899. — „
				Fr. 298,939. — Cts.

Neben tarifarischen Ursachen, wozu ausser der Nachwirkung der im Jahr 1883 freiwillig eingeführten Taxreduktion u. A. die Reduktion der Frachtantheile der Nordostbahn aus dem österreichisch-schweizerischen Verkehr ab Romanshorn als Folge der Eröffnung der Arlbergbahn zu zählen ist, hat zum Rückgange der mittlern Tonnenkilometereinnahme wieder — wie schon im letzten Geschäftsberichte hervorgehoben — das Anwachsen der Transporte der niedrig tarifirten Güterklassen, insbesondere der den Spezialtarifen II und III angehörenden Rohfabrikate und Rohmaterialien, deren Menge im Geschäftsjahre 53 % des gesammten Verkehrs erreicht, beigetragen. Würde seit der Ausgestaltung des dermaligen Netzes der Nordostbahn, d. h. seit 1881, die mittlere Tonnenkilometereinnahme auf der gleichen Höhe geblieben sein, so hätte das Ergebniss des Gütertransports im Geschäftsjahr um etwa Fr. 880,000 höher ausfallen müssen. Wie viel hievon einerseits auf freiwillige und durch Konkurrenzen gebotene Tarifreduktionen, anderseits auf die durch veränderte Natur des Verkehrs herbeigeführte Mindereinnahme entfällt, ist schwierig auszuscheiden; immerhin beweist diese nicht blos bei der Nordostbahn vorkommende Erscheinung, dass sich bei den Eisenbahnen eine stätige und sehr bemerkenswerthe Taxreduktion vollzieht, ohne dass es hiefür einer äussern Einwirkung auf dieselben bedarf.

Im Übrigen haben, wie aus den Tabellen 6 und 7 hervorgeht, innerhalb des Gesammtgüterverkehrs beträchtliche Mutationen sowohl in den einzelnen Verkehren als in den Mengen der einzelnen Transportartikel stattgefunden. In ersterer Hinsicht enthält die Tabelle 6 zum ersten Mal eine Bezifferung des direkten Verkehrs mit österreichisch-ungarischen und weiter gelegenen Bahnen via Arlberg. Die einzelnen Posten ergeben zusammen 32,948 Tonnen. Als Arlbergverkehr ist indessen auch der Reexpeditionsverkehr in Buchs und ein Theil des Reexpeditionsverkehrs in Romanshorn zu rechnen. Letztere beide sind in der Tabelle nicht separat beziffert; doch darf der grösste Theil der Vermehrung des Verkehrs mit den Vereinigten Schweizerbahnen (direkt und transit über die Nordostbahn zusammen 27,160 Tonnen) und die grössere Hälfte der Vermehrung des Verkehrs der Nordostbahn mit der Centralbahn und weiter (17,727 Tonnen) als solcher betrachtet, und demgemäss der durch die Arlbergbahn nach und von der Nordostbahn und über dieselbe vermittelte Verkehr auf etwa 70,000 Tonnen angeschlagen werden. Dem steht aber eine Verminderung des bayerischen Verkehrs mit etwa 43,000 Tonnen gegenüber, so dass sich der diesjährige Verkehrszuwachs nach dieser allerdings nur schätzungsweisen Berechnung via Arlberg auf etwa 30,000 Tonnen belaufen würde. Von den übrigen Mutationen ist nur die Abnahme des Verkehrs mit der Bötzbergbahn und die Zunahme des Verkehrs mit der Badischen Bahn von Belang. Beide stehen in Beziehung zu einander, da sie zum grössten Theil die Folge der gegen Ende 1884 stattgefundenen Wiedereinführung des im Jahre 1883 aufgehobenen direkten Verkehrs mit der Badischen Bahn sind, wodurch die Umkartirungen an der Grenze, beziehungsweise die Behandlung und Verrechnung des fraglichen Verkehrs als interner Verkehr aufhörte.

Von den Änderungen im Verkehr in den einzelnen Waarengattungen ist in erster Linie die beträchtliche Vermehrung des Getreideverkehrs um 18,548 Tonnen erwähnenswerth, der indessen eine Verminderung des Verkehrs in Mehl und Mühlefabrikaten gegenübersteht. Eine etwelche Vermehrung hat auch der Kohlenverkehr erfahren; desgleichen scheint aus der Vermehrung der Baumaterialtransporte auf einen grössern, hoffentlich bleibenden Bedarf an diesen Artikeln geschlossen werden zu dürfen. Der Rückgang in den Nutzholztransporten ist vermuthlich auf die Ableitung der Transporte nach Frankreich auf andere Routen und zeitweise geringeren Bedarf für Bauzwecke zurückzuführen, der Ausfall an Obst- und Eistransporten die naturgemässe Folge der Ernte beziehungsweise der Witterungsverhältnisse.

Die verschiedenen Einnahmen erzeigen gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von Fr. 292,200. 75 Cts. Davon entfallen auf: „1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse)“ Fr. 261,457. 97 Cts. und auf: „2. Ertrag von Hülfsgeschäften“ Fr. 31,177. 07 Cts., während Titel 3: „Sonstige Einnahmen“ einen kleinen Rückschlag von Fr. 434. 29 Cts. ergeben hat. Von der Mehreinnahme auf Titel „Pacht- und Miethzinse“ kommen allein Fr. 253,535. 98 Cts. auf die Rubrik „Rollmaterial“. Diese ausserordentliche Einnahmesteigerung ist fast ausschliesslich eine Folge der mit 1. Januar 1885 in Kraft getretenen Güterwagengemeinschaft mit den meisten schweizerischen Bahngesellschaften, die versuchsweise zum Zwecke einer besseren Verwendung und günstigeren Ausnutzung der Güterwagen am 1. Dezember 1884 gebildet wurde. Eine analoge und selbst noch etwas grössere Erhöhung ist indessen auch auf dem entsprechenden Ausgabenkapitel (vide „Verschiedene Ausgaben V. A 3“) zu verzeichnen, indem die Vergütungen, welche die Nordostbahn an die Verbandsverwaltungen zu entrichten hatte, wegen vermehrter Benutzung von Güterwagen der betreffenden Bahnen bedeutend grösser waren als im Jahr 1884. Als ausserordentliche Einnahme ist noch ein Betrag von Fr. 4231. 20 Cts. hervorzuheben, die aus der Vermiethung von Nordostbahn-Personenwagen an die Schweizerische Centralbahn und die Jura-Bern-Luzern-Bahn anlässlich des eidgenössischen Schützenfestes in Bern erzielt wurde. Zu dem vermehrten „Ertrag der Hülfsgeschäfte“ ist zu bemerken, dass von dem Gewinne, welchen der Werkstättebetrieb ausweist, nur etwa Fr. 5000 auf Arbeiten für Private etc. entfallen, und der Rest auf Arbeiten für die eigene Verwaltung gemacht worden ist. Da nach der Verordnung des

Bundesrathes vom 25. November 1884 über die Vorlage und Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahngesellschaften die Administrationskosten der Hülfsgeschäfte nicht mehr direkt in die Betriebskosten eingestellt werden dürfen, sondern den betreffenden Spezialrechnungen belastet werden müssen, so sahen wir uns genöthigt, zu dem seit einer Reihe von Jahren verlassenen System der Prozentzuschläge auf den Arbeiten der Werkstätte für Zwecke der eigenen Verwaltung zurückzukehren und diesen Rechnungsmodus auch bei der Materialverwaltung und der Materialrechnung des Oberingenieurs einzuführen. Im Sinne der vorerwähnten Verordnung wurde zwar bei Bemessung dieser Prozentzuschläge davon ausgegangen, mittelst derselben lediglich die Selbstkosten für Administration und den Unterhalt der technischen Einrichtungen zu decken und jede unnöthige Steigerung der Betriebsausgaben zu Gunsten der Betriebseinnahmen zu verhüten, allein ganz ist dies bei dem bedeutenden Umfang des Werkstättebetriebs und den sehr beträchtlichen Materialabgaben nicht zu vermeiden. Der Mehrertrag der Materialrechnung des Oberingenieurs von Fr. 20,000 resultirt grösstentheils aus dem günstigen Verkauf von Altmaterialien.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1884		1885		1884		1885	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	21,263	0.39	24,630	0.44	132,583. 67	2.71	148,037. 15	2.89
„ „ . . II. „	257,951	4.69	260,128	4.56	783,293. 58	15.99	794,690. 67	15.50
„ „ . . III. „	1,175,005	21.38	1,189,293	20.87	1,256,956. 36	25.66	1,277,006. 68	24.91
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	6,659	0.12	7,234	0.12	5,117. 05	0.10	4,961. 58	0.10
„ „ . . III. „	142,875	2.60	146,292	2.57	66,117. 31	1.35	66,391. 85	1.30
Hin- und Rückfahrt . . I. „	4,084	0.07	4,498	0.07	11,183. 31	0.23	12,318. 78	0.24
„ „ „ . . II. „	421,400	7.67	440,522	7.77	509,823. 53	10.41	527,786. 64	10.30
„ „ „ . . III. „	2,716,468	49.42	2,801,298	49.17	1,720,003. 15	35.11	1,795,623. 33	35.03
Abonnementsbillete . . II. „	147,596	2.69	134,684	2.36	68,516. 19	1.40	61,411. 51	1.20
„ . . III. „	420,532	7.65	434,028	7.62	83,108. 99	1.70	85,688. 21	1.67
Militär- u. Polizeitransporte III. „	56,127	1.02	49,196	0.86	50,533. 06	1.03	40,052. 93	0.78
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . I. „	4,070	0.07	6,905	0.12	19,077. 36	0.39	26,556. 02	0.52
II. „	32,709	0.59	54,179	0.95	84,514. 47	1.72	118,037. 26	2.30
III. „	90,285	1.64	143,889	2.52	107,776. 45	2.20	166,922. 49	3.26
Total	5,497,024	100	5,696,776	100	4,898,604. 48	100	5,125,485. 10	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	29,417	0.53	36,033	0.63	162,844. 34	3.32	186,911. 95	3.65
II. „	866,315	15.76	896,747	15.74	1,451,264. 82	29.63	1,506,887. 66	29.40
III. „	4,601,292	83.71	4,763,996	83.63	3,284,495. 32	67.05	3,431,685. 49	66.95
Total	5,497,024	100	5,696,776	100	4,898,604. 48	100	5,125,485. 10	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	18,450	.	19,818	.	342,811. 65	.	365,906. 00	.
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
Klasse I	6,499	2.29	6,185	1.04	228,407. 12	.	293,563. 36	.
„ II	58,512	2 0.5	58,487	9.85				
„ III	60,482	21.28	59,290	9.99				
„ IV	158,783	55.85	469,608	79.12				
Total	284,276	100	593,570	100	228,407. 12	.	293,563. 36	.
	Tonnen		Tonnen					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	43,804	2.95	42,932	2.88	6,912,800. 78	93.2	6,579,708. 27	92.50
Stückgutklasse I	140,079	9.43	145,935	9.79				
„ II	104,739	7.05	98,798	6.61				
Wagenladungsklasse A[1] . . .	59,261	3.99	55,930	3.75				
„ B . . .	65,045	4.38	66,713	4.47				
Spezial-Tarif I[a]	43,375	2.92	38,102	2.55				
„ I[b]	237,417	15.98	251,359	16.88				
„ II[a]	15,730	1.06	13,385	0.90				
„ II[b]	64,563	4.34	57,507	3.85				
„ III[a]	32,538	2.19	33,699	2.26				
„ III[b]	679,005	45.71	686,788	46.06				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	499,316. 84	6.74	533,858. 66	7.50
Total	1,485,556	100	1,491,148	100	7,412,117. 62	100	7,113,566. 93	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	12,881,940. 87	.	12,898,521. 39	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1885 = 541 Kilom., 1884 = 541 Kilom.)		1884	1885
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,054.72	9,474.10
„ „ Reisenden	„	0.89	0.90
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.50	4.48
Zahl der Personenkilometer		108,899,084	114,394,569
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.81	20.08
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	201,292	211,450
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	10,161	10,530
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	6.33	6.24
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	633.66	676.35
„ „ Tonne	„	18.58	18.46
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	56.43	56.90
„ „ Reisenden	„	5.91	6.42
Zahl der Tonnenkilometer		607,481	643,103
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	32.93	32.45
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,123	1,189
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	34	37
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.36	3.48
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	422.20	542.63
„ „ Stück	„	0.80	0.49
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	25.59	15.63
Zahl der Tonnenkilometer		892,610	1,878,088
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	13,700.77	13,148.92
„ „ Tonne	„	4.99	4.77
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	9.47	9.13
Zahl der Tonnenkilometer		78,284,494	77,911,656
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	52.70	52.25
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	144,703	144,014
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	2,746	2,756
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.59	1.60
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	23,811.35	23,842.—
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,904.64	2,444.75
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	25,715.99	26,286.75

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 . .	401,233	1,120	12,639	2,911	10,833	6,820	4,421	4,782	3,710	20,381	775	3,558	1,793	53,253	113,237
Februar . .	349,236	1,134	10,934	3,387	11,188	7,615	4,131	5,474	2,993	18,859	954	3,545	2,925	53,778	114,849
März . . .	379,068	1,332	60,507	3,015	12,773	9,200	4,873	5,893	3,234	19,615	1,366	4,644	3,453	60,875	128,941
April . . .	468,624	1,440	38,880	3,112	12,094	8,528	4,576	5,443	2,819	18,529	1,089	3,704	3,231	55,072	118,197
Mai	551,068	1,573	32,017	3,994	12,124	8,139	4,524	5,619	3,073	18,087	1,132	3,608	3,047	56,522	119,869
Juni . . .	490,517	1,686	29,342	3,125	11,693	7,469	4,134	4,742	3,091	14,997	1,085	3,954	3,361	58,753	116,404
Juli	582,630	2,259	61,347	3,696	11,636	7,884	4,129	3,621	3,034	15,954	948	4,630	3,127	62,868	121,527
August . . .	618,032	2,408	71,461	3,821	12,002	7,872	4,201	4,496	3,236	18,584	889	4,566	2,614	60,461	122,742
September . .	518,186	2,058	91,023	3,724	12,667	9,000	4,658	6,609	3,255	24,880	1,396	6,827	2,917	59,518	135,451
Oktober . .	528,820	1,936	94,596	5,114	14,485	10,448	6,464	6,873	3,249	28,902	1,855	11,350	3,126	64,383	156,249
November . .	432,893	1,540	47,741	3,798	12,427	8,362	5,244	6,265	3,261	26,046	1,025	3,127	2,300	55,544	127,399
Dezember . .	376,469	1,332	43,083	3,235	12,013	7,461	4,575	6,896	3,147	26,525	871	3,994	1,805	45,761	116,283
Total	5,696,776	19,818	593,570	42,932	145,935	98,798	55,930	66,713	38,102	251,359	13,385	57,507	33,699	686,788	1,491,148
gegenüber 1884:															
mehr . . .	199,752	1,368	309,294	—	5,856	—	—	1,668	—	13,942	—	—	1,161	7,783	5,592
weniger . .	—	—	—	872	—	5,941	3,331	—	5,273	—	2,345	7,056	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1885		1884	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	289,263	88	19,021	24	15,042	30	531,189	05	854,516	47	1,579	51	1,618	13
Februar . .	268,601	62	18,827	85	15,460	07	535,858	80	838,748	34	1,550	37	1,659	86
März	310,335	02	23,597	23	16,170	29	616,935	22	967,037	76	1,787	50	1,849	31
April . . .	413,492	77	26,124	07	30,483	89	554,729	81	1,024,830	54	1,894	33	1,834	75
Mai	473,014	70	28,694	32	23,075	20	571,715	92	1,096,500	14	2,026	80	2,000	12
Juni	451,469	—	31,846	67	19,560	21	559,298	63	1,062,174	51	1,963	35	1,995	05
Juli	611,842	86	45,192	15	24,369	87	563,974	92	1,245,379	80	2,302	—	2,270	88
August . . .	670,359	72	48,998	31	28,348	49	563,754	48	1,311,461	—	2,424	14	2,244	64
September . .	529,491	34	40,282	68	39,455	67	650,621	92	1,259,851	61	2,328	75	2,354	37
Oktober . .	483,548	98	34,525	45	32,857	54	759,660	02	1,310,591	99	2,422	54	2,380	91
November . .	325,645	03	25,760	11	24,431	48	615,638	92	991,475	54	1,832	67	1,837	52
Dezember . .	298,420	18	23,035	92	24,308	35	590,189	24	935,953	69	1,730	04	1,765	81
Total	5,125,485	10	365,906	—	293,563	36	7,113,566	93	12,898,521	39	23,842	—	23,811	35
gegenüber 1884:														
mehr . . .	226,880	62	23,094	35	65,156	24	—	—	16,580	52	30	65	—	—
weniger . .	—	—	—	—	—	—	298,550	69	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1884		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen *	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	63,072	193	601	9,054	26,048	35,102		– 3,386	16	6
2. Horn	19,185	34	189	7,560	5,528	13,088		+ 2,118	64	22
3. Arbon	61,554	152	395	2,157	8,940	11,097		– 431	18	29
4. Egnach	21,996	76	1,004	1,480	4,643	6,123		+ 755	57	41
5. Romanshorn	119,646	413	6,655	176,545	28,719	205,264		+ 3,399	4	2
6. Uttweil	12,280	31	103	832	1,817	2,649		+ 559	101	79
7. Kessweil	10,623	16	180	1,217	1,495	2,712		+ 384	107	76
8. Güttingen	17,046	24	124	740	1,706	2,446		+ 143	82	85
9. Altnau	15,416	33	266	521	746	1,267		– 228	86	106
10. Münsterlingen	17,226	28	227	437	1,847	2,284		+ 549	79	86
11. Kreuzlingen	20,803	83	185	1,729	3,027	4,756		+ 524	61	52
12. Konstanz	56,986	298	462	28,661	6,974	35,635		– 14,464	23	5
13. Emmishofen-Egelshofen	16,946	52	68	3,017	2,079	5,096		– 1,037	83	49
14. Tägerweilen	14,062	30	52	529	780	1,309		+ 25	90	104
15. Ermatingen	20,834	126	281	1,399	1,074	2,473		– 404	60	84
16. Mannenbach	8,428	24	58	431	211	642		+ 81	117	126
17. Berlingen	7,218	13	62	625	445	1,070		+ 158	125	112
18. Steckborn	18,985	79	143	1,841	1,747	3,588		– 1,171	67	67
19. Mammern	12,841	27	180	192	282	474		– 139	95	131
20. Eschenz	7,451	21	313	597	526	1,123		+ 25	123	109
21. Stein am Rhein	18,464	70	491	2,412	2,261	4,673		+ 585	70	55
22. Etzweilen	5,715	7	391	275	96	371		+ 65	132	134
23. Hemmishofen	6,780	5	63	944	359	1,303		+ 91	128	105
24. Ramsen	7,591	8	794	1,454	1,230	2,684		+ 1,195	121	71
25. Arlen-Rielasingen	10,373	10	62	1,308	4,322	5,630		– 436	109	45
26. Singen	13,329	12	9,600	23,832	5,473	29,305		– 24,661	93	7
27. Stammheim	16,819	57	3,094	2,834	2,102	4,936		+ 1,044	84	50
28. Ossingen	10,231	23	1,026	1,073	496	1,569		+ 335	111	102
29. Thalheim-Altikon	11,879	67	719	472	270	742		+ 155	103	124
30. Dynhard	6,693	19	142	483	430	913		+ 227	130	119
31. Seuzach	7,090	7	45	74	384	458		– 50	127	132
32. Oberwinterthur	7,382	13	25	176	624	800		– 183	124	123
33. Amrisweil	60,103	257	4,311	3,599	8,044	11,643		+ 214	19	27
34. Erlen	27,711	127	801	1,082	2,563	3,645		+ 417	46	65
35. Sulgen	39,596	101	811	951	1,603	2,554		+ 185	32	81
36. Kradolf	13,451	49	281	972	2,007	2,979		+ 234	92	75
37. Sitterthal	8,340	46	93	1,106	4,375	5,481		+ 195	118	47
38. Bischofszell	34,913	175	811	2,281	5,585	7,866		– 321	36	33
39. Hauptweil	12,318	38	365	519	3,151	3,670		+ 221	100	64
Übertrag	861,376	2,844	35,473	285,411	144,009					

* Die Differenz zwischen den Jahren 1884 und 1885 kann im Personenverkehr für den vorliegenden Geschäftsbericht nicht dargestellt werden, weil im Jahre 1884 die Retourbillete für die Hinfahrt als Verkehr der Ausgabestation und für die Rückfahrt als Verkehr der Bestimmungsstation gerechnet wurden, wogegen vom Jahr 1885 an nach dem Verfahren der andern schweizerischen Bahnen die Retourbillete sowohl für die Hin- wie für die Rückfahrt als Verkehr der Ausgabestation gerechnet werden.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1884		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	861,376	2,844	35,473	285,411	144,009					
40. Arnegg	17,590	62	80	330	2,842	3,172		– 292	77	70
41. Gossau	24,676	35	937	299	3,325	3,624		– 675	51	66
42. Bürglen	33,201	83	804	2,509	8,834	11,343		+ 431	38	28
43. Weinfelden	59,884	184	4,523	3,425	9,916	13,341		+ 1,461	20	20
44. Märstetten	28,869	47	1,947	3,928	5,766	9,694		+ 2,199	43	31
45. Müllheim-Wigoltingen .	38,166	93	2,124	1,677	4,593	6,270		– 1,500	34	39
46. Felben	25,034	36	1,027	931	1,727	2,658		+ 479	49	75
47. Frauenfeld . . .	92,318	409	3,286	7,052	16,486	23,538		– 800	7	11
48. Islikon	30,229	44	414	522	1,118	1,640		+ 58	39	98
49. Wiesendangen . . .	21,888	15	154	151	449	600		– 154	58	127
50. Winterthur . . .	341,307	1,107	8,004	27,185	77,035	104,220		+ 661	2	3
51. Hettlingen	12,788	11	88	123	138	261		+ 61	96	137
52. Henggart	22,291	49	889	736	1,104	1,840		+ 196	55	92
53. Andelfingen . . .	28,356	81	1,171	1,547	1,594	3,141		+ 133	45	71
54. Marthalen	22,499	87	1,268	3,107	2,868	5,975		– 950	54	42
55. Dachsen.	18,214	48	107	462	931	1,393		– 262	73	103
56. Schaffhausen .	65,303	411	5,976	36,524	14,714	51,238		– 15,012	12	4
57. Töss	12,562	37	39	6,262	13,060	19,322		+ 1,283	98	14
58. Wülflingen . . .	10,648	15	29	581	3,448	4,029		– 1,598	106	60
59. Neftenbach-Pfungen	23,256	30	150	6,014	6,234	12,248		+ 1,790	52	26
60. Embrach-Rorbas . .	40,877	101	192	4,887	5,339	10,226		+ 826	30	30
61. Bülach	50,286	140	2,167	2,538	3,027	5,565		– 152	26	46
62. Niederglatt . .	18,975	77	567	1,916	1,214	3,130		+ 668	68	72
63. Buchs (Zürich) .	4,659	7	116	71	174	245		+ 33	135	138
64. Otelfingen . .	10,379	33	94	1,380	224	1,604		– 132	108	100
65. Würenlos . .	12,097	26	59	487	618	1,105		+ 264	102	111
66. Glattfelden . . .	7,198	16	87	563	478	1,041		– 38	126	115
67. Eglisau	25,579	114	2,007	3,080	1,535	4,615		– 885	47	57
68. Zweidlen	2,627	3	33	546	1,146	1,692		– 207	139	96
69. Weiach-Kaiserstuhl .	13,918	34	1,129	1,894	614	2,508		+ 19	91	83
70. Rümikon	3,696	6	56	1,826	55	1,881		+ 549	137	91
71. Reckingen	4,495	5	89	2,759	298	3,057		+ 68	134	73
72. Zurzach	14,753	55	910	1,698	868	2,566		– 1,138	88	80
73. Koblenz . . .	13,129	17	594	5,614	1,094	6,708		+ 754	94	37
74. Kemptthal	45,746	29	437	1,426	4,212	5,638		– 146	29	44
75. Effretikon	55,211	28	2,815	1,533	2,138	3,671		– 36	25	63
76. Bassersdorf . . .	21,580	45	354	435	1,147	1,582		+ 115	59	101
77. Kloten	17,388	82	254	327	633	960		– 25	78	117
78. Seebach	1,952	7	9	176	814	990		– 466	140	116
Übertrag . . .	2,155,000	6,553	80,459	421,932	345,819					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1884		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,155,000	6,553	80,459	421,932	345,819					
79. Affoltern b. H. . .	3,984	6	23	25	118	143		+ 13	136	140
80. Regensdorf-Watt. .	8,726	15	43	299	198	497		– 305	115	130
81. Buchs-Dällikon . .	9,136	15	77	234	152	386		+ 105	113	133
82. Dietlikon	24,777	16	109	802	1,258	2,060		+ 152	50	89
83. Wallisellen . . .	58,647	55	191	1,055	3,688	4,743		+ 931	22	54
84. Örlikon*.	142,982	88	265	6,318	18,538	24,856		– 3,957	3	10
85. Glattbrugg . . .	11,613	19	53	259	657	916		– 1,588	104	118
86. Rümlang	12,497	18	112	754	4,387	5,141		+ 2,209	99	48
87. Oberglatt	18,460	67	264	212	141	353		– 42	71	135
88. Niederhasli . .	8,869	38	102	459	94	553		+ 296	114	128
89. Dielsdorf . . .	29,319	113	1,038	13,727	1,568	15,295		+ 3,910	40	17
90. Zürich†	823,308	3,770	5,621	79,908	224,049	303,957		– 8,871	1	1
91. Enge	105,545	157	167	1,511	2,513	4,024		– 187	6	61
92. Wollishofen . . .	28,695	29	100	4,612	22,074	26,686		+ 10,908	44	9
93. Bendlikon (Kilchberg) .	48,952	34	96	455	1,185	1,640		– 213	27	97
94. Rüschlikon . . .	38,543	42	74	319	865	1,184		– 162	33	108
95. Thalweil . . .	79,447	149	240	2,344	10,540	12,884		+ 2,269	11	24
96. Oberrieden . . .	28,968	38	94	1,620	4,655	6,275		+ 623	42	38
97. Horgen	90,440	241	351	4,792	8,287	13,079		+ 390	8	23
98. Au (Zürich) . . .	14,917	36	75	—	352	352		– 21	87	136
99. Wädensweil . .	83,748	279	570	7,919	19,133	27,052		- 3,212	10	8
100. Richtersweil . . .	62,090	217	533	7,587	9,132	16,719		+ 741	17	15
101. Pfäffikon (Schwyz)	19,966	27	154	488	379	867		+ 95	62	122
102. Lachen	33,882	91	2,187	3,710	3,885	7,595		+ 784	37	34
103. Siebnen (Wangen) .	25,262	40	612	2,159	4,724	6,883		+ 1,392	48	36
104. Reichenburg . . .	18,291	61	383	318	902	1,220		+ 43	72	107
105. Bilten	7,668	14	208	650	232	882		– 556	120	120
106. Ziegelbrücke .	6,766	14	541	248	276	524		– 947	129	129
107. N.-O.-Urnen . . .	17,721	33	132	418	1,830	2,248		– 525	76	87
108. Näfels-Mollis .	15,674	44	184	1,543	3,048	4,591		– 66	85	58
109. Netstall	9,867	38	76	2,410	4,845	7,255		– 16,007	112	35
110. Glarus	63,356	183	948	6,026	14,168	20,194		– 2,545	15	13
111. Ennenda	19,152	41	53	1,055	7,689	8,744		– 211	65	32
112. Mitlödi	17,083	23	14	413	1,368	1,781		+ 100	81	94
113. Schwanden. . .	46,708	68	1,804	3,613	9,487	13,100		+ 669	28	21
114. Nidfurn-Haslen . .	18,201	27	55	360	1,479	1,839		– 30	74	93
115. Luchsingen . . .	22,072	33	94	1,289	3,608	4,897		+ 316	56	51
116. Diesbach	8,643	6	62	214	499	713		– 399	116	125
117. Rüti (Glarus) . . .	6,131	8	94	401	714	1,115		- 86	131	110
Übertrag . . .	4,245,106	12,746	98,258	582,458	738,536					

*) 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 1884		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,245,106	12,746	98,258	582,458	738,536					
118. Lintthal . . .	19,682	41	292	2,080	2,665	4,745		– 2,668	63	53
119. Altstetten	87,679	48	165	4,318	8,019	12,337		+ 3,056	9	25
120. Schlieren	39,865	29	311	1,549	2,481	4,030		– 243	31	59
121. Dietikon	59,521	83	486	1,930	4,238	6,168		– 733	21	40
122. Killwangen	18,698	35	233	593	462	1,055		+ 67	69	114
123. Wettingen	19,050	34	76	1,051	1,947	2,998		+ 106	66	74
124. Baden-Oberstadt .	23,062	42	328	2,210	1,229	3,439		– 1,455	53	68
125. Dätwyl	7,984	22	91	851	919	1,770		+ 283	119	95
126. Mellingen	18,194	66	742	2,753	671	3,424		+ 1,253	75	69
127. Mägenwyl	3,490	7	37	2,406	123	2,529		+ 459	138	82
128. Othmarsingen . .	7,466	13	56	1,321	314	1,635		– 391	122	99
129. Lenzburg . . .	29,144	94	724	4,286	9,662	13,948		– 3,596	41	18
130. Hunzenschwyl. . .	5,250	4	23	137	102	239		+ 9	133	139
131. Suhr	10,254	25	214	748	1,312	2,060		– 775	110	90
132. Baden	116,105	567	1,723	5,118	8,720	13,838		– 1,376	5	19
133. Turgi.	55,981	46	718	1,927	2,729	4,656		– 397	24	56
134. Siggenthal . . .	12,745	33	393	2,175	1,801	3,976		– 103	97	62
135. Döttingen-Klingnau .	17,135	37	696	1,082	1,104	2,186		– 1,079	80	88
136. Brugg	75,538	188	3,403	10,699	5,163	15,862		– 1,950	13	16
137. Schinznach	14,364	49	75	329	551	880		+ 129	89	121
138. Wildegg	35,584	53	414	3,095	2,606	5,701		– 2,670	35	43
139. Ruppersweil . . .	11,502	6	56	284	783	1,067		– 633	105	113
140. Aarau	70,187	281	1,976	12,445	10,171	22,616		– 8,732	14	12
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	483,856	3,886	30,997	492,453	331,990	824,443		+ 23,167		
Rundfahrten	86,963	—	—	—	—	—		—		
Transitverkehr	122,371	1,383	451,083	352,850	352,850	705,700		+ 68,888		
Total	5,696,776	19,818	593,570	1,491,148	1,491,148					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1884	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen *	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	10,638	5,111	10,263	5,523	20,901	10,634		– 1,744
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	20,558	18,000	15,510	6,716	36,068	24,716		– 173
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	49,104	32,571	48,861	150,920	97,965	183,491		– 11,505
Effretikon-Hinweil	30,320	10,824	40,826	2,843	71,146	13,667		– 656
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	201,765	97,383	187,542	44,894	389,307	142,277		+ 3,139
Tössthalbahn	5,967	9,511	9,437	5,651	15,404	15,162		– 2,048
Wädensweil-Einsiedeln	38,341	3,698	12,916	2,687	51,257	6,385		– 2,641
Gotthardbahn und Italien	2,192	7,695	2,028	18,964	4,220	26,659		+ 4,187
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	84,989	130,447	89,091	67,978	174,080	198,425		+ 17,727
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	49,752	9,068	46,405	138,279	96,157	147,347		+ 27,635
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	5,697	2,225	12,735	17,969	18,432	20,194		– 3,842
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	6,462	4,991	3,588	19,380	10,050	24,371		– 18,027
Oesterreich-Ungarn via Arlberg . . .	5,872	466	4,654	10,649	10,526	11,115		+ 11,115
Total	511,657	331,990	483,856	492,453	995,513	824,443		+ 23,167

† 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.

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	127	1,430	66	885	193	2,315		– 218
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	471	747	285	6,525	756	7,272		+ 443
Effretikon-Hinweil	131	299	212	175	343	474		+ 99
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	4,048	2,778	4,498	1,175	8,546	3,953		+ 776
Tössthalbahn	113	205	89	85	202	290		+ 32
Wädensweil-Einsiedeln	2,661	386	538	81	3,199	467		+ 164
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	120	288	29	423	149	711		+ 333
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	375	7,357	871	7,575	1,246	14,932		– 321
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	287	357	198	467	485	824		+ 88
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	738	711	709	3,793	1,447	4,504		– 857
Oesterreich-Ungarn via Arlberg . . .	255	18	229	1,397	484	1,415		+ 1,415
Übertrag .	9,326	14,576	7,724	22,581	17,050	37,157		

*) Die Differenz zwischen den Jahren 1884 und 1885 kann im Personenverkehr für den vorliegenden Geschäftsbericht nicht dargestellt werden, weil im Jahre 1884 die Retourbillete für die Hinfahrt als Verkehr der Ausgabestation und für die Rückfahrt als Verkehr der Bestimmungsstation gerechnet wurden, wogegen vom Jahr 1885 an nach dem Verfahren der andern schweizerischen Bahnen die Retourbillete sowohl für die Hin- wie für die Rückfahrt als Verkehr der Ausgabestation gerechnet werden.

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1884	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	9,326	14,576	7,724	22,581	17,050	37,157		—
Zürichsee-Dampfboote	—	2,320	—	612	—	2,932		- 1,119
Effretikon-Hinweil	33	1,195	42	113	75	1,308		- 495
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	7,993	20,934	8,644	13,197	16,637	34,131		- 631
Tössthalbahn	—	1,114	—	92	—	1,206		+ 316
Wädensweil-Einsiedeln	10,936	1,709	657	97	11,593	1,806		- 632
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	368	674	90	267	458	941		+ 321
Gr. Bad. Bahn	22	221	—	16	22	237		- 41
K. Württemberg. Staatsbahn	—	7	—	15	—	22		- 24
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	343	1,061	346	5,620	689	6,681		- 6,393
Oesterreich-Ungarn via Arlberg	2,228	151	2,781	3,288	5,009	3,439		+ 3,439
	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil					
Zürichsee-Dampfboote	8	39	6	156	14	195		+ 14
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	1,424	309	657	986	2,081	1,295		+ 243
Tössthalbahn	11	41	—	168	11	209		+ 10
Wädensweil-Einsiedeln	—	8	—	45	—	53		+ 39
Gotthard und Italien	-	26	9	1,066	9	1,092		+ 482
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	62	291	11	957	73	1,248		+ 575
Gr. Bad. Bahn	—	36	—	2,639	—	2,675		- 237
K. Württembergische Staatsbahn	—	14	—	40	—	54		+ 8
Bayern und weiter	—	31	—	349	—	380		+ 146
Oesterreich-Ungarn via Arlberg	—	1	—	172	—	173		+ 173
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	2	—	16	—	18		- 10
Vereinigte Schweizerbahnen	1,870	868	2,036	321	3,906	1,189		- 52
Tössthalbahn	48	414	126	174	174	588		+ 175
Wädensweil-Einsiedeln	8,813	132	1,895	243	10,708	375		+ 372
Gotthard und Italien	1,335	987	1,273	12,202	2,608	13,189		+ 6,467
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	8,299	21,027	5,888	16,490	14,187	37,517		+ 15,499
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	792	2,222	811	94,311	1,603	96,533		+ 7,503
K. Württemberg. Staatsbahn	1	1,111	3	12,389	4	13,500		+ 2,391
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	237	—	521	—	758		- 303
Oesterreich-Ungarn via Arlberg	—	1	—	11	—	12		+ 12
Übertrag	53,912	71,759	32,999	189,154	86,911	260,913		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn		Total		Differenz gegenüber 1884	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	53,912	71,759	32,999	189,154	86,911	260,913		
Wädensweil-Einsiedeln	31	—	4	—	35	—		—
Gotthardbahn	18	3	2	1,531	20	1,534		+ 1,378
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	18	99	2	447	20	546		+ 526
Gr. Bad. Bahn	—	63	—	7,974	—	8,037		+ 1,500
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Gotthardbahn	9	22	44	62	53	84		+ 59
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	399	—	2,511	—	2,910	—		—
Gr. Bad. Bahn	1,350	237	19,532	179	20,882	416		- 510
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	51	—	2,589	—	2,640	—		—
Oesterreich-Ungarn via Arlberg	266	—	2,353	—	2,619	—		—
	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien					
Deutsche Bahnen via Romanshorn	142	3,550	199	7,718	341	11,268		- 1,230
„ „ via Singen	—	1,057	—	1,521	—	2,578		- 1,000
„ „ via Schaffhausen	229	—	589	—	818	—		—
„ „ via Waldshut	6	4,512	23	4,350	29	8,862		+ 484
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	267	—	578	—	845		- 224
Aarg. Südbahn	103	656	322	439	425	1,095		+ 326
Seethalbahn	72	675	559	281	631	956		+ 956
Gotthard und Italien	—	139	—	1,198	—	1,337		+ 880
Gr. Bad. Bahn	871	174	775	2,606	1,646	2,780		+ 869
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	86	4,468	127	1,499	213	5,967		- 779
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	644	6,259	445	21,144	1,089	27,403		- 17,222
Oesterreich-Ungarn via Arlberg	430	857	648	15,907	1,078	16,764		+ 16,764
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Württemberg. Staatsbahn	—	1	—	—	—	1		+ 1
Vorarlbergbahn	6	1,453	5	11	11	1,464		+ 1,464
Total des Transitverkehrs	58,643	96,251	63,728	256,599	122,371	352,850		+ 34,444
Gesammttotal	570,300	428,241	547,584	749,052	1,117,884	1,177,293		+ 57,611

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1884	1885	Gegenüber 1884 mehr	Gegenüber 1884 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	157,394	175,942	18,548	—
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	47,546	41,881	—	5,665
3. Kartoffeln	24,940	23,773	—	1,167
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	4,387	4,353	—	34
5. Baumfrüchte	25,711	17,954	—	7,757
6. Weintrauben zur Weinbereitung	1,003	895	—	108
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	4,540	5,447	907	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	13,433	14,191	758	—
9. Eier	1,665	1,729	64	—
10. Kaffee	4,859	4,517	—	342
11. Kaffee-Surrogate	4,189	4,161	—	28
12. Zucker, raffinirt	13,658	7,735	—	5,923
13. Rohzucker	9,666	8,805	—	861
14. Tabak, roh und fabrizirt	9,759	4,997	—	4,762
	322,750	*316,380*	—	*6,370*
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	11,167	11,670	503	—
16. Wein und Most, Speiseessig	40,609	43,969	3,360	—
17. Bier	15,480	16,361	881	—
18. Branntwein und Liqueur	2,301	2,194	—	107
19. Mineralwasser	1,098	1,149	51	—
	70,655	*75,343*	*4,688*	—
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrath und Effekten	11,449	12,493	1,044	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	1,989	2,073	84	—
	13,438	*14,566*	*1,128*	—
	406,843	**406,289**	—	**554**
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	53,460	50,741	—	2,719
23. Torf	6,297	7,027	730	—
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	265,376	281,829	16,453	—
	325,133	**339,597**	**14,464**	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	36,418	42,857	6,439	—
26. Backsteine, Ziegel	24,093	34,341	10,248	—
27. Dachschiefer	2,810	3,100	290	—
28. Kalksteine, Gypssteine	6,614	7,516	902	—
29. Kalk und Gyps	11,043	14,196	3,153	—
30. Cement, Trass	24,229	26,213	1,984	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	3,987	4,399	412	—
32. Asphalt	4,821	4,887	66	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	6,983	7,833	850	—
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	103,254	102,178	—	1,076
	224,252	**247,520**	**23,268**	—
Übertrag	**956,228**	**993,406**	**37,178**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1884	1885	Gegenüber 1884 mehr	Gegenüber 1884 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**956,228**	**993,406**	**37,178**	—
D. **Metallindustrie:**				
35. Eisen, roh und alt, Erze	29,513	30,940	1,427	—
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	37,770	34,904	—	2,866
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen und Zubehör	3,922	2,621	—	1,301
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	10,018	12,569	2,551	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	3,422	5,852	2,430	—
40. Maschinen, zusammengesetzte	5,886	4,234	—	1,652
41. Maschinentheile	25,772	25,017	—	755
E. **Textilindustrie:**	**116,303**	**116,137**	—	**166**
a) in Baumwolle.				
42. Baumwolle, roh	23,572	20,614	—	2,958
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	33,551	35,267	1,716	—
44. Baumwollstoffe und Waaren	19,927	16,797	—	3,130
45. Baumwollabfälle	5,798	5,676	—	122
b) in Leinen, Hanf etc.	*82,848*	*78,354*	—	*4,494*
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	4,129	3,843	—	286
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf etc.	2,932	3,286	354	—
c) in Seide.	*7,061*	*7,129*	*68*	—
48. Seidenabfälle, Cocons	456	442	—	14
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	6,476	6,126	—	350
d) in Wolle.	*6,932*	*6,568*	—	*364*
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,275	2,655	—	620
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	4,424	4,766	342	—
	7,699	*7,421*	—	*278*
F. **Gerberei:**	**104,540**	**99,472**	—	**5,068**
52. Felle und Häute	4,835	5,268	433	—
53. Rinde	4,884	5,680	796	—
54. Gerbstoffe	295	333	38	—
55. Leder und Lederwaaren	4,372	4,219	—	153
G. **Glas- und Thonwaarenfabrikation:**	**14,386**	**15,500**	**1,114**	—
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	2,474	2,697	223	—
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	5,893	4,767	—	1,126
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	2,956	3,407	451	—
59. Thonröhren aller Art	2,130	2,423	293	—
H. **Papierfabrikation:**	**13,453**	**13,294**	—	**159**
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	7,514	10,227	2,713	—
61. Papier und Carton (A u. B)	6,635	7,204	569	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	2,050	2,423	373	—
I. **Strohindustrie.**	**16,199**	**19,854**	**3,655**	—
63. Strohwaaren aller Art	367	479	112	—
Übertrag	**1,221,476**	**1,258,142**	**36,666**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1884	1885	Gegenüber 1884 mehr	Gegenüber 1884 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,221,476**	**1,258,142**	**36,666**	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	23,571	16,242	—	7,329
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	1,954	2,025	71	—
66. Holzwaaren	4,804	4,671	—	133
	30,329	**22,938**	—	**7,391**
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren	4,228	4,741	513	—
68. Farbholz	1,517	1,847	330	—
69. Farberden	1,440	1,255	—	185
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	4,766	5,222	456	—
71. Soda	4,452	5,083	631	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	16,703	16,565	—	138
73. Säuren, Laugen, Beitzen	8,320	9,651	1,331	—
74. Weinstein und Weinhefe	920	1,729	809	—
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	8,144	7,703	—	441
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar etc.	1,461	1,566	105	—
77. Stärke, Stärkemehl	2,984	2,603	—	381
78. Chinarinde	25	16	—	9
79. Mineralöle (Petroleum)	14,914	14,345	—	569
80. Vegetabilische Öle	8,438	7,951	—	487
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	4,250	4,862	612	—
82a. Schwefel	582	632	50	—
82b. (95.) Zündwaaren	453	538	85	—
83. Sprit	7,731	7,936	205	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	15,290	13,685	—	1,605
85. Eis	29,427	5,899	—	23,528
86. Heu und Stroh	2,465	3,087	622	—
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	1,448	1,909	461	—
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	3,152	3,911	759	—
89. Düngmittel aller Art	25,006	27,478	2,472	—
	168,116	**150,214**	—	**17,902**
M. Hülfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	4,611	4,892	281	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	20,326	15,091	—	5,235
	24,937	**19,983**	—	**4,954**
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	6,696	7,266	570	—
93. Sammelladungen	4,076	1,808	—	2,268
94. Uebrige Wagenladungen	3,371	7,001	3,630	—
	14,143	*16,075*	*1,932*	—
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*26,555*	*23,796*	—	*2,759*
Total	**40,698**	**39,871**	—	**827**
Gesammttotal	**1,485,556**	**1,491,148**	**5,592**	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					
										Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	377
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	420
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	414
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.13	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfassen 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. Letztere am 1. Januar 1886 ins Eigenthum der Nordostbahn übergegangene Bahn wird in künftigen Geschäftsberichten als ein Bestandtheil des eigenen Netzes behandelt werden.

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

1. Ausgaben.

1884				1885		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer				Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
463,848	32	5.24	I. Allgemeine Verwaltung	456,609	39	4.82
2,038,292	22	23.04	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,002,890	72	21.17
2,885,879	70	32.62	III. Expeditions- und Zugsdienst	2,934,755	12	31.00
2,496,051	77	28.22	IV. Fahrdienst	2,811,336	13	29.70
962,301	13	10.88	V. Verschiedene Ausgaben	1,260,001	71	13.31
8,846,373	14	100	Totalausgaben	9,465,593	07	100

Zur Vergleichung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres sind die Ziffern des letztern, wie solche in der nach dem neuen Rechnungsschema umgearbeiteten als „Anhang" dem Geschäftsbericht für 1884 beigefügten Betriebsrechnung enthalten sind, herbeigezogen worden. Diese Vergleichung ergibt für das Berichtsjahr eine Ausgabenvermehrung von Fr. 619,219. 93 Cts., worüber die nähern Erklärungen nachstehend bei den einzelnen Ausgabetiteln gegeben werden.

I. „Allgemeine Verwaltung." Hier ist eine Ausgabenverminderung von Fr. 7,238. 93 Cts. eingetreten, obwohl für Drucksachen für die Betriebskontrole und das statistische Bureau, sowie in Folge Einführung des neuen Rechnungsschema und der Betheiligung am Ankauf der übriggebliebenen Exemplare des für die schweizerische Landesausstellung angefertigten graphisch-statistischen Atlasses auf Kapitel I, B. 1 eine vermehrte Ausgabe von etwa Fr. 8,000 stattgefunden hat.

Jene Verminderung beruht auf einer veränderten Buchung der Vergütungen Seitens des Dampfbootbetriebes für die administrative und technische Leitung (siehe die Bemerkung am Schlusse des Nachweises über die Betriebsausgaben).

II. „Unterhalt und Aufsicht der Bahn". Dieser Titel zeigt eine Minderausgabe von Fr. 35,401. 50 Cts., welche wesentlich durch Aufhebung einiger Wärterposten, Übertragung des Barrierendienstes an Wärterfrauen und daherige Personalreduktion (Kap. II, A), sowie durch den Wegfall von ausserordentlichen Unterhalts- und Rekonstruktionsarbeiten (Kap. II, B *a* 1) begründet wird. Eine Mehrausgabe von grösserm Belang zeigt einzig das Kap. II, B *b* 2 in Folge einer vermehrten Schwellenauswechslung.

Die Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien auf dem ganzen Betriebsnetz der Nordostbahn im Jahr 1885 betrug 74,430 Stück Schwellen (1884: 68,529) und 75,420 laufende Meter Schienen (1884: 71,220). Die im letzten Geschäftsbericht ausgesprochene Annahme, dass die mit dem Jahr 1883 eingetretene Abnahme der Schwellen- und Schienenauswechslung voraussichtlich eine anhaltende sein werde, hat sich insofern nicht bestätigt, als in den umgebauten Strecken wider Erwarten eine grössere Zahl schadhafter Schwellen sich vorfanden, welche nicht mehr als mittelgute Stücke für Einzelnauswechslung verwendet werden konnten, sondern beseitigt werden mussten, was einen Mehrbedarf an neuen Stücken für die Einzelnauswechslung zur Folge hatte. Der Mehrbedarf an Schienen hängt mit einer stärkern Beanspruchung des Oberbaues durch den vermehrten Zugsverkehr und daherigen Abnutzung des erstern zusammen.

Geleisumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von	Profil	II	aus	Eisen	auf	das	Normalprofil	V	aus	Stahl	mit	eisernen	Schwellen	5,304 *m*
„	„	III	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	4,089 *m*
„	„	S. N. B.	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	4,697 *m*
„	„	V	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	13,497 *m*
„	„	II	„	„	„	„	„	V	„	Eisen	„	„	„	342 *m*
„	„	IV	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	768 *m*
„	„	IV	„	„	„	„	„	V	„	„	„	hölzernen	„	389 *m*
													Total	29,086 *m* Geleise.

Auf dem ganzen Betriebsnetz lagen zu Ende des Berichtsjahres in den Hauptgeleisen:

Schienen vom Normalprofil V 525,028 laufende Meter Geleise = 71 %
„ von andern Profilen 219,208 „ „ „ = 29 %

Von jenen 525,028 laufenden Meter Geleise von Normalprofil V waren zu Ende 1885:

Stahlschienen 338,066 laufende Meter = 64,4 %
Eisenschienen 186,962 „ „ = 35,6 %

Eiserne Schwellen wurden im Berichtsjahr eingelegt 36,018 laufende Meter; Ende 1885 waren solche eingelegt auf einer Länge von 68,605 Meter = 9,2 % der Hauptgeleise.

III. „Expeditions- und Zugsdienst". Für diesen Dienstzweig mussten Fr. 48,875. 42 Cts. mehr als im Vorjahr verausgabt werden. Während nämlich auf einzelnen Kapiteln kleinere Ersparnisse erzielt wurden, erforderten andere einen erheblichen Mehraufwand, namentlich Kap. III, A 2*e* für Ablöhnung des Personals im Lagerhaus Romanshorn zufolge stärkern Verkehrs daselbst und Kap. III, B 3 für Anschaffung von Billetverkaufsschränken verbesserter Konstruktion und für Reparatur der einer starken Abnutzung ausgesetzten Wagendecken.

IV. „Fahrdienst". Dieser Dienstzweig erheischte eine Mehrausgabe von Fr. 315,284. 36 Cts., welche begründet wird durch eine wegen vermehrter Leistungen und wegen ausnahmsweise ungünstigen Gesundheitszustandes des Maschinenpersonals nothwendig gewordene Personalvermehrung, sowie durch Gehaltsaufbesserungen (Kap. IV, A 2), durch im Ganzen sowie im Durchschnitt grössern Brennmaterialverbrauch (Kap. IV, B*a* 1), hauptsächlich aber durch umfangreichern Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials (Kap. IV, C). In letzterer Beziehung ist hervorzuheben die vermehrte Leistungsfähigkeit der Wagenwerkstätte in Folge baulicher Erweiterung, die stärkere Beanspruchung des Materials für vermehrte Leistungen, das sich mehr und mehr geltend machende Alter desselben und die Um-

zeichnung der Güterwagen auf die von den schweizerischen Wagenverbandsbahnen beschlossene einheitliche Anschrift. Die Hauptmehrausgabe auf diesem Kapitel entfällt übrigens auf die zu Lasten des Erneuerungsfonds stattgefundenen Verwendungen mit Fr. 177,639. 56 Cts., wofür zwar das Äquivalent unter den in der Gewinn- und Verlustrechnung vereinnahmten Zuschüssen aus dem Erneuerungsfond wieder enthalten ist. Während nämlich im Vorjahr unter dieser Rubrik nur Fr. 29,330. 01 Cts. für Abschreibungen erscheinen, wurden im Jahr 1885 für Abschreibung von ausrangirtem Rollmaterial Fr. 232,161. 82 Cts. verwendet. Dagegen ist auf dem Kap. IV, C*a* 2 Schmiermaterial für Lokomotiven eine erhebliche Minderausgabe zu verzeichnen, die trotz absolut und durchschnittlich grössern Verbrauchs theils dem allgemeinen Preisabschlag in diesem Artikel, theils der versuchsweisen Verwendung von billigern Mineralölen zu verdanken ist. Im Übrigen verweisen wir auf die nachstehend im Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes" enthaltenen Ziffern.

V. „Verschiedene Ausgaben." Die Vermehrung von Fr. 297,700. 58 Cts. auf diesem Titel beruht mit Bezug auf die hauptsächlicheren Differenzen der Unterrubriken auf nachstehenden Ursachen. Die grössere Ausgabe von Fr. 266,597. 17 Cts. für Benutzung von Rollmaterial fremder Verwaltungen ist ausser dem vermehrten Parcours fremder Wagen auf den Nordostbahnlinien in Folge des Arlbergverkehrs, auf die bei der Erläuterung des Titels „Verschiedene Einnahmen" erwähnte Güterwagengemeinschaft mit den meisten schweizerischen Bahnen zurückzuführen. Die effektive Nettoausgabe für Wagenmiethe im Jahr 1885 beträgt Fr. 86,613. 50 Cts. gegen Fr. 73,552. 31 Cts. im Jahre 1884, somit Fr. 13,061. 19 Cts. mehr im Berichtsjahr, die Bahnpostwagen nicht mitberechnet. An Unfallentschädigungen mussten Fr. 3,126. 67 Cts. und für Transportentschädigungen (Reparatur von beschädigtem Transportmaterial und für havarirte Transportgegenstände) Fr. 18,624. 50 Cts. mehr verausgabt werden als im Vorjahr. Es haben sich dabei namentlich die Unfälle vom 8. und 12. Januar 1885 bei Örlikon und Kemptthal geltend gemacht. Der Mehraufwand von Fr. 20,553. 30 Cts. auf Ziffer C 8 „Verschiedenes" ist mehr zufälliger Natur. Es sind darin nämlich Fr. 13,915. 63 Cts. Entschädigung für Entwehrung von Seegebiet an den Käufer des ehemaligen Werfteplatzes im Seefeld und Fr. 4234. 70 Cts. Nettoverlust aus dem Abrechnungsverhältniss mit der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln betreffend den Prozess mit den Unterbauakkordanten Schedlbauer & Vogl inbegriffen. Die Ersparniss hinwieder auf der Rubrik A 1 im Betrag von Fr. 5580. 88 Cts. beruht auf verminderten Entschädigungen für die Mitbenutzung von Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn nach Massgabe des Achsenverhältnisses, das der Ausrechnung der Kostenquoten als Basis dient. Aus diesem letztern Grunde hatten diese beiden Bahnen für die Mitbenutzung von Nordostbahnstationen einen erhöhten Beitrag von etwa Fr. 8000 zu leisten; siehe diesfalls „Verschiedene Einnahmen, Kap. I a Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse)". Die Ersparniss auf C 2 „Feuerversicherungen" rührt daher, dass im Jahr 1884 im Gebiete des Kantons Thurgau zwei Brandsteuern für Hochgebäude erhoben wurden, im Berichtsjahre dagegen keine solche; ferner musste im Vorjahr der schweizerischen Mobiliarversicherungsgesellschaft eine Nachschussprämie von $^1/_4$ ‰ geleistet werden, welche für 1885 wegfiel.

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

a) Von der Direktion und vom Rechtsbureau:

Übertrag vom Jahr 1884	153
Neu hier angebracht	901
Von anderen Verwaltungen überwiesen	537
Übertrag . .	1,591

Übertrag		1,591
b) Vom Betriebschef:		
Übertrag vom Jahr 1884		23
Neu anhängig gemacht (bis 31. Januar)		18
Von anderen Verwaltungen eingegangen		3
		1,635
Erledigt wurden im Berichtsjahre:		
Von der Direktion und vom Rechtsbureau	1,445	
Vom Betriebschef	41	1,486
Unerledigt sind geblieben:		
Bei der Direktion	146	
Beim Betriebschef	3	149

Die Entschädigungen auf Kapitel V C 4 beziffern sich auf: .	Fr. 34,895. 85 Cts.
Davon ist abzurechnen: an Rückerstattungen von anderen Verwaltungen und Versicherungsgesellschaften, sowie an Erlös aus beschädigten beziehungsweise unbestellbaren Gütern der Betrag von .	„ 21,520. 47 „
verbleibt eine Nettoausgabe von	Fr. 13,375. 38 Cts.

gegenüber einer aus sämmtlichen Reklamationsbeträgen gebildeten Totalforderung von Fr. 126,560. — Cts.

An den Bruttoausgaben partizipiren:

Kapitel V C 4.

a) Gänzlicher Verlust mit	Fr. 8,313. 97 Cts.	
b) Beschädigungen „	„ 21,058. 62 „	
c) Verspätungen „	„ 5,523. 26 „	
	Total	Fr. 34,895. 85 Cts.

Auf nachgenannte Transportartikel speziell entfallen die neben bezeichneten Beträge:

Getreide	Fr. 8,868. 92 Cts.	
Mehl	„ 3,394. 77 „	
Wein	„ 1,313. 82 „	
Sprit	„ 1,388. 72 „	
Oel	„ 1,113. 78 „	
Eisenwaaren	„ 2,160. 43 „	
Baumwollwaaren	„ 1,933. 05 „	
Möbel	„ 785. 87 „	
Glaswaaren	„ 108. 14 „	
Diverse	„ 13,771. 58 „	
ferner wurden bezahlt an Entschädigungen wegen verfehlten Zugsanschlusses von Reisenden	„ 56. 77 „	
	Total wie oben	Fr. 34,895. 85 Cts.

Die bisher am Total der Ausgaben in Abzug gebrachte Quote des Dampfbootbetriebs an den Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung ist auf Verlangen des Eisenbahndepartements in der diesjährigen Betriebsrechnung direkt an den einzelnen Ausgabenrubriken abgezogen worden und zwar mit zwei Dritteln an der Allgemeinen Verwaltung, Ziffer 1—3 und 6—7; der letzte Drittel wurde der Werkstätterechnung gutgeschrieben.

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 und lassen diesen Tabellen einige erläuternde Bemerkungen über das Fahrmaterial vorausgehen. Die bisher gefertigte chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben ist zufolge Änderung des Rechnungsschema nicht mehr möglich.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahre wurden zwei Lokomotiven (B Nr. 64 und C[I] Nr. 101) vom Inventar abgeschrieben. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1885 **148** Stück vorhanden.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 95 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 80, wovon 65 im Strecken- und 15 im Rangirdienst. Jene 95 Lokomotiven haben im Ganzen 4,245,260 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,582,308 und im Rangirdienst 662,952 zurückgelegt (1884: 4,152,789 Kilometer, wovon 3,495,205 im Fahr- und 657,584 im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1885 auf 215,112 Kilometer (1884: 213,072) beziffern.

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

	Zugskilometer	Vorspannkilometer	Nutzkilometer	Materialtransportkilometer	Schneepflug-Fahrtenkilometer	Leerfahrtenkilometer	Total der Fahrkilometer
Eigenes Netz	2,534,838	85,671	2,620,509	4,635	16	30,681	2,655,841
Sulgen-Gossau	75,808	11	75,819	—	—	72	75,891
Zürich-Zug-Luzern	332,857	11,470	344,327	1,205	—	5,535	351,067
Bötzbergbahn	430,043	1,849	431,892	—	—	466	432,358
Effretikon-Hinweil	56,801	—	56,801	—	—	179	56,980
Führung der Arlbergzüge / Ziegelbrücke-Sargans	9,520	—	9,520	—	—	—	9,520
Aushülfe an Schweiz. Bahnen	—	382	382	—	—	269	651
Total*	3,439,867	99,383	3,539,250	5,840	16	37,202	3,582,308

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

	1884	1885
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm	26,214,823	26,900,048
„ „ Tannenholz in Ster	797,0	922,5

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 55 und 54 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der Vereinigten Schweizerbahnen ausgeführten Zugskilometer (26,564) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

	1884	1885
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheiten reduzirt) in Kilogramm	26,533,623	27,269,048
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . .	59,837	64,782,5
Kosten des Brennmaterials	Fr. 579,345. 82 Cts.	Fr. 601,693. 44 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm . .	„ 2. 18 „	„ 2. 21 „
„ „ Schmiermateriales	„ 55,996. 44 „	„ 44,913. 78 „
„ „ „ per 1 Kilogramm . .	Cts. 93,6	Cts. 69,3
„ „ Putzmateriales	Fr. 15,841. 60 „	Fr. 33,791. 35 „ **
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 362,471. 72 „ ***	„ 402,104. 75 „ ***
Totalkosten	„ 1,013,655. 58 „ ***	„ 1,082,503. 32 „ ***

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

	1884	1885
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . .	4,649,577	5,029,602
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm .	12,683	14,488
Kosten des Brennmateriales	Fr. 101,520. 50 Cts.	Fr. 110,977. 43 Cts.
„ „ Schmiermateriales	„ 11,875. 86 „	„ 9,875. 44 „
„ „ Putzmateriales	„ 2,798. 96 „	„ 8,281. 90 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 44,366. 21 „ ***	„ 49,171. 58 „ ***
Totalkosten	„ 160,561. 53 „ ***	„ 178,306. 35 „ ***

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr wurde ein baufälliger Personenwagen I. und II. Klasse Nr. 314 vom Inventar abgeschrieben. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

530 Stück mit 1196 Achsen und 22,364 Sitzplätzen.
1884: 531 „ „ 1200 „ „ 22,413 „

Im Berichtsjahr verminderte sich die Anzahl der Gepäck- und Güterwagen um ein Stück, indem ein Güterwagen der Serie P Nr. 9612 verkauft wurde. — 6 vierachsige Gepäckwagen und 20 offene Güterwagen der Serie S wurden ausrangirt und durch 6 neue zweiachsige Gepäckwagen und 20 offene Güterwagen mit grossem Laderaum ersetzt. Im Weiteren wurden 3 Fahrzeuge der Serie S in Kesseltransportwagen umgebaut.

Es waren demnach zu Ende des Jahres 1885 vorhanden:

2581 Stück mit 5168 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28.218,5 Tonnen.
1884: 2582 „ „ 5182 „ „ „ „ „ 28,185 „

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, a III und b III.

** Pro 1885 wurden gemäss dem neuen Rechnungsschema zum Putzmaterial auch die Kosten für Reinigung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand gerechnet und demselben der Einfachheit wegen auch die Kosten für Beleuchtung zugeschlagen.

*** In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 53,622. 88 Cts. inbegriffen (1884: Fr. 42,358. 78 Cts.), dagegen nicht enthalten Fr. 120,192. 76 Cts., welche zur Abschreibung der Lokomotiven B 64 und C[I] 101, zur Anschaffung von fünf Apparaten für Dampfheizung und Bremse und für Einrichtung der Wengerbremse an vier Lokomotiven verwendet wurden.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1884		1885	
Personenwagen	20,207,364		20,935,454	
Gepäck- und Güterwagen	32,928,318		20,307,154	
		53,135,682		41,242,608
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	2,046,566		2,380,910	
Gepäck- und Güterwagen	29,729,174		41,263,762	
		31,775,740		43,644,672
Total .		84,911,422		84,887,280
2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn.				
Personenwagen	1,717,322		2,421,171	
Gepäck- und Güterwagen	31,230,122		43,902,392	
Schweizerische Bahnpostwagen	2,491,688		2,666,270	
		35,439,132		48,989,833
3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn		88,574,814		90,232,441

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 9,230 Kilogramm, wofür Fr. 2,940. 90 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 10,147 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 3,633. 56 Cts. im Vorjahr. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 9,776 Achsenkilometer zurückgelegt (1884: 8,729).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 447,855. 10 Cts., in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 9,226. 99 Cts. (pro 1884: Fr. 2,027. 16 Cts.) inbegriffen sind; nicht enthalten sind in jener Summe Fr. 140,835. 16 Cts., welche zur Abschreibung des Personenwagens $A^{B\,1}$ 314, eines Güterwagens der Serie P, von 6 vierachsigen Gepäckwagen und von 20 Güterwagen der Serie S, zur Werthreduktion des nicht verwendbaren zweistöckigen Personenwagens E 1901 auf den Altmaterialwerth von Fr. 1000, sowie zur Einrichtung der Westinghouse-Bremsleitung an den Personenwagen A^{B} 191 und 192, und der Wengerbremse an 10 Personenwagen und an 2 Gepäckwagen verwendet wurden.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

		Fahrdienst							Rangirdienst	
		Personenzugslokomotiven		Güterzugslokomotiven	Tenderlokomotiven		Total			
		A	B	C	D	F	1884	1885	1884	1885
a) Stand und Leistungen.										
Zahl der Lokomotiven . .		49	15	42	15	12	135	133	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke										
mit Bahnzügen	Km.	1,424,203	348,141	1,092,781	207,813	466,312	3,454,135	3,539,250	—	—
im Materialtransport	„	4,065	—	1,440	124	211	6,250	5,840	—	—
in Schneepflugfahrten	„	—	—	16	—	—	56	16	—	—
in Leerfahrten	„	22,005	1,245	10,591	2,899	462	34,764	37,202	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.		1,450,273	349,386	1,104,828	210,836	466,985	3,495,205	3,582,308	870,656 (213,072)	878,064 (215,112)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	1885	3,973.3	957.2	3,026.9	577.6	1,279.4	—	9,814.5	—	2,405.7
	1884	3,944.9	949.1	2,826.4	582.5	1,246.9	9,549.7	—	2,378.8	—
Beförderte Wagenachsenkilometer		28,414,367	5,113,371	41,839,028	2,737,383	11,732,349	*88,401,932	*89,836,498	—	—
per Fahrkilometer	1885	19.66	14.64	37.87	12.98	25.35	—	**25.14	—	—
	1884	19.92	15.04	39.15	13.09	24.40	25.29	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.										
Verbrauch im Ganzen	Kg.	9,445,298	2,049,719	10,821,910	1,167,904	3,784,217	26,533,623	27,269,048	4,649,577	5,029,602
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1885	6.5128	5.8666	9.7951	5.5394	8,1035	—	7.6121	—	5.7281
	1884	6.4140	5.8902	9.9567	5.5430	8.2070	7.5914	—	5.3403	—
Kosten im Ganzen	Fr.	208,411.16	45,227.19	238,786.20	25,769.88	83,499.01	579,345.82	601,693.44	101,520.50	110,977.43
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1885 Cts.	14.3705	12.9448	21.6130	12.2227	17.8804	—	16.7962	—	12.6389
dito	1884 „	14.0045	12.8608	21.7400	12.1027	17.9196	16.5754	—	11.6602	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.										
Verbrauch an Schmiermaterial . .	Kg.	21,938.5	7,807	22,623	3,493	8,921	59,837	64,782.5	12,683	14,488
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1885	0.0151	0.0223	0.0205	0.0166	0.0191	—	0.0181	—	0.0165
	1884	0.0131	0.0185	0.0224	0.0151	0.0178	0.0171	—	0.0146	—
Kosten des Schmiermaterials . .	Fr.	15,209.98	5,412.40	15,684.76	2,421.70	6,184.94	55,996.44	44,913.78	11,875.86	9,875.44
„ per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom.	1885 Cts.	1.05	1.55	1.42	1.15	1.32	—	1.25	—	1.12
dito	1884 „	1.22	1.73	2.10	1.41	1.67	1.60	—	1.36	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . .	Fr.	13,681.97	3,295.41	10,420.77	1,988.60	4,404.60	—	33,791.35	—	8,281.90
Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der Lokomotiven u. Tender	„	164,422.06	24,601.73	143,182.03	29,347.33	40,551.60	362,471.72	402,104.75	44,366.21	49,171.58
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir)-Kilom.	1885 Cts.	11.34	7.04	12.96	13.92	8.68	—	11.22	—	5.60
dito	1884 „	10.66	10.55	11.16	1.82	11.52	10.37	—	5.10	—
d) Total.										
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen	Fr.	401,725.17	78,536.73	408,073.76	59,527.51	134,640.15	1,013,655.58	1,082,503.32	160,561.53	178,306.35
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir)-Kilom.	1885 Cts.	27.70	22.48	36.94	28.23	28.83	—	30.22	—	20.31
dito	1884 „	26.34	25.67	35.43	15.79	31.55	29.00	—	18.44	—
									für jeden Tag:	
per Wagenachsenkilom. . .	1885 „	1.41	1.54	0.98	2.17	1.15	—	1.20	—	Fr. 488. 51
dito	1884 „	1.32	1.71	0.90	1.21	1.29	1.15	—	Fr. 438. 69	—

* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen, 1884 = 172,882; 1885 = 395,943.

** Bei Berechnung dieser Verhältnisszahl sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer (9520) nicht berücksichtigt.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Wagen: Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: II. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	Bruttolast per Bahnkilometer	Bruttolast per Achsenkilometer
									Tonnen				
1885	68	462	530	1196	1,175	7,098	14,091	22,364	11,033,244	102,366,775	113,400,019	164,586	4.86
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

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten im Ganzen	Reparaturkosten per Achsenkilometer	Reparaturkosten in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material	Kosten des Schmiermaterials per Achsenkilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials per Achsenkilometer: Ausgaben	Putzen, Heizen und Beleuchtung Ausgaben für: Material	Putzen, Heizen und Beleuchtung Ausgaben für: Kosten per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1885	23,316,364	194,287.07	0.833	2.872	23,356,625	2,389.2	761.25	0.1023	0.0033	28,204.01	0.1207
1884	22,253,930	144,249.32	0.648	2.236	21,924,686	2,511.6	899.41	0.1146	0.0041	25,030.44	0.1142

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Anzahl: Güterwagen vierrädrige	Anzahl: Totalzahl der Wagen	Anzahl: Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	Bruttolast per Bahnkilomtr.	Bruttolast per Achsenkilomtr.	Die Wagen haben leer zurückgelegt	Die Wagen haben beladen zurückgelegt
						Tonnen			Tonnen					Achsenkilometer	
1885	3	68	2,510	2,581	5,168	28,218,5	2.860	5.46	111,382,650	207,861,928	319,244,578	463,345	4.77	14,470,008	49,739,538
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

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten im Ganzen	Reparaturkosten per Achsenkilometer	Reparaturkosten in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material	Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Betreffniss per Achsenkilometer: Ausgaben
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1885	61,570,916	253,568.03	0.412	2.414	66,875,816	6,840.8	2,179.65	0.1023	0.0033
1884	62,657,492	175,169.56	0.280	1.645	66,650,128	7,635.4	2,734.15	0.1146	0.0041

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.				1884	1885
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)					
Gesammt-Betriebsausgaben	per	Bahnkilometer	Franken	12,803.15*	13,738.16
	„	Nutzkilometer	„	2.55*	2.67
	„	Lokomotivkilometer	„	2.52*	2.64
	„	Wagenachsenkilometer	Centimes	9.96*	10.49
I. Allgemeine Verwaltung	„	Bahnkilometer	Franken	649.03*	662.71
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„	„	„	2,958.34	2,906.95
III. Expeditions- und Zugsdienst	„	„	„	4,188.50	4,259.44
IV. Fahrdienst:					
Im Ganzen	„	Bahnkilometer	„	3,610.62*	4,080.32
	„	Nutzkilometer	Centimes	72.02*	79.43
	„	Lokomotivkilometer	„	71.18*	78.48
	„	Wagenachsenkilometer	„	2.81*	3.12
A. Personal	„	Nutzkilometer	„	22.15*	22.53
	„	Lokomotivkilometer	„	21.90*	22.25
	„	Wagenachsenkilometer	„	0.86*	0.88
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„	Nutzkilometer	„	24.03	23.75
	„	Lokomotivkilometer	„	23.75	23.47
	„	Wagenachsenkilometer	„	0.94	0.93
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„	Nutzkilometer	„	25.48	32.78
	„	Lokomotivkilometer	„	25.18	32.39
	„	Wagenachsenkilometer	„	0.99	1.29
D. Sonstige Ausgaben	„	Nutzkilometer	„	0.36	0.37
	„	Lokomotivkilometer	„	0.35	0.37
	„	Wagenachsenkilometer	„	0.02	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	„	Bahnkilometer	Franken	1,396.66	1,828.74

Bemerkungen: 1. Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen pro 1884 ist die in diesem Jahre noch am Total der Ausgaben in Abzug gebrachte Vergütung des Dampfbootbetriebs für administrative und technische Leitung an den Summen der betreffenden Ausgabentitel der Betriebsrechnung gekürzt worden.

2. Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema ist eine Vergleichung mit den früheren Jahren unmöglich geworden und es konnten daher lediglich für das Jahr 1884 auf Grund der dem letztjährigen Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung dem Berichtsjahr analog die obigen Durchschnitts- und Verhältnisszahlen ermittelt werden. Um indessen eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesammtbetriebsausgaben früherer Jahre zu ermöglichen, lassen wir hier noch die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die neu in die Betriebsrechnung eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.

			1884	1885
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. *b.* Erneuerung des Oberbaues	per	Bahnkilometer	Fr. 927. 62	947. 59
	„	Nutzkilometer	Cts. 18.50	18.45
	„	Lokomotivkilometer	„ 18.29	18.23
	„	Wagenachsenkilometer	„ 0.72	0.72
IV. Fahrdienst. C. *b.* Erneuerung des Rollmaterials	„	Bahnkilometer	Fr. 212. 25	470. 07
	„	Nutzkilometer	Cts. 4.23	9.15
	„	Lokomotivkilometer	„ 4.18	9.04
	„	Wagenachsenkilometer	„ 0.17	0.36
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	„	Bahnkilometer	Fr. 1,122. 18	1,505. 17
	„	Nutzkilometer	Cts. 22.38	29.30
	„	Lokomotivkilometer	„ 22.12	28.95
	„	Wagenachsenkilometer	„ 0.87	1.15
Im Ganzen	„	Bahnkilometer	Fr. 2,262. 05	2,922. 83
	„	Nutzkilometer	Cts. 45.11	56.90
	„	Lokomotivkilometer	„ 44.59	56.22
	„	Wagenachsenkilometer	„ 1.76	2.23

		1883	1884	1885
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	4.6554
„ „ „ „	Personenwagenachsen	8.0133	8.0000	8.0811
„ „ „ „	Güterwagenachsen	34.653	34.547	34.919
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	42.67	42.55	43.00
„ „ „ „	Sitzplätze	149.73	149.42	151.11
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	188.273	187.900	190.67
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.218	0.218	0.215
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.745	1.742	1.736
„ „ „ „	Güterwagenachsen	7.544	7.521	7.501
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	9.289	9.263	9.237
„ „ „ „	Sitzplätze	32.597	32.530	32.459
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	40.988	40.907	40.955
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.68	18.68	18.70
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.4331	5.4390	5.4602
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.	29,488	29,106	30,138
	„ Tag „	80.8	79.5	82.6
im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	46,666	45,392	44,779
	„ Tag „	127.9	124.0	122.6
im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	57,203	55,479	55,112
	„ Tag „	156.7	151.6	151.0
im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt .	„ Jahr „	54,792	58,044	58,538
	„ Tag „	150.1	158.6	160.4
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		25.89	25.29	25.14
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	11.69	10.37	11.22
„ Zugskilometer	„	12.34	10.76	11.69
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.452	0.410	0.448
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	7.6573	7.5914	7.6121
„ Zugskilometer	„	8.0870	7.8737	7.9273
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.2958	0.3001	0.3035
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0166	0.0171	0,0181
„ Zugskilometer	„	0.0176	0.0178	0.0188
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.00064	0.00068	0.00072
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	17.3326	16.5754	16.7962
„ Zugskilometer	„	18.3052	17.1918	17.4917
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.6695	0.6554	0.6697

	1883	1884	1885
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . Centimes	1.6662	1.6021	1.2538
„ Zugskilometer . . . . „	1.7597	1.6617	1.3057
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . . „	0.445	0.453	0.943
„ Zugskilometer . . . . „	0.470	0.470	0.982
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer . . . . Franken	1,602.51	1,471.20	1,571.12
„ Lokomotivkilometer . . . Centimes	31.13	29.00	30.22
„ Zugskilometer . . . . . „	32.88	30.08	31.47
„ Wagenachsenkilometer . . . „	1.20	1.15	1.20
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . . Kilometer	14,098	13,305	13,339
und zwar jede Personenwagenachse . „	21,168	18,545	19,495
„ Güterwagenachse . . „	12,463	12,091	11,914
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . .	98.83	86.94	92.88
„ Güterwagenachsen . . .	266.26	264.30	265.92
„ Personen- u. Güterwagenachsen	365.09	351.24	358.80
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . . . Prozente	62.44	59.99	45.71
„ fremde Wagen . . . . . „	37.56	40.01	54.29
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.0037	0.0041	0.0033
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . . . Franken	470.68	463.60	650.01
„ Wagenachse und Jahr . . . . . „	50.67	50.05	70.37
„ Wagenachsenkilometer . . . . . Centimes	0.359	0.376	0.528
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . . . Prozente	34.79	31.78	31.32
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . „	32.14	32.82	33.15

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

1884			1885
Fr. 12,881,940. 87 Cts.		Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes	Fr. 12,898,521. 39 Cts.
„ 1,030,409. 38 „		Verschiedene Einnahmen	„ 1,322,610. 13 „
Fr. 13,912,350. 25 Cts.			Fr. 14,221,131. 52 Cts
„ 6,814,982. 44 „		Betriebsausgaben	„ 7,444,235. 17 „
Fr. 7,097,367. 81 Cts.		Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 6,776,896. 35 Cts.
„ 70,091. 58 „		ab: Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien (Bischofszellerbahn)	„ 45,354. 67 „
Fr. 7,027,276. 23 Cts.		Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	Fr. 6,731,541. 68 Cts.
	50.51 %	in Prozenten der Bruttoeinnahmen	47.33 %
	Fr. 12,989. 42 Cts.	per Bahnkilometer (541)	Fr. 12,442. 78 Cts.
	„ 2. 76 „	„ Zugskilometer	„ 2. 57 „
	„ 2. 68 „	„ Nutzkilometer	„ 2. 49 „
„ 1,040,415. 64 „		Zuschüsse aus den Spezialfonds	„ 1,315,600. 62 „
„ 488,888. 58 „		Ertrag von Kapitalien	„ 309,118. 81 „
„ 152,101. 89 „		Ertrag von Nebengeschäften	„ 76,212. 10 „
„ 32,000. — „		Aus sonstigen Quellen	„ 95,450. — „
Fr. 8,740,682. 34 Cts.			Fr. 8,527,923. 21 Cts.
		Davon kommen in Abzug:	
	Fr. 398,176. 91 Cts.	Conto-Correntzinse und Provisionen	Fr. 501,295. 64 Cts.
	„ —. — „	Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften	„ 134,434. 08 „
	„ 1,430,000. — „	Einlage in die Spezialfonds	„ 1,450,000. — „
	„ 1,097,779. 70 „	Abschreibungen und Amortisationen	„ 1,064,608. — „
„ 3,073,568. 37 „	„ 147,611. 76 „	Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	„ 41,401. 12 „	„ 3,191,738. 84 „
Fr. 5,667,113. 97 Cts.		Reinertrag des eigenen Netzes	Fr. 5,336,184. 37 Cts.
		Hiezu kommt ferner:	
„ 1,225,645. 17 „		Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	„ 1,280,193. 98 „
Fr. 6,892,759. 14 Cts.		Verfügbar für Verzinsung der Anleihen	Fr. 6,616,378. 35 Cts.
„ 154,434. 33 „		und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	„ 204,522. 64 „
Fr. 7,047,193. 47 Cts.		Total	Fr. 6,820,900. 99 Cts.
		Hievon sind erforderlich:	
	Fr. 2,098,375. — Cts.	für Verzinsung älterer Obligationenanleihen	Fr. 1,943,300. — Cts.
	„ 122,593. 75 „	für Verzinsung von Subventionsdarleihen	„ 116,500. — „
Fr. 7,047,193. 47 Cts.	Fr. 2,220,968. 75 Cts.	Transport	Fr. 2,059,800. — Cts.	Fr. 6,820,900. 99 Cts.

Fr. 7,047,193. 47 Cts.	Fr. 2,220,968. 75 Cts.	. Transport .	Fr. 2,059,800. — Cts.	Fr. 6,820,900. 99 Cts.
	„ 3,846,702. 08 „	für Verzinsung des Hypothekaranleihens von 160 Millionen Franken	„ 3,933,083. 75 „	
	„ 115,000. — „	für Verzinsung des 3 Millionen Anleihens der Ostsektion der ehemaligen . Nationalbahn .	„ 120,000. — „	
„ 6,182,670. 83 „		Verbleibt:		„ 6,112,883. 75 „
	Fr. —. — Cts.	*a)* als Vortrag auf neue Rechnung für beanstandete . . Bauausgaben . .	Fr. 16,995. 66 Cts.	
Fr. 864,522. 64 Cts.	„ 864,522. 64 „	*b)* zur Verfügung der . . Aktionäre . .	„ 691,021. 58 „	Fr. 708,017. 24 Cts.

Die obigen Ziffern für 1884 stimmen auch hier nicht mit denjenigen des vorjährigen Berichts überein, sondern sind nach dem neuen Schema berechnet.

Von den auf Baurechnung gebrachten Posten sind einige im Nettobetrage von Fr. 16,995. 66 Cts. vom Bundesrath beanstandet worden. Die Erledigung dieses Anstandes wird in die nächste Rechnung fallen; einstweilen ist in der Gewinn- und Verlustrechnung ein ausserordentlicher Vortrag von gleicher Höhe (vide oben) vorgesehen.

Die Differenzen zwischen den Betriebseinnahmen der Jahre 1884 und 1885 sind unter Abschnitt IV B und diejenigen der Betriebsausgaben unter Abschnitt IV C des Berichtes des Näheren nachgewiesen und bezüglich derjenigen Positionen in der Gewinn- und Verlustrechnung, welche nicht ebenfalls schon an anderer Stelle einer Erörterung unterzogen worden sind, lassen wir, soweit nöthig, einige Erläuterungen hier nachfolgen.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Der Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien hat sich im Berichtsjahr um Fr. 54,548. 81 Cts. höher gestellt als im Jahr 1884. Diese Mehreinnahme haben die Bötzbergbahn und die Aargauische Südbahn geliefert. Es ist nämlich der Ertragsantheil an der Bötzbergbahn, abzüglich des ausserordentlichen Zuschusses für Deckung des Rückschlags auf dem Erneuerungsfond dieser Unternehmung, von Fr. 408,060. 01 Cts. im Jahr 1884 auf Fr. 447,387. 83 Cts. im Berichtsjahr, also um Fr. 39,327. 82 Cts. gestiegen. Es ergibt dieser Reinertrag für das betreffende Betheiligungskapital von Fr. 11,688,854. 88 Cts. einen Zins von 3.827 % gegen 3.491 % im Vorjahr. Der Zuwachs, den der Antheil am Reinertrag der Aargauischen Südbahn erfahren, beziffert sich auf Fr. 15,753. 63 Cts., indem der diesseitige Antheil mit Einschluss einer kleinen Rückvergütung à Conto des im Jahr 1884 geleisteten, ausserordentlichen Zuschusses Fr. 202,084. 10 Cts. beträgt gegen Fr. 186,330. 47 Cts. im Vorjahr, was einem Zinse gleichkommt von 3.486 % gegen 3.214 % pro 1884 auf dem Betheiligungskapital von Fr. 5,797,467. 21 Cts. Für ihr Betheiligungskapital von Fr. 9,626,000 an der Linie Zürich-Zug-Luzern erhielt die Nordostbahn wie im Vorjahr eine Durchschnittsdividende von 6.058 % = Fr. 583,170. Das Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten hat sich im Berichtsjahr neuerdings gesteigert und es hatte die Nordostbahn zur Deckung desselben die vertragliche Quote von $^2/_5$ = Fr. 7,447. 95 Cts. beizutragen. (Im Jahr 1884: Fr. 6,915. 31 Cts.)

Die Gesammtbetheiligung der Nordostbahn an den vier vorgenannten Unternehmungen mit Inbegriff von Effretikon-Hinweil hat im Jahr 1885 wie im Vorjahr Fr. 29,212,322. 09 Cts. betragen und einen Ertrag von Fr. 1,280,193. 98 Cts. geliefert oder 4.382 % gegen 4.195 % im Jahr 1884.

Der Ertrag verfügbarer Kapitalien mit Fr. 309,118. 81 Cts. weist gegenüber dem vorjährigen von Fr. 488,888. 58 Cts. eine Verminderung von Fr. 179,769. 77 Cts. aus. Dieselbe rührt von der ausserordentlichen Einnahme her, welche im Jahr 1884 aus der Liquidation unserer Betheiligung an der IV. Serie der Gotthardbahnobligationen mit Fr. 191,651. 25 Cts. dem Interessenconto zugewendet werden konnte. Wird dieser Posten ausser Betracht gelassen, so ergibt sich für das Jahr 1885 eine Mehreinnahme von Fr. 11,881. 48 Cts., die auf der Discontirung von Wechseln und Obligationen unserer gekündeten Anleihen erzielt wurde. Hinwieder mussten an Conto-Correntzinsen und Provisionen im Berichtsjahre Fr. 501,295. 64 Cts. verausgabt werden gegen Fr. 398,176. 91 Cts. im Jahr 1884, somit Fr. 103,118. 73 Cts. mehr. Diese Mehrausgabe setzt sich zusammen aus den Fr. 37,150. 50 Cts. betragenden Emissionskosten des 4 % Anleihens von 15 Millionen Franken vom 1. Dezember 1885; aus Fr. 11,537. 50 Cts. Mehrzinsen an die Eisenbahnbank für die antizipirte Einzahlung von Fr. 710,000; Fr. 15,313. 35 Cts. Marchzinsen auf voreinbezahlten Obligationen der neuen Anleihe; Fr. 4860 Nettozinsen aus Abrechnung mit der Bischofzellerbahn über Erwerb ihrer Linie; Fr. 19,800 Mehrbelastung des Interessenconto für die Verzinsung der noch nicht bezahlten Dividende auf dem Prioritätsaktienkapital und aus Fr. 14,457. 38 Cts. Mehrbetreffniss für Rücksconto auf die Ende 1885 im Portefeuille befindlichen, im I. Quartal 1886 fällig werdenden Discontowechsel und verschiedenen Ratazinsen etc.

Gegenüber diesen meist ausserordentlichen Mehrausgaben darf aber wohl auch auf die Position 3 „Verzinsung der konsolidirten Anleihen“ aufmerksam gemacht werden, welche sich um etwa Fr. 70,000 niedriger stellt als im Vorjahr.

Es kann auffallen, dass der Einnahmetitel: „Ertrag von Nebengeschäften“ für den Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee keinen Nutzen ausweist, sondern dass dieser Betrieb unter den Ausgaben mit einem Verlust erscheint. Allerdings hat derselbe laut Beilage 3 zur Jahresrechnung nur einen eigentlichen Betriebsertrag von Fr. 108,171. 54 Cts. gegen Fr. 173,375. 64 Cts. im Vorjahr geliefert, aber gemäss der bundesräthlichen Verordnung vom 25. November 1884 müssen auch die aus dem Erneuerungsfond bestrittenen Ausgaben in die Betriebsrechnungen eingestellt werden. Diese bestehen hier in Reparaturen und bedeutenden Abschreibungen, welche nicht dem Jahresbetrieb zur Last fallen, nämlich:

1.	Hauptreparatur des Dampfbootes „St. Gallen“	Fr. 8,355. 61 Cts.
2.	Abschreibung des ausrangirten Dampfboots „Rhein“, abzüglich des gewonnenen Altmaterials	„ 36,169. 58 „
3.	Abschreibung des restirenden Nordostbahnantheils an der ausrangirten württembergisch-schweizerischen Dampffähre	„ 198,080. 43 „
	Total	Fr. 242,605. 62 Cts.

Diese Dampffähre wurde wegen ihres allzu grossen Brennmaterialverbrauchs schon längere Zeit nicht mehr benutzt, und die beiden Verwaltungen fanden nach reiflicher Prüfung deren Verkauf vortheilhafter als die Reparatur oder den Umbau.

Das Nämliche war der Fall mit dem Dampfboot „Rhein“, welches bereits zur Reparatur aufgestapelt war, aber sich dann als so schadhaft erwies, dass dessen Ausrangirung dem Umbau vorgezogen werden musste.

Der Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee hat nach bisherigem Rechnungsschema einen Ertrag von Fr. 85,653. 31 Cts. geliefert gegen Fr. 64,748. 76 Cts. im Vorjahr. Aber auch hier wird durch den Abzug der Verwendungen aus dem Erneuerungsfond von Fr. 17,738. 98 Cts., dieser normale Ertrag auf Fr. 67,914. 33 Cts. reduzirt.

Diese Art der Buchung ändert zwar am Gesammtresultat der Rechnung nichts, weil die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond in der Gewinn- und Verlustrechnung wieder in Einnahme gebracht werden, die hier als Ausgabe erscheinen. Aber für die Spezialrechnungen wird dadurch der Zweck des Erneuerungsfondes, welcher ausserordentliche Ausgaben eines Jahres auf eine längere Zeitdauer vertheilen soll, illusorisch gemacht.

Im Übrigen wird bezüglich der beiden Dampfbootunternehmungen auf Abschnitt E verwiesen, worin dieselben eingehender behandelt werden.

Die Imprägniranstalt wurde im Berichtsjahr in bedeutend vermindertem Masse für die eigene Unternehmung in Anspruch genommen. Während nämlich im Vorjahr 7935 m^3 verschiedene Holzwaaren für Bahnzwecke imprägnirt wurden, war dies im Jahr 1885 nur für ein Quantum von 1932 m^3 der Fall, in Folge des Übergangs zum Oberbausystem mit Eisenschwellen. Immerhin lieferte der Betrieb noch einen kleinen Einnahmenüberschuss von Fr. 2827. 42 Cts., der mit dem letztjährigen Saldovortrag von Fr. 5470. 35 Cts. zusammen mit Fr. 8297. 77 Cts. zu Gunsten der Gewinn- und Verlustrechnung vereinnahmt wurde.

Die Zuschüsse aus den Spezialfonds sind gleich dem Betrage der zu Lasten des Erneuerungs- und Versicherungsfonds stattgehabten Verwendungen. Dieselben mussten nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884 wie folgt auch in die Betriebsrechnung eingestellt werden oder waren am Ertrag dritter Unternehmungen in Abzug zu bringen:

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfond:

Betriebsrechnung II B b: Erneuerung des Oberbaues		Fr.	652,889. 58 Cts.
IV C b: Erneuerung des Rollmaterials		„	323,877. 79 „
Gewinn- und Verlustrechnung 3 b: Bötzbergbahn		„	25,348. 35 „
3 c: Aargauische Südbahn		„	61. 43 „
Nebengeschäfte: Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	Fr. 242,605. 62 Cts.		
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	„ 17,738. 98 „		
		„	260,344. 60 „
		Fr.	1,262,398. 89 Cts.

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfond:

Betriebsrechnung V C 3: Unfallentschädigungen	Fr.	39,632. 87 Cts.
V C 4: Transportentschädigungen	„	13,568. 86 „
	Fr.	53,201. 73 Cts.

Der unter der Ausgabenrubrik „Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien“ erscheinende Betrag von Fr. 45,354. 67 Cts. betrifft den Pachtzins für die Bischofzellerbahn und die Einlage in deren Bauerneuerungsfond, abzüglich der Baukapitalzinsbetreffnisse für die Station Gossau bis zum Zeitpunkt des Übergangs dieser Bahn in das Eigenthum der Nordostbahngesellschaft (31. Juli 1885). Die Fr. 24,608 betragenden Verwendungen zu Abschreibungen am Bauconto umfassen:

1.	Abschreibung von fünf ausgehobenen Weichenverbindungen und einer kleinen Drehscheibe im Bahnhof Aarau, abzüglich Altmaterial	Fr. 15,979. 51 Cts.
2.	Abschreibung des Minderwerths für drei anderweitig verwendete Wärterbuden ab der Linie Winterthur-Koblenz	„ 3,101. 40 „
3.	Abschreibung einer abgebrochenen baufälligen Wärterbude bei Felben	„ 799. 50 „
4.	Abschreibung der abgebrochenen Kopframpen in Bendlikon und Thalweil	„ 1,080. — „
5.	Abschreibung von Ausrüstungsgegenständen für Krankenwagen	„ 146. — „
6.	Abschreibung des Minderwerths auf zurückgezogenem disponiblem Inventar	„ 3,501. 59 „
	Zusammen wie oben	Fr. 24,608. — Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1884		1885		1884		1885	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	27,493	23.95	23,211	22.54	41,184. 87	38.24	35,465. 05	35.88
„ „ II. „ . .	33,831	29.47	29,843	28.98	36,616. 48	34.00	31,679. 80	32.05
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	11,980	10.43	11,451	11.12	7,625. 76	7.08	8,224. 50	8.32
„ „ „ II. „ . .	21,648	18.85	20,768	20.17	9,611. 59	8.93	10,349. 40	10.47
Abonnementsbillete I. „ . .	2,791	2.43	2,678	2.60	2,292. 26	2.13	2,221. 53	2.25
„ II. „ . .	4,059	3.53	3,150	3.06	2,815. 51	2.61	1,832. 56	1.85
Lustfahrtbillete I. „ . .	5,898	5.14	6,314	6.13	5,149. 23	4.78	6,382. 78	6.46
„ II. „ . .	7,116	6.20	5,565	5.40	2,402. 90	2.23	2,686. 17	2.72
Total .	114,816	100	102,980	100	107,698. 60	100	98,841. 79	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	48,162	41.95	43,654	42.39	56,252. 12	52.23	52,293. 86	52.91
II. „	66,654	58.05	59,326	57.61	51,446. 48	47.77	46,547. 93	47.09
Total .	114,816	100	102,980	100	107,698. 60	100	98,841. 79	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	594	.	454	.	5,130. 83	.	3,827. 51	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	177	4.87	110	3.22				
„ b, schweres Vieh . . .	1,103	30.35	875	25.60				
„ c, leichtes „ . . .	1,506	41.44	1,247	36.48	8,906. 69	.	6,456. 74	.
„ d, Schweine	74	2.04	164	4.80				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	211	5.81	541	15.83				
Hunde	563	15.49	481	14.07				
Total .	3,634	100	3,418	100	8,906. 69	.	6,456. 74	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,719	1.07	1,096	0.77				
Stückgut	8,858	5.53	6,967	4.89				
Massengut A	9,139	5.71	4,367	3.07				
„ B	19,061	11.91	16,985	11.92	425,607. 96	.	380,743. 02	.
Spezialtarif I	61,266	38.27	62,378	43.78				
„ II	44,301	27.67	33,995	23.86				
„ III	15,754	9.84	16,686	11.71				
Total .	160,098	100	142,474	100	425,607. 96	.	380,743. 02	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	186. 67	.	126. 97	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	547,530. 75		.	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	107,698. 60	19.67	98,841. 79	20.17
Gepäcktransport	.	.	.	.	5,130. 83	0.94	3,827. 51	0.78
Viehtransport	.	.	.		8,906. 69	1.63	6,456. 74	1.32
Gütertransport	.	.	.	.	425,607. 96	77.73	380,743. 02	77.70
Verschiedenes	.	.	.	.	186. 67	0.03	126. 97	0.03
Total .	.	.	.	.	547,530. 75	100	489,996. 03	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.
1885	102,980	98,841	79	454	3,827	51	3,418	6,456	74	142.474	380,743	02	126	97	489,996	03
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
mehr als 1884	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	11,836	8,856	81	140	1,303	32	216	2,449	95	17,624	44,864	94	59	70	57,534	72

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1885	Fr. 0. 96	Fr. 8. 43	Fr. 1. 89	Fr. 2. 67
1884	„ 0. 94	„ 8. 64	„ 2. 45	„ 2. 66

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1884				**1885**			Gegenüber 1884			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.67	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.62	—	—	—	—
14,857	77	3.97	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	12,429	88	3.26	—	—	2,427	89
105,668	65	28.24	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	116,493	42	30.51	10,824	77	—	—
2,097	53	0.56	4. Bekleidung desselben	2,668	57	0.69	571	04	—	—
2,265	12	0.61	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	2,050	83	0.54	—	—	214	29
59,535	40	15.91	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	56,915	80	14.91	—	—	2,619	60
94,240	65	25.19	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	87,144	31	22.82	—	—	7,096	34
52,349	92	13.99	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	64,683	58	16.94	12,333	66	—	—
8,026	39	2.15	10. Assekuranzprämien	8,033	—	2.10	6	61	—	—
25,113	68	6.71	11. Verschiedenes	21,405	10	5.61	—	—	3,708	58
374,155	11	100	. . . . . Total	381.824	49	100	7,669	38	—	—

Die Minderfrequenz und Mindereinnahmen auf allen Verkehrszweigen erklären sich genügend aus dem Übergang eines beträchtlichen Theils des Verkehrs mit Österreich an die Arlbergbahn. Im bezüglichen Personenverkehr wird die Bodenseeroute nur noch in minimem Masse benutzt, so dass ein weiterer Verlust auf dieser Rubrik kaum noch zu befürchten ist. Ausserdem aber hat — wohl in Folge der durch die Gotthardroute veranlassten Verbesserung der Zugsverbindungen nach Norddeutschland, insbesondere nach Berlin und den sächsischen Städten über Basel — der Personenverkehr aus der Centralschweiz nach dieser Richtung, der übrigens nie von besonderem Belange war, eine Verminderung erfahren.

Die Ausgaben im Total zeigen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung um Fr. 7669. 38 Cts., welche sich aus vier Posten Mehr- und fünf Posten Minderausgaben zusammensetzt. Die erstern werden begründet: zu Kap. 3 durch grössere Leistungen und daherigen Mehraufwand an Fahrgeldern, durch Mehrvergütung von Ersparnissprämien an das Maschinenpersonal zufolge etwelcher Erhöhung der Verbrauchsnorm und durch Personalvermehrung für den

Trajektverkehr mit Bregenz, zu Kap. 9 durch Mehraufwand für Reparaturen der Bayerisch-Schweizerischen Trajektdampffähre. Die Minderausgaben erklären sich zu Kap. 2 durch veränderte Buchung, zu Kap. 6/7 durch Abnahme des Güterverkehrs, zu Kap. 8 durch Ausserdienststehen der genannten Trajektfähre während fünf Monaten und zu Kap. 11 durch Wegfall einer im Vorjahr für Trajektmiethe gehabten ausserordentlichen Ausgabe.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1884					1885				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	547,530	75	5	03	—	489,996	03	4	41	—
Ausgaben	374,155	11	3	44	68. 33	381,824	49	3	44	77.92
Vorschlag	173,375	64	1	59	31. 67	108,171	54	—	97	22.08

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr wurden, wie schon an anderer Stelle bemerkt, das Dampfboot „Rhein“ sowie die mit Württemberg gemeinschaftliche Trajektdampffähre ausrangirt und vom Inventar abgeschrieben.

Am Schlusse des Berichtsjahres bestand das Betriebsmaterial aus fünf Raddampfern, vier eisernen Schleppschiffen, zwei eisernen Trajektkähnen, ferner aus einer Dampffähre und einem eisernen Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern.

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

		1884	1885
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähren (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	108,834	111,126
und zwar in	Zeitstunden	7,003	7,109
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.54	15.63
Schleppboote. Solche durchliefen	„	60,526	100,267
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	10.000	9.750
Steinkohlen	Tonnen	2,946.075	3,012.800
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	2,950.075	3,016.700
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	27.106	27.147
„ Zeitstunde	„	421.259	424.349
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	81,239. 10	77,422. 97
per Kilometer	Centimes	74.64	69.67
„ Zeitstunde	Franken	11. 60	10. 89
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . .	Tonnen	9.728	7.750
per Kilometer .	Kilogramm	0.089	0.070
„ Zeitstunde .	„	1.389	1.090
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	8,914. 15	6,546. 68
per Kilometer	Centimes	8.19	5.89
„ Zeitstunde	„	127.29	92.09
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	52,349. 92	64,683. 58
per Kilometer . . .	Centimes	48.10	58.21

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1884		1885		1884		1885	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	29,950	3.96	30,558	3.87	30,167. 30	8.30	31,698. 99	8.19
„ „ . . II. „	133,098	17.59	132,784	16.81	70,959. 05	19.53	72,188. 55	18.64
Hin- und Rückfahrt . I. „	114,092	15.08	126,020	15.96	82,778. 10	22.78	92,430. 66	23.87
„ „ . II. „	363,032	47.99	371,336	47.02	151,540. 59	41.71	156,345. 58	40.38
Abonnementsbillete . I. „	43,557	5.76	43,446	5.50	9,332. 45	2.57	9,871. 05	2.55
„ . II. „	51,936	6.86	54,126	6.86	8,941. —	2.46	9,606. 20	2.48
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	9,733	1.29	15,185	1.92	5,881. 30	1.62	9,157. 30	2.37
II. „	11,099	1.47	16,260	2.06	3,742. 15	1.03	5,880. 77	1.52
Total .	756,497	100	789,715	100	363,341. 94	100	387,179. 10	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	197,332	26.08	215,209	27.25	128,159. 15	35.27	143,158. —	36.97
II. „	559,165	73.92	574,506	72.75	235,182. 79	64.73	244,021. 10	63.03
	756,497	100	789,715	100	363,341. 94	100	387,179. 10	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	741	.	837	.	5,159. 75	.	5,624. —	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	41	0.78	22	0.46				
„ II	2,072	39.31	1,895	39.74	3,744. 20	.	3,153. 10	.
„ III	3,013	57.16	2,643	55.42				
„ IV	145	2.75	209	4.38				
Total .	5,271	100	4,769	100	3,744. 20	.	3,153. 10	.
*** IV. Gütertransport.**	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,630	8.87	3,462	7.81				
Stück-Klasse I	6,912	16.88	6,372	14.38				
„ II	4,998	12.21	4,534	10.23				
Wagenladungen Klasse A . .	943	2.30	692	1.56				
„ „ B . .	742	1.81	969	2.18				
Spezialtarif „ I_a . .	5,234	12.78	3,500	7.90	99,892. 19	.	102,648. 32	.
„ „ I_b . .	967	2.36	3,586	8.09				
„ „ II_a . .	894	2.18	493	1.11				
„ „ II_b . .	429	1.05	784	1.79				
„ „ III_a . .	772	1.89	876	1.98				
„ „ III_b . .	15,424	37.67	19,041	42.97				
	40,945	100	44,309	100	99,892. 19	.	102,648. 32	.
Lokalspesen	.	.	.	.	20,049. 95	.	17,968. 65	.
Total .	.	.	.	.	119,942. 14	.	120,616. 97	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,890. —	.	2,505. —	.
Gesammttotal	.	.	.	.	495,078. 03	.	519,078. 17	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	363,341. 94	73.39	387,179. 10	74.59
Gepäcktransport	.	.	.	.	5,159. 75	1.04	5,624. —	1.08
Viehtransport	.	.	.	.	3,744. 20	0.76	3,153. 10	0.61
Gütertransport	.	.	.	.	119,942. 14	24.23	120,616. 97	23.24
Verschiedenes	.	.	.	.	2,890. —	0.58	2,505. —	0.48
Total .	.	.	.	.	495,078. 03	100	519,078. 17	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.
1885	789,715	387,179	10	837	5,624	—	4,769	3,153	10	44.309	120,616	97	2,505	—	519,078	17
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
mehr als 1884	33,218	23.837	16	96	464	25	—	—	—	3,364	674	83	—	—	24,000	14
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	502	591	10	—	—	—	385	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1885	Fr. 0. 49	Fr. 6. 72	Fr. 0. 66	Fr. 2. 72
1884	„ 0. 48	„ 6. 96	„ 0. 71	„ 2. 93

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1884				**1885**			Gegenüber 1884			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.49	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.46	—	—	—	—
23,557	40	5.48	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	23,707	90	5.47	150	50	—	—
202,821	96	47.13	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	207,266	05	47.82	4,444	09	—	—
3,222	57	0.75	4. Bekleidung desselben	4,631	96	1.07	1,409	39	—	—
15,677	57	3.64	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	15,504	99	3.58	—	—	172	58
100,790	09	23.42	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	101,781	48	23.48	991	39	—	—
66,042	08	15.35	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	61,587	95	14.21	—	—	4,454	13
2,981	85	0.69	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,512	—	0.58	—	—	469	85
235	75	0.05	9. Verschiedenes	1,432	53	0.33	1,196	78	—	—
430,329	27	100	. . . . . Total	433,424	86	100	3,095	59	—	—

Die Mehreinnahme aus dem oben beschriebenen Verkehre betrifft fast ausschliesslich den Personentransport; doch haben die Einnahmen jene des Jahres 1882 nicht zu erreichen vermocht, stehen dagegen über denjenigen des Jahres 1881.

Die Ausgaben haben im Berichtsjahr etwas zu Fr. 3000 mehr betragen als im Vorjahr. Die Mehrausgaben werden begründet zu Kap. 3 durch vermehrte Leistungen und daherige Mehrbezüge an Fahrgeldern, Ausrichtung grösserer Ersparnissprämien an das Maschinenpersonal theils zufolge durchschnittlich geringern Materialverbrauchs theils zufolge Erhöhung der Verbrauchsnorm, sowie durch einige Gehaltsaufbesserungen, zu Kap. 9 durch Erstellung einer provisorischen Landungsstelle in Neumünster anlässlich der Quaibauten. Die Minderausgaben unter Kap. 7 und 8 sind zufällige.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1884					1885				
	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	495,078	03	1	87	—	519,078	17	1	88	—
Ausgaben	430,329	27	1	62	86.92	433,424	86	1	57	83.50
Vorschlag .	64,748	76	—	25	13.08	85,653	31	—	31	16.50

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr erfolgte die Ablieferung und Inbetriebnahme der neuen Trajektdampffähre. Fünf hölzerne Schleppschiffe wurden wegen Baufälligkeit ausrangirt und abgeschrieben und zwei neue angeschafft.

Zu Ende des Jahres 1885 war der Bestand folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 1 Trajektdampffähre, 7 eiserne und 20 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

		1884	1885
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	239,928	242,721
und zwar in	Zeitstunden	18,639	18,629
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.87	13.03
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	24,914	24,722
und zwar in	Zeitstunden	3,402	3,333
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.32	7.42
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	—	8,326
und zwar in	Zeitstunden	—	635
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	—	13.11
Total: Zurückgelegte	„	264,842	275,769
	Zeitstunden	22,041	22,597
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.02	12.20
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	83.500	80
Steinkohlen	Tonnen	3,949.050	4,028
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	3,982.450	4,060
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	15.037	14.722
„ „ Zeitstunde	„	180.684	179.670
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	87,740.12	89,669.40
„ „ „ per Kilometer . .	Centimes	33.13	32.52
„ „ „ „ Zeitstunde . . .	Franken	3.98	3.97
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen .	Tonnen	10.403	11.242
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.039	0.041
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.472	0.497
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	9,741.38	9,102.88
per Kilometer	Centimes	3.68	3.30
„ Zeitstunde	„	44.20	40.28
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	66,042.08	61,587.95
per Kilometer . .	Centimes	24.94	22.33

3. Werkstättebetrieb.

Die Arbeitskräfte der Hauptwerkstätte und ihrer Filialen waren im Berichtsjahr hauptsächlich durch die laufenden Arbeiten für den Unterhalt des Roll- und Schiffsmaterials, sowie durch gewisse Arbeiten für den Unterhalt des Oberbaues, der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe und des Bahn- und Stations-Inventars in Anspruch genommen. An diese Arbeiten, für deren Kosten die Betriebsrechnung belastet wurde, reihten sich weitere auf Bau-Conto, von denen namentlich die Erstellung eines Federnglühofens für die Hauptwerkstätte, die Herstellung von Bestandtheilen und Ausrüstungsgegenständen neuer Gepäck- und Güterwagen, von Inventargegenständen für die neuen Trajektkähne auf dem Bodensee und die neue Dampffähre auf dem Zürichsee zu erwähnen sind. Im Fernern wurden auf Conto Materialrechnung eine Reihe von Arbeiten, wie Anfertigung von Weichenschienen, Weichenzungen, verschiedene Oberbaubestandtheile, Erstellung und Reparatur von elektrischen Leitungen und Apparaten, sowie von Laternen ausgeführt. Hieran reihten sich Arbeiten und Lieferungen für die Material-Verwaltung: Anfertigung von hölzernen Bremsklötzen, Komposition, Plombirzeichen, Leinölfirniss etc. Die Kosten auf Conto Erneuerungsfond beliefen sich auf Fr. 115,113. 95 Cts. und betrafen das Ersetzen von Feuerbüchsen, Siederöhren, Bandagen, Radsternen und Achsen, die Hauptreparatur des Dampfbootes „St. Gallen", sowie die Montirung von Wengerbremsen, wogegen diesem Conto Fr. 37,059. 34 Cts. als Erlöse von Altmaterialien gutgeschrieben worden sind, so dass sich die Nettokosten auf Fr. 78,054. 61 Cts. beziffern. Zu Lasten des Versicherungsfonds fielen Fr. 10,663. 81 Cts. Endlich sind auf Rechnung von Privaten und andern Eisenbahnverwaltungen diverse kleinere und grössere Arbeiten ausgeführt worden.

Die Gesammtkosten der Arbeiten der Werkstätte für den Unterhalt und die Erneuerung der im Fahr- und Rangirdienst gestandenen Lokomotiven beliefen sich auf Fr. 464,549. 16 Cts., wovon Fr. 130,397. 60 Cts. auf verwendete Ersatzstücke entfallen.

Der Werthbetrag der Arbeitsleistung der Werkstätte für Erneuerung und Reparatur der Wagen beziffert sich auf Fr. 455,482. 78 Cts., worin Fr. 48,712. 23 Cts. für Ersatzstücke inbegriffen sind.

Die Zahl der Werkstätte-Arbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Depôt Winterthur und Werfte Wollishofen betrug zu Ende des Berichtsjahres 436 (1884: 425).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1884	1885
An Einnahmen . . .	Fr. 1,186,347. 80 Cts.	Fr. 1,211,239. 04 Cts.
„ Ausgaben . . .	„ 1,182,040. 63 „	„ 1,192,962. 33 „
Einnahmen-Überschuss . .	Fr. 4,307. 17 Cts.	Fr. 18,276. 71 Cts.

4. Unfälle.

Eigentliche Eisenbahnunfälle begegneten im Berichtsjahr **22**, nämlich 17 Entgleisungen, wovon 5 auf offener Bahn und 12 auf Stationen, und 5 Zusammenstösse, wovon 2 auf offener Linie und 3 auf Stationen.

Menschen wurden bei diesen Unfällen keine getödtet, verletzt dagegen 14, nämlich 9 Reisende und 5 Angestellte.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden getödtet 13, verletzt 14. Die Todesfälle betrafen 8 Angestellte und 5 dritte Personen, die Verletzungen 3 Passagiere, 8 Angestellte und 3 dritte Personen.

In 25 von diesen 41 Fällen von Tödtungen und Verletzungen lag Selbstverschulden vor.

In den angegebenen Ziffern sind nicht inbegriffen 4 Selbstmorde und 1 Selbstmordversuch, welche auf der Bahn verübt worden sind.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1885 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. 14,084,689.	— Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . .	„ 34,940,000.	— „
	Fr. 49,024,689.	— Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 522,000.	— „
Total	Fr. 49,546,689.	— Cts.

Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfond erzeigt mit Ende 1885 einen Saldo von . . . . . Fr. 509,122. 40 Cts.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte	140	
Arbeiter im Taglohn	30	
		170
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)	431	
Arbeiter im Taglohn	454	
		885
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte und Angestellte	1,331	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn) . .	528	
		1,859
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte und Angestellte	243	
Arbeiter im Taglohn (wovon 452 Werkstättearbeiter)	602	
		845
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals		3,759

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,45 Angestellte (im Vorjahr 5,68).

V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.		
Beamte und Angestellte	153	
Arbeiter im Taglohn	57	
		210
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:		
Beamte und Angestellte	2,298	
Arbeiter im Taglohn	1,671	
		3,969

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse (frühere Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1884 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 1,148,860. 14 Cts.
Im Jahr 1885 kamen an Einnahmen hinzu:			
Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 50,000. — Cts.		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder .	„ 132,908. 15 „		
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke .	„ 80,709. 85 „		
		Fr. 263,618. — Cts.	
Die Ausgaben bestehen in:			
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 7,437. 73 Cts.		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten	„ 155. 99 „		
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung . . .	„ 7,820. — „		
Regelmässige Unterstützungen . .	„ 223,037. 30 „		
Verschiedenes	„ 1,593. 50 „		
		„ 240,044. 52 „	
			„ 23,573. 48 „
Bestand am 31. Dezember 1885: in Werthpapieren . .		Fr. 1,170,100. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn . . .		„ 2,333. 62 „	
			Fr. 1,172,433. 62 Cts.

Am Schluss des Berichtsjahres waren 2182 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Die schon im Geschäftsberichte für das Jahr 1883 als dringend geboten bezeichnete Reorganisation dieses auf ganz verfehlter Grundlage beruhenden Institutes hat leider im Berichtsjahre noch nicht an Hand genommen werden können, weil das Gutachten des Sachverständigen immer noch aussteht. Der baldige Eingang desselben ist uns in Aussicht gestellt.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

Am 31. Dezember 1884 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 40,392. 15 Cts.
Im Jahr 1885 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu	Fr. 28,530. 36 Cts.		
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker und Spitalrechnungen etc. gegenüberstehen		„ 25,444. 90 „	
			„ 3,085. 46 „
Bestand am 31. Dezember 1885: in Werthpapieren . . .		Fr. 43,500. — Cts.	
abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn . .		„ 22. 39 „	
			Fr. 43,477. 61 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1206.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1884 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 15,654. 68 Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1885 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme .	Fr. 4,887. 95 Cts.	
An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt	„ 4,241. — „	
		„ 646. 95 „
Bestand am 31. Dezember 1885: in Werthpapieren	Fr. 16,000. — Cts.	
in Baarschaft	„ 301. 63 „	
		Fr. 16,301. 63 Cts.

d) Alfred Escher-Stiftung.

Am 31. Dezember 1884 betrug der Aktivsaldo derselben . . .	Fr. 30,000. — Cts.	
5 % Zinsen hierauf für 1885	„ 1,500. — „	
		Fr. 31,500. — Cts.
Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der Pensions- und Hülfskasse	Fr. 1,000. — Cts.	
ebenso der Zinse von Fr. 10,000 zu Gunsten		
a) der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter . . . . . Fr. 425. — Cts.		
b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter „ 75. — „		
	„ 500. — Cts.	
		„ 1,500. — „

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

Bestand am 31. Dezember 1885: in Werthpapieren	Fr. 30,000. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1884		Fr. 145,203. 98 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1885 hinzu: Einlagen und Zinse .	Fr. 9,254. 19 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 98,439. 10 „	
		„ ÷ 89,184. 91 „
Bestand am 31. Dezember 1885: in Werthpapieren	Fr. 56,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 19. 07 „	
		Fr. 56,019. 07 Cts.

b. Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1884 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 76,162. 88 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1885 hinzu . . .		Fr. 19,499. 01 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen .	Fr. 203. 15 Cts.		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben u. Zinsen	„ 14,612. 21 „		
		„ 14,815. 36 „	
			„ 4,683. 65 „
Bestand am 31. Dezember 1885:			
in Werthpapieren		Fr. 79,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	Fr. 619. 49 Cts.		
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller	„ 1,227. 04 „		
		„ 1,846. 53 „	
			Fr. 80,846. 53 Cts.

9. Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse.

Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 durch einen Beitrag aus dem Reinertrag der Betriebsrechnung pro 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. Dezember 1885 folgenden Bestand:

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1884.	Fr. 150,000. — Cts.	
Hiezu kamen im Jahr 1885 an Marchzinsen	„ 1,711. — „	
Bestand am 31. Dezember 1885		Fr. 151,711. — Cts.

nämlich in:

1. Werthpapieren: 1 4 % Schuldbrief auf die Gemeinde Bachs vom 9. April 1881	Fr. 72,000. — Cts.	
11 4½ % Obligationen des Kantons Zürich vom 12. Februar 1883 à 500 Fr. . . .	„ 5,500. — „	
1 4 % Obligation auf die Bank Schaffhausen	„ 10,000. — „	
	Fr. 87,500. — Cts.	
2. Corrent-Guthaben dieses Contos an die Nordostbahn . .	„ 64,211. — „	
Summa wie oben . .		Fr. 151,711. — Cts.

V. Bahnbau.

A. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

Im Berichtsjahre wurden zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf mehreren Bahnhöfen und Stationen Verriegelungen der Weichen und Signale in Verbindung mit zentralen Weichen- und Signalstellungen eingerichtet und zwar:

Im Bahnhof Zürich eine Gruppe von Weichen und Signalen für die Abzweigung der linksufrigen Zürichseebahn und eine zweite Gruppe von Weichen und Signalen für die Ausfahrt aus dem Rangirbahnhof auf die Aarauer Linie.

Im Bahnhof Schaffhausen wurden die sämmtlichen Weichen in den Hauptgeleisen mit den Ein- und Ausfahrtssignalen solidarisch verbunden und die Bedienung der Weichen und Signale auf zwei Gruppen vereinigt.

Solidarische Verbindung und Verriegelung der Weichen und Signale mit zentraler Weichen- und Signalstellung wurden ferner auf den Stationen Altstetten und Wettingen, sowie für die Verbindung der Stationsgeleise in Oberwinterthur mit der Romanshornerlinie eingerichtet und auf der Station Ebikon die Weichen mit den Stationsdeckungssignalen solidarisch verbunden und verriegelt.

Für einen Fussgängerdurchlass neben dem Niveauübergang an der Zürcherstrasse im Bahnhof Winterthur wurde ein neues Projekt ausgearbeitet und den Behörden vorgelegt, wonach der Durchlass als Doppeldurchgang auf 5.0 *m* Weite und mit beidseitigen Rampen erstellt werden soll, während derselbe nach dem früheren Projekt nur eine Weite von 2.20 *m* sowie Treppenanlagen erhalten hätte.

In Horgen wurden die Uferbauten bis zum Eintritt des höhern Seewasserstandes fortgesetzt und für Anlage der definitiven Station ein modifizirtes Projekt ausgearbeitet, nach welchem die Geleise bei der Sust weiter bergwärts gerückt werden. Die Genehmigung der neuen Vorlage von Seite der Behörden ist indessen noch nicht erfolgt.

Von bedeutenderen Bauten, deren Verrechnung ins Jahr 1886 fällt, sind noch zu erwähnen:

Anbringen von Läutwerken auf sämmtlichen Stationen sowie an den bedeutenderen Niveauübergängen der Strecke Enge bis Richtersweil.

Erstellung eines definitiven Aufnahmsgebäudes auf der Station Egnach und eines Spritkellers sammt Geleisanlagen im Bahnhof Romanshorn.

B. Rollmaterial und Nebengeschäfte.

Für die Trajekteinrichtung auf dem Zürichsee wurden in Wollishofen die erforderlichen Geleisanlagen sammt Trajektbrücke und für die Bedürfnisse des Dampfbootbetriebes daselbst ein grösseres Magazingebäude erstellt. Die Trajektdampffähre wurde um die Mitte des Berichtsjahres abgeliefert und am 10. Juli in Betrieb genommen.

VI. Direktion.

Die Direktion hielt im Berichtsjahr 110 Sitzungen. Sie fasste 2330 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahr 1885 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit.! unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, 31. Mai 1886.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1885.

I. **Betriebsrechnung.**

II. **Gewinn- und Verlustrechnung.**

III. **Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,** nebst Beilage.

IV. **Kapitalrechnung.**

V. **Bilanz per 31. Dezember 1885,** nebst Beilage.

Beilagen:

1. **Rechnung über den Erneuerungsfond.**
2. **Rechnung über den Versicherungsfond.**
3. **Rechnungen über die Nebengeschäfte.**
   - *A.* Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
   - *B.* Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
   - *C.* Betrieb der Imprägniranstalt.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes	.	.	5,125,485	10		
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	365,906	—				
2. Von Thieren	293,563	36				
3. Von Gütern	7,113,566	93	7,773,036	29	12,898,521	39
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Miethzinse. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	320,758	98				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	87,391	97				
c) Für Rollmaterial	812,503	13	1,220,654	08		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	18,276	71				
b) Material-Verwaltung	17,692	49				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb .	50,000	—				
d) Lithographie-Werkstätte	1,897	89				
e) Privattelegraphendienst	2,861	12	90,728	21		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen . . .	6,638	68				
b) Verschiedenes	4,589	16	11,227	84	1,322,610	13
Summa der Einnahmen .	.	.	.	.	**14,221,131**	**52**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1885.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion)	78,080	85				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	58,681	75				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkassa . .	59,175	35				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	15,640	—				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau) . .	32,693	07				
6. Betriebskontrole	100,275	08				
7. Statistisches Bureau	23,666	95				
8. Telegraphen-Inspektion	7,406	19				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	10,099	37	385,718	61		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	48,757	10				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	11,004	44				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	2,107	23				
4. Verschiedenes	9,022	01	70,890	78	456,609	39
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Bureau des Oberingenieurs	64,178	37				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	23,021	32				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	64,985	10				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter . .	425,422	58				
5. 1/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 586,124. 04 Cts.	195,374	68				
6. Bekleidungskosten	19,559	53	792,541	58		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a) Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	139,153	03				
2. Oberbau (mit Ausnahme von Materialien)	217,070	56				
Übertrag .	356,223	59	792,541	58	456,609	39

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	356,223	59	792,541	58	456,609	39
3. Hochbau	99,719	11				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (incl. Fundation) . .	22,335	45				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	35,485	75				
6. Räumung von Schnee und Eis	2,346	57	516,110	47		
b) Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	259,080	82				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	362,786	11				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	31,022	65	652,889	58		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	6,826	94				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	1,566	25				
3. Beleuchtung der Bahn	3,422	98				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	29,154	12				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	13	—				
6. Verschiedenes	365	80	41,349	09	2,002,890	72
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrole . .	60,603	20				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontroleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	556,580	54				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	208,742	65				
c) Billetdrucker und Billetsortirerinnen	10,133	55				
d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 586,124. 04 Cts.	390,749	36				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter . . .	864,367	97				
Übertrag .	2,091,177	27	.	.	2,459,500	11

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1885.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	2,091,177	27	.	.	2,459,500	11
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	502,183	81				
4. Bekleidungskosten	45,637	48	2,638,998	56		
B. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen incl. Billets, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	106,396	09				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	139,241	13				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	38,247	06				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	4,487	30				
5. Camionnage und Plombage	4,749	61				
6. Verschiedenes	2,635	37	295,756	56	2,934,755	12
IV. **Fahrdienst.**						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	29,219	60				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure . .	636,597	76				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	126,439	53				
4. Bekleidungskosten	5,045	04	797,301	93		
B. **Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.**						
a) Lokomotiven.						
1. Brennmaterial	712,670	87				
2. Schmiermaterial	54,789	22				
3. Beleuchtungsmaterial	5,445	62				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand .	36,627	63	809,533	34		
b) Wagen.						
1. Beheizungsmaterial	17,758	02				
2. Schmiermaterial	2,940	90				
Übertrag .	20,698	92	1,606,835	27	5,394,255	23

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Übertrag	20,698	92	1,606,835	27	5,394,255	23
3. Beleuchtungsmaterial	6,699	84				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	3,746	15	31,144	91		
C. **Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.**						
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	397,653	45				
2. Personenwagen	188,538	63				
3. Gepäck- und Güterwagen	250,089	48	836,281	56		
b) Erneuerung.						
1. Lokomotiven und Tender	173,815	64				
2. Personenwagen	41,163	60				
3. Gepäck- und Güterwagen	108,898	55	323,877	79		
D. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	3,055	18				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Uebernachtlokale	4,414	84				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	5,726	58				
4. Verschiedenes	—	—	13,196	60	2,811,336	13
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. **Pacht- und Miethzinse** (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	130,385	01				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)	7,557	72				
3. Für Rollmaterial	899,116	63	1,037,059	36		
B. **Verlust an Hülfsgeschäften**	.	.	—	—		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Gerichts- und Prozesskosten	4,093	83				
2. Feuerversicherungen	43,496	04				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	39,635	37				
Übertrag	87,225	24	1,037,059	36	8,205,591	36

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1885.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	87,225	24	1,037,059	36	8,205,591	36
4. Transportversicherungen und Entschädigungen . . .	26,944	24				
5. Kosten des Transports in Folge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben	33,018	32				
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	54,554	94				
8. Verschiedenes	21,199	61	222,942	35	1,260,001	71
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	9,465,593	07
Hievon ab:						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	.	.	758,129	78		
b) auf der Bötzbergbahn	.	.	1,147,780	10		
c) auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . .	.	.	115,448	02	2,021,357	90
Summa der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	**7,444,235**	**17**

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1884	.	.	864,522	64		
ab: Zutheilung einer Jahresdividende von 6 % pro 1884 an die Prioritätsaktien von 11 Mill. Franken lt. Beschluss der Generalversammlung vom 26. Juni 1885	.	.	660,000	—	204,522	64
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	14,221,131	52				
Betriebsausgaben	7,444,235	17	6,776,896	35		
3. Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	583,170	—				
b. Bötzbergbahn	447,387	83				
c. Aargauische Südbahn	202,084	10				
d. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	**7,447**	**95**				
e. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil	55,000	—	1,280,193	98		
4. Ertrag von verpachteten Linien	.	.	—	—		
5. Ertrag verfügbarer Kapitalien	.	.	309,118	81		
6. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	.	.	—	—		
7. Ertrag von Nebengeschäften.						
a. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	67,914	33				
b. Betrieb der Imprägniranstalt	8,297	77	76,212	10		
8. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfond	1,262,398	89				
b. Versicherungsfond	53,201	73	1,315,600	62		
9. Betriebs-Subventionen	.	.	—	—		
10. Aus sonstigen Quellen.						
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn	32,000	—				
b. Antheil fremder Bahnen an Abschreibungen von Bauobjekten auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken	11,509	31				
c. Uebertrag von der ausserordentlichen Reserve für Instandstellung von Rollmaterial	50,000	—				
d. Saldo der Correntrechnung über die Bauobjekte der rechtsufrigen Zürichseebahn pro 1885	1,940	69	95,450	—	9,853,471	86
Summa	.	.	.	.	**10,057,994**	**50**

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1885.

Ausgaben.			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien.								
Bischofszellerbahn			.	.	45,354	67		
2. Contocorrentzinse und Provisionen etc. (incl. Fr. 250,000 letzte Provision an die schweizerische Eisenbahnbank und Fr. 37,150. 50 Emissionskosten des 4 % 15 Mill.-Anleihens)			.	.	501,295	64		
3. Verzinsung der consolidirten Anleihen.								
a. Obligationen älterer Anleihen.								
Fr. 12,100,000 zu 4 %			484,000	—				
„ 20,000,000 „ 4½ %		Fr. 900,000. —						
„ 6,000,000 „ 4½ % 1. Januar / 15. October 1885		„ 213,750. —						
„ 8,000,000 „ 4½ % 1. Januar / 30. November 1885		„ 330,000. —						
Fr. 46,100,000		Fr. 1,443,750. —						
Hiezu Marchzinse		„ 15,550. —	1,459,300	—				
b. Subventions-Darleihen.			1,943,300	—				
Fr. 3,200,000 zu 2½ % . . .		Fr. 80,000. —						
„ 500,000 „ 3¼ % . . .		„ 16,250. —						
„ 450,000 „ 4½ % . . .		„ 20,250. —	116,500	—				
Fr. 4,150,000								
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.								
Fr. 3,000,000 zu 4 %			120,000	—				
d. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.								
Fr. 82,906,000 zu 4½ % . . .		Fr. 3,730,770. —						
„ 894,000 „ 4½ % 1. October / 31. Dezember 1885		„ 10,057. 50						
„ 3,490,000 „ 4¼ % . . .		„ 148,325. —						
„ 13,000,000 „ 4 % 1.-31. Dezbr. 1885		„ 43,333. 35						
Fr. 100,290,000		Fr. 3,932,485. 85						
Hiezu Marchzinse		„ 597. 90	3,933,083	75	6,112,883	75		
4. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften.								
Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee			.	.	134,434	08		
5. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.								
a. Zu Abschreibungen			24,608	—				
b. Zu Amortisationen			1,040,000	—	1,064,608	—		
6. Einlage in die Spezialfonds.								
a. Erneuerungsfond			1,350,000	—				
b. Versicherungsfond			100,000	—	1,450,000	—		
7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.								
Dubiosenconto, Passivsaldo der Betriebsrechnung Effretikon-Hinweil pro 1885			.	.	41,401	12	9,349,977	26
8. Aktivsaldo per 31. Dezember 1885.								
a. Vortrag auf das Jahr 1886 für beanstandete Bauausgaben pro 1885			.	.	16,995	66		
b. Zur Verfügung der Aktionäre			.	.	691,021	58	708,017	24
Summa .			.	.	.	.	**10,057,994**	**50**

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten	—	—	—	—	.	.	.	.	—	—
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	.	.	.	.	—	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Entschädigungen	6,933	59	18,783	50	.	.	11,849	91		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	1,519	25	84	39	.	.	**1,434**	**86**		
4. Vermarkung	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Verschiedenes	—	—	—	—	.	.	—	—	10,415	05
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	94	72	770	08	675	36				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	—	—	—	—	—	—				
d. Beschotterung	—	—	2,677	15	2,677	15				
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen	—	—	1,917	45	1,917	45				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	5,269	96		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	2,092	24	4,432	54	2,340	30				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	5,747	48	10,126	51	4,379	03				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen incl. Fundirung	35,729	93	92,510	30	56,780	37				
d. Legen des Oberbaues	618	65	2,902	54	2,283	89				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	65,783	59		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter incl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	1,304	54	9,179	26	7,874	72				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	2,517	60	2,517	60				
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasser-Beschaffung	33	62	864	10	830	48				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwaagen	—	—	—	—	—	—				
f. Wärterhäuser	7,788	79	21,860	10	14,071	31				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	152	10	254	96	102	86				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	25,396	97		
Übertrag	62,014	91	168,880	48	.	.	96,450	52	10,415	05

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn
1885.

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	62,014	91	168,880	48	.	.	96,450	52	10,415	05
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	80	80	80	80				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	3,999	12	16,897	09	12,897	97				
c. Orientirungs- und Ordnungszeichen . .	—	—	1	45	1	45				
d. Einfriedigung und Barrieren . . .	—	—	2,349	76	2,349	76				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	15,329	98	111,780	50
	66,014	03	188,209	58	.	.	.	.	122,195	55
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender . . .	122,678	82	—	—	.	.	**122,678**	**82**		
2. Personenwagen	29,479	—	—	—	.	.	**29,479**	**—**		
3. Gepäck- und Güterwagen . .	114,003	48	83,907	01	.	.	**30,096**	**47**		
	266,161	30	83,907	01	.	.	.	.	**182,254**	**29**
III. Mobiliar und Geräthschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung .	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	78	—	—	—	.	.	**78**	**—**		
3. Für den Stationsdienst . . .	3,774	19	1,830	35	.	.	**1,943**	**84**		
4. Für den Transportdienst . . .	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Für die Werkstätten	101	09	—	—	.	.	**101**	**09**		
6. Telegraphenapparate	—	—	—	—	.	.	—	—		
	3,953	28	1,830	35	.	.	.	.	**2,122**	**93**
IV. Nebengeschäfte.	336,128	61	273,946	94	.	.	.	.	**62,181**	**67**
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee incl. Werfte Romanshorn	251,535	85	125,739	83	.	.	**125,796**	**02**		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee incl. Werfte Wollishofen	12,513	45	95,839	95	.	.	83,326	50		
C. Imprägniranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	264,049	30	221,579	78	.	.	.	.	**42,469**	**52**
	600,177	91	495,526	72						
Total der Netto-Einnahmen .	.	.	.	.	.	.	.	.	**104,651**	**19**

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Verwendungen zu Bauzwecken.							
Stammnetz.							
1. Romanshorn:	Erstellen von 2 neuen Geleisen auf dem Holzlagerplatz	4,766	25				
	Erweiterung des Käskellers im Lagerhaus .	5,698	50				
	Erweiterung des Zollbüreau im Güterschuppen	923	52				
	Einwandung des eisernen Getreideschuppens .	898	10				
2. Kreuzlingen:	Abgabe eines Umladwagens	160	—				
3. Bürglen:	Verlängern des Ausweichgeleises . . .	1,746	51				
4. Märstetten:	Aufstellung einer heizbaren Wärterbude für den Posten Nr. 306)	700	—				
5. Hettlingen:	Erstellung eines Güterschuppens . . .	1,317	84				
6. Offene Linie Winterthur-Schaffhausen:	Grunderwerb für Placement einer Bahnwartbude bei Kil. 37.420	17	—				
7. Schaffhausen:	Verriegelung der Weichen und Signale:						
	a. im südlichen Bahnhoftheil . . .	33,304	58				
	b. „ nördlichen „ . . .	24,244	21				
„	Neues Verbindungsgeleise vom V. Geleise zur Wagenremise	1,116	39				
	(NB. Der hälftige Kostenantheil der Badischen Bahn an diesen 3 Objekten figurirt unter den Einnahmen.)						
8. Zürich:	Verriegelung der Weichen und Signale:						
	a. für die Ausfahrt aus dem Rangirbahnhof auf das Aarauer Geleise . . .	13,385	72				
	b. für die Abzweigung der linksufrigen Zürichseebahn	15,212	98				
	Korrection der Zufahrt zum Rohmaterial-Bahnhof in Folge Bau der Gessnerbrücke . .	11,092	—				
	Aufstellung einer Geschirrbude im Rohmaterialbahnhof	350	—				
9. Werkstätte Zürich:	Erstellung eines Federglühofens . . .	2,006	33				
	„ eines Kochofens für Wagendächeranstreichmasse	64	95				
	„ eines Blechbades	446	32				
	„ der Hochdruckwasserleitung in die neue Wagenwerkstätte . .	597	18				
10. Altstetten:	Verriegelung der Weichen und Signale 1/2 Kostenantheil der Nordostbahn	6,268	09				
11. Brugg:	Landabtretungen der Bötzbergbahn für die Bahnhoferweiterung anlässlich der Einführung dieser Bahn. (Bereinigung der Eigenthumsverhältnisse) .	9,892	20				
	Anschaffung von 2 Langholzladekrahnen . .	571	90				
	Übertrag .	134,780	57				

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten pro 1885.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	134,780	57				
12. Aarau:	Centralweichenstellung im westl. Bahnhoftheil .	3,383	28				
	Erstellung durchgehender Geleise in Folge Aushebung von 5 Weichenverbindungen und einer Drehscheibe	1,015	20	139,179	05		
	Linksufrige Zürichseebahn.						
13. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses in Aussersihl, Kil. 1,7	5,379	96				
14. „	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Näfels, Kil. 60,049	5,703	79				
15. Wollishofen:	Erstellung von Geleiseanlagen für den Trajektbetrieb incl. Verriegelung der Einfahrtsweiche und Signalscheibe gegen Enge . . .	10,182	60				
16. Bendlikon:	Verlängern des Güterschuppengeleises . .	819	70				
17. Thalweil:	Erstellung eines durchgehenden Gütergeleises	3,140	95				
18. Gerichtskosten:	Abrechnung m. Bundesgericht über Expropriationsprozesse	84	39	25,311	39		
	Baden-Niederglatt.						
19. Wettingen:	Erstellung eines neuen Nebengeleises . .	2,188	30				
	Verriegelung der Weichen und Signale (Hauptgeleise IV und V)	22,561	19	24,749	49		
	Winterthur-Koblenz.						
20. Embrach:	Abgabe eines Stationswagens	.	.	400	—		
	Effretikon-Hinweil.						
21. Pfäffikon (Zürich):	Abgabe eines Stationswagens	.	.	400	—		
	Rollmaterial.						
22. Gepäck-u. Güterwagen:	Anschaffung von 20 offenen Spezialwagen, Serie Ls 7001/20	50,020	16				
	Anschaffung von 6 Gepäckwagen F 2081/86 .	33,886	85	83,907	01	273,946	94
	Hievon ab Einnahmen:						
	Stammnetz.						
23. Felben:	Abschreibung der baufälligen Wärterbude bei Kil. 45,337	850	—				
24. Schaffhausen:	1/2 Kostenantheil der Badischen Bahn an:						
	Verriegelung der Weichen und Signale						
	a. im südlichen Bahnhoftheil	16,652	29				
	b. im nördlichen Bahnhoftheil . . .	12,122	10				
	Neues Verbindungsgeleise vom V. Geleise zur Wagenremise	558	20				
25. Zürich:	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof	100	—				
	Abbruch eines Geleisestücks in Folge Korrektion der Zufahrt zum Rohmaterialbahnhof . .	59	36				
	Übertrag .	30,341	95	.	.	273,946	94

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	30,341	95	.	.	273,946	94
26. Turgi:	Wegfall von 2 Kandelaberlaternen . . .	58	—				
27. Brugg:	Bereinigung der Eigenthumsverhältnisse, Antheil der Aarg. Südbahn	2,374	44				
28. Aarau:	Abschreibung von 5 Weichenverbindungen und einer kleinen Drehscheibe	21,025	—				
29. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	551	—				
30. Gerichtskosten:	Abrechnung m. Bundesgericht über Expropriationsprozesse	319	25				
31. Inventar:	Abschreibung von zurückgezogenem Inventar .	3,305	58	57,975	22		
	Linksufrige Zürichseebahn.						
32. Bendlikon:	Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe .	540	—				
33. Thalweil:	Dasselbe .	540	—				
34. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	3,298	15				
35. Offene Bahn:	Wegfall von 2 Barrierenlaternen . . .	20	—				
36. Inventar:	Abschreibung von zurückgezogenem Inventar .	202	—	4,600	15		
	Winterthur-Koblenz.						
37. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	535	—				
38. Gerichtskosten:	Abrechnung mit Bundesgericht	1,200	—				
39. Offene Bahn:	Abschreibung von 3 dislocirten Wärterbuden .	4,601	40				
40. Diverses . . .	. . . . .	124	54	6,460	94		
	Baden-Niederglatt.						
41. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	.	.	175	—		
	Glarus-Lintthal.						
42. Inventar:	Abschreibung von zurückgezogenem Inventar .	.	.	406	—		
	Sulgen-Gossau.						
43. Arnegg:	Abschreibung einer versetzten Wärterbude .	.	.	350	—		
	Rollmaterial.						
44. Lokomotiven u. Wagen:	Abschreibung der 20 ausrangirten Güterwagen Serie S 9801/20	63,000	—				
	„ der 6 ausrangirten vierachsigen Gepäckwagen F I 2206, 2214/15 und 2217/19	45,460	—				
	„ des verkauften Güterwagens P 9612	2,950	—				
	„ auf dem Personenwagen II. und III. Cl. E 1901	15,753	—				
	„ des ausrangirten Personenwagens I. und II. Cl. A BI 314 . .	13,580	—				
	„ der ausrangirten Lokomotiven B 64 und C I 101 incl. Ausrüstungsgegenstände	122,471	82				
	„ von Ausrüstungsgegenständen:						
	für Lokomotiven . . .	207	—				
	„ Wagen	2,739	48	266,161	30	336,128	61
Summa der Netto-Einnahmen von Titel A .		.	.	.	.	**62,181**	**67**

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten pro 1885.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
I. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.						
1. Anschaffung von 2 eisernen Trajektkähnen A und B.	.	.	125,739	83		
Hievon ab Einnahmen:						
2. Abschreibung des Dampfbootes „Rhein“ incl. Ausrüstungsgegenstände .	41,160	55				
3. Abschreibung der Würtemb.-Schweiz. Dampffähre, Rest des 1/2 N. O. B. Antheils	210,375	30	+ 251,535	85	+ 125,796	02
II. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.						
1. Anschaffung eines Trajektdampfbootes von 20 Pferdekräften . . .	70,719	20				
2. Erstellung der Trajekteinrichtung in Wollishofen	9,274	53				
3. „ eines Magazingebäudes auf der Werfte Wollishofen . . .	15,031	22				
4. Anschaffung eines hölzernen Schleppschiffes No. 64.	515	—				
5. „ „ „ Stationsschiffes	300	—	95,839	95		
Hievon ab Einnahmen:						
6. Werthabschreibung auf dem Schraubendampfer „Lerche“	3,543	40				
7. Diverse Werthabschreibungen auf Schlepp- und Kohlenschiffen, Waarenschiffmaterial und Mobiliar	7,934	25				
8. Abschreibung von 2 alten hölzernen Schleppschiffen No. 59 und 64 . .	1,000	—				
9. Abschreibung des hölzernen Stationsschiffes No. 49	28	—				
10. Verkauf von Inventargegenständen	7	80	+ 12,513	45	83,326	50
Summe der Netto-Einnahmen von Titel B .	.	.	.	.	**42,469**	**52**

IV. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Aktivsaldo vom Jahr 1884**	.	.	.	.	3,410,568	87
II. **Kapitaleinzahlungen.**						
1. 4 1/2 % 68 Millionen-Anleihen I. Hypothek, d. d. 1. Februar 1879 (Resteinzahlung)	.	.	894,000	—		
2. 4 % Anleihen von 15 Millionen Franken d. d. 1. Dez. 1885	.	.	15,000,000	—	15,894,000	—
III. **Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.**						
1. Zu Gunsten des Conto „Zu amortisirende Verwendungen" II. Amortisationsrata pro 1885	.	.	1,040,000	—		
2. Zu Gunsten des Conto „Verwendungen zu Bauzwecken" Abschreibungen pro 1885	.	.	24,608	—	1,064,608	—
IV. **Verminderung der Verwendungen zu Bauzwecken.**						
1. Netto-Einnahmen des Bauconto der Nordostbahn						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	**122,195**	**55**				
b) Rollmaterial	182,254	29				
c) Mobiliar und Geräthschaften	2,122	93				
Hievon ab:	62,181	67				
d) Abschreibungen zu Lasten der Betriebsrechnung pro 1885, vide Ziffer III	24,608	—	37,573	67		
2. Liquidation der Baureserve der ehemaligen Nationalbahn. Übertrag auf Titel „Bahnanlage und feste Einrichtungen"	.	.	120,380	—	157,953	67
V. **Verminderung der Betheiligung bei andern Bahnen.**						
1. Betheiligung bei der Linie Effretikon-Hinweil						
a) Übertrag der Actienbetheiligung auf Conto „Zu amortisirende Verwendungen"	500,000	—				
b) Übertrag des Obligationenkapitals auf Conto „Verwendungen zu Bauzwecken"	1,100,000	—	1,600,000	—		
2. Betheiligung bei der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau. Übertrag der Actienbetheiligung auf Conto „Zu amortisirende Verwendungen"	.	.	300,000	—	1,900,000	—
VI. **Verminderung der Verwendungen auf Nebengeschäfte.**						
Betrag der Netto-Einnahmen im Jahr 1885 auf						
1. Dampfboote auf dem Bodensee	.	.	125,796	02		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee	.	.	**83,326**	**50**	42,469	52
Summa	.	.	.	.	**22,469,600**	**06**

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoausgaben.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Rückzahlung von Kapitalien.						
1. Obligationen älterer Anleihen.						
a. 4 1/2 % Anleihen von 6 Millionen Franken, d. d. 16. April 1873, zurückbezahlt auf 15. Oktober 1885 . . .	6,000,000	—				
b. 4 1/2 % Anleihen von 5 Millionen Franken, d. d. 3. November 1863, zurückbezahlt auf 30. November 1885 .	5,000,000	—				
c. 4 1/2 % Anleihen von 3 Millionen Franken, d. d. 26. September 1865, zurückbezahlt auf 30. November 1885 .	3,000,000	—	14,000,000	—		
2. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken 7. Rückzahlungsquote pro 1885, Werth 1. Februar 1886 .	.	.	190,000	—	14,190,000	—
II. Vermehrung der Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Ankauf der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau, laut Vertrag vom 8. April 1885	.	.	1,500,000	—		
2. Ankauf der Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil, laut Vertrag vom 10. Januar 1885	.	.	1,490,442	88	2,990,442	88
III. Zu amortisirende Verwendungen.						
1. Kursverlust auf der Resteinzahlung auf das 4 1/2 % 68 Millionen-Anleihen vom 1. Februar 1879 von Fr. 894,000. — à 54/68	.	.	184,000	—		
2. 1 % Kursverlust auf den im Jahr 1885 emittirten 13 Millionen Franken der IV. Emission von 15 Millionen Franken à 4 % d. d. 1. Dezember 1885	.	.	130,000	—		
3. Abschreibung der bei der Erwerbung der Linie Sulgen-Gossau in Verlust gekommenen Aktienbetheiligung bei dieser Linie	.	.	300,000	—		
4. Abschreibung der bei der Erwerbung der Linie Effretikon-Hinweil in Verlust gekommenen Aktienbetheiligung bei dieser Linie	500,000	—				
ab zur Compensation: Betrag des Dubiosenconto für Betriebsdefizite der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil per 31. Dezember 1885 .	405,529	65	94,470	35	708,470	35
					17,888,913	23
IV. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1886	.	.	.	.	4,580,686	83
Ausweis über diesen Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1885.						
I. Aktiven, laut Bilanz:						
a. Kassa, Wechsel und Bankguthaben	5,825,727	96				
b. Werthschriften	9,173,175	—				
c. Entbehrliche Liegenschaften	1,464,781	64				
d. Materialvorräthe	2,623,960	16				
e. Diverse Debitoren	768,319	45	19,855,964	21		
II. Passiven, laut Bilanz:						
a. Schwebende Schulden	7,311,315	19				
b. Spezialfonds	7,255,944	95				
c. Aktivsaldo der Betriebsrechnung der Nordostbahn . .	708,017	24	15,275,277	38		
Restbetrag gleich dem Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1885, wie oben	.	.	4,580,686	83		
Summa .	.	.	.	.	**22,469,600**	**06**

V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	114,415,834	38				
b. Ankauf der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau, Antheilsbetreffniss	1,474,437	30				
c. Ankauf der Eisenbahnlinie Effretikon-Hinweil, „ .	1,063,243	35				
d. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1885, laut Rechnung .	122,195	55				
Hievon ab:	117,075,710	58				
e. Liquidation des Saldo der Baureserve der ehemal. Nationalbahn	120,380	—	116,955,330	58		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	22,004,444	55				
b. Ankauf der Eisenbahnlinie Effretikon-Hinweil, Antheilsbetreffniss	394,997	18				
Hievon ab:	22,399,441	73				
c. Betrag der Netto-Baueinnahmen im Jahr 1885, lt. Rechnung	182,254	29	22,217,187	44		
3. Mobiliar und Geräthschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . .	1,942,044	14				
b. Ankauf der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau, Antheilsbetreffniss	25,562	70				
c. Ankauf der Eisenbahnlinie Effretikon-Hinweil, „ .	32,202	35				
Hievon ab:	1,999,809	19				
d. Betrag der Netto-Baueinnahmen im Jahr 1885, lt. Rechnung	2,122	93	1,997,686	26	141,170,204	28
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern.						
a. Betheiligungskapital der Nordostbahn	6,000,000	—				
b. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—				
c. Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
2. Bötzbergbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	11,688,854	88		
3. Aargauische Südbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	5,797,467	21		
4. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	500,000	—	27,612,322	09
III. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz . .	.	.	.	.	696,467	45
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (incl. Werfte Romanshorn)						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz . . .	1,163,981	76				
Hievon ab:						
b. Betrag der Netto-Einnahmen im Jahr 1885, laut Rechnung	125,796	02	1,038,185	74		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (incl. Werfte Wollishofen)						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	1,162,971	16				
b. Betrag der Netto-Ausgaben im Jahr 1885, laut Rechnung .	83,326	50	1,246,297	66		
3. Imprägniranstalt in Zürich.						
Betrag der restirenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	11,365	60	2,295,849	—
Übertrag .	.	.	.	.	171,774,842	82

Gesellschaft auf 31. Dezember 1885.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500.—	.	.	42,000,000	—		
2. Prioritätsaktien, 22,000 Aktien à „ 500.—	.	.	11,000,000	—	53,000,000	—
106,000 Stück						
II. Consolidirte Anleihen.						
A. Obligationen (ältere Anleihen).						
1. Mit einem Zinsfusse von 4%: Rückzahlbar bis spätestens:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860 . 30. Juni 1890	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862 . . 28. Februar 1892	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. Mit einem Zinsfusse von 4½%: Gemeinschaftsanleihen der Schweiz. Centralbahn und der Schweiz. Nordostbahn vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn, gekündigt auf 1. Oktober 1886 . .	.	.	20,000,000	—		
B. Subventionsdarleihen.						
1. Mit einem Zinsfusse von 2½% bezw. 4½%: Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 3¼%: Aargauisches Südbahndarleihen vom 1. Nov. 1880 . .	500,000	—	4,150,000	—		
C. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn).						
1. I. Emission von 68 Mill. Franken v. 1. Februar 1879 à 4½%:						
a. Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . Fr. 67,106,000.—						
b. Resteinzahlung, Werth 1. Oktober 1885 . . . „ 894,000.—	68,000,000	—				
2. II. Emission von 17 Mill. Franken v. 1. Oktober 1880 à 4½%: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	16,600,000	—				
3. III. Emission von 10 Mill. Franken v. 15. April 1884 à 4¼%: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	10,000,000	—				
4. IV. Emission von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885 à 4%: Betrag der Einzahlungen im Jahre 1885	15,000,000	—				
Hievon ab:	109,600,000	—				
I.—VII. Amortisationsrata pro 1879—1885 (1. Februar 1880/1886):						
a. auf die I. Emission von 68 Millionen Franken . Fr. 840,000.—						
b. auf die II. Emission von 17 Millionen Franken . „ 150,000.—						
c. auf die III. Emission von 10 Millionen Franken . „ 10,000.—	1,000,000	—	108,600,000	—		
D. 4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn d. d. 30. April 1880/6. November 1883	.	.	3,000,000	—	147,850,000	—
Übertrag .	.	.	.	.	200,850,000	—

V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	171,774,842	82
V. Zu amortisirende Verwendungen.						
Betrag der zu amortisirenden Verwendungen, lt. vorjähriger Bilanz	.	.	24,826,000	—		
Hiezu kommen pro 1885:						
1. Kursverlust auf der Resteinzahlung auf das $4^1/_2$% 68 Millionen Anleihen vom 1. Februar 1879	184,000	—				
2. 1% Kursverlust auf den emittirten 13 Millionen Franken der IV. Emission von 15 Millionen Franken, d. d. 1. Dezember 1885	130,000	—				
3. Abschreibung der Aktienbetheiligung bei der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau, in Folge Erwerbung dieser Bahn durch die Nordostbahn	300,000	—				
4. Abschreibung des Netto-Verlustes aus der Aktienbetheiligung bei der Eisenbahnlinie Effretikon-Hinweil, in Folge Erwerbung dieser Bahn durch die Nordostbahn	94,470	35	708,470	35		
Hievon ab:			25,534,470	35		
5. II. Amortisationsquote pro 1885	.	.	1,040.000	—	24,494,470	35
VI. Verfügbare Mittel.						
1. Cassa, Wechsel und Bankguthaben . . .	.	.	5,825,727	96		
2. Werthschriften.						
a. Eigene Werthpapiere	673,175	—				
b. Noch nicht ausgegebene Obligationen des $4^1/_4$% Anleihens der III. Emission von 10 Millionen Franken, d. d. 15. April 1884	6,500,000	—				
c. Noch nicht ausgegebene Obligationen des 4% Anleihens der IV. Emission von 15 Millionen Franken, d. d. 1. Dezember 1885	2,000,000	—	9,173,175	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
a. Liegenschaften-Conto der Nordostbahn	1,079,725	39				
b. Liegenschaften-Conto Enge (Villenquartier) . . .	385,056	25	1,464,781	64		
4. Materialvorräthe.						
a. Material-Conto (Vorräthe an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	605,649	91				
b. Materialrechnung des Oberingenieurs (Vorräthe an Schienen, eisernen und hölzernen Schwellen etc.)	1,734,578	75				
c. Werkstätte-Conto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen für Lokomotiven und Wagen etc.)	283,731	50	2,623,960	16		
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren.						
Diversi Debitoren, lt. umstehendem Ausweis	.	.	768,319	45	19,855,964	21
Summa .	.	.	.	.	**216,125,277**	**38**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1885.

Kreditoren.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag						200,850,000	—
III. Schwebende Schulden.							
1. Ausgelooste und gekündigte, aber noch nicht eingelöste Obligationen:							
a. Eine Obligation des 4½ % 5 Millionen-Anleihens vom 30. November 1871 . .	Fr. 1,000. —						
b. Ausgelooste Obligationen des 160 Millionen-Anleihens, 7. Ziehung vom 1. Februar 1886	„ 190,000. —						
c. Eine ausstehende Obligation der ehemaligen Bischofszellerbahn	„ 500. —						
d. Obligationen des 4½ % 6 Millionen-Anleihens vom 16. April 1873 . . .	„ 100,000. —						
e. Obligationen des 4½ % 5 Millionen-Anleihens vom 3. November 1863 . . .	„ 181,000. —						
f. Obligationen des 4½ % 3 Millionen-Anleihens vom 26. September 1865 . .	„ 135,000. —	607,500	—				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse . . .		2,019,301	07				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben diverser Kassen.							
a. der Pensions- u. Hülfskassa der Nordostbahn	Fr. 2,333. 62						
b. der Kautionskassa der Angestellten . .	„ 19. 07						
c. der Kautionskassa der Güterarbeiter . .	„ 619. 49	2,972	18				
4. Baarkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten		6,521	58				
5. Noch nicht bezahlte Dividende pro 1880/84 auf das Prioritätsaktienkapital . . .	Fr. 3,275,800. —						
hierauf Zinse vom 1. Juli 1881 bis 31. Dezember 1885	„ 263,488. 50	3,539,288	50				
6. Ausserordentliche Reserven.							
a. für die definitive Stationsanlage Horgen .	Fr. 154,144. 72						
b. für Instandstellung von Rollmaterial . .	„ 50,000. —						
c. für Reorganisation der Pensions- und Hülfskassa, nebst Marchzinsen .	Fr. 151,711. —						
ab: in Werthpapieren angelegt	„ 87,500. —	„ 64,211. —					
d. für Uferversicherung im „Tellen" auf der ehemal. Bischofszellerbahn	„ 20,000. —	288,355	72				
7. Diverse Hauptbuch-Kreditoren.							
Diverse Kreditoren, laut umstehendem Ausweis . . .		847,376	14	7,311,315	19		
IV. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn		6,746,822	55				
2. Versicherungsfond der Nordostbahn		509,122	40	7,255,944	95		
V. Aktiv-Saldo der Betriebsrechnung der Nordostbahn				708,017	24	15,275,277	38
Summa .						**216,125,277**	**38**

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

per 31. Dezember 1885.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Unvollendete Bauobjekte	40,368	30		
2. Lithographie-Conto (Inventar und Vorräthe)	391	90		
3. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	5,505	—		
4. Passiv-Saldo der Kranken-Kassa der Nordostbahn-Arbeiter	22	39		
5. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Guthaben der Nordostbahn)	67,872	18		
6. Güterexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahn-Verwaltungen etc.	654,159	68		
Summa	.	.	**768,319**	**45**
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Betriebs-Rechnung Zürich-Zug-Luzern	123,823	28		
2. Saldo der Bau-Rechnung Zürich-Zug-Luzern	295,180	02		
3. Reservefond Zürich-Zug-Luzern	300,000	—		
4. Saldo der Bau-Rechnung der Bötzbergbahn	2,557	69		
5. Baar-Kautionen für Frachtenkredite	1,300	—		
6. Conto-Corrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	6,732	35		
7. Conto pro Diversi	1,002	35		
8. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Schuld der Nordostbahn)	116,780	45		
Summa	.	.	**847,376**	**14**

Rechnung über den Erneuerungsfond

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1885.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.							
I. Saldo vom Jahr 1884		.	.	.	.	6,471,896	50
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1885		.	.	1,350,000	—		
III. Saldo des Bauerneuerungsfonds der ehemaligen Bischofszellerbahn, mit 31. Juli 1885 an die Nordostbahn übergegangen		.	.	141,368	88		
IV. Saldo des Oberbauerneuerungsfonds der ehemaligen Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil, mit 31. Dezember 1885 an die Nordostbahn übergegangen		.	.	45,956	06	1,537,324	94
Summa .		.	.	.	.	**8,009,221**	**44**
Ausgaben.							
I. **Erneuerung des Oberbaues.**							
1. Schienen und deren Befestigungsmittel . . .		298,763	03				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen . . .		418,352	33				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen		35,774	22				
		752,889	58				
Hievon ab:							
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .		100,000	—	652,889	58		
II. **Erneuerung des Rollmaterials.**							
a. Lokomotiven.							
1. Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen . .	Fr. 53,622. 88						
2. Abschreibung der zwei ausrangirten Lokomotiven B^{64} und C^{I} 101 . .	„ 114,471. 82	168,094	70				
b. Personenwagen.							
1. Ersatz von Achsen, Rädern u. Bandagen	Fr. 5,748. 44						
2. Abschreibung des ausrangirten vierachsigen Personenwagens I. u. II. Classe A^{BI} 314	„ 12,330. —						
3. Werthabschreibung auf dem Personenwagen II. u. III. Cl. E Nr. 1901 .	„ 15,753. —	33,831	44				
c. Gepäck- und Güterwagen.							
1. Ersatz von Achsen, Rädern u. Bandagen	Fr. 3,478. 55						
2. Mindererlös auf dem verkauften Güterwagen Serie P Nr. 9612 . . .	„ 2,500. —						
3. Abschreibung der ausrangirten sechs vierachsigen Gepäckwagen F^{I} 2206, 2214/15 u. 2217/19	„ 43,060. —						
4. Abschreibung der 20 ausrangirten Güterwagen Serie S Nr. 9801/20 . .	„ 59,800. —	108,838	55	310,764	69		
Übertrag .		.	.	963,654	27		

Rechnung über den Erneuerungsfond
der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1885.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	963,654	27		
III. Erneuerung der Schiffe.							
a. Dampfboote auf dem Bodensee.							
1. Hauptreparatur d. Dampfbootes „St. Gallen" (Kesselreparatur)	Fr. 15,055. 61						
ab: Zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung	„ 6,700. —						
	Fr. 8,355. 61						
2. Abschreibung des ausrangirten Dampfbootes „Rhein"	„ 36,169. 58						
3. Abschreibung des restirenden N. O. B. Antheils am Inventarwerth der ausrangirten Württemb.-Schweiz. Dampffähre . .	„ 198,080. 43	242,605	62				
b. Dampfboote auf dem Zürichsee.							
1. Hauptreparatur d. Dampfbootes „Concordia"	Fr. 23,790. 98						
ab: Zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung	„ 7,000. —						
	Fr. 16,790. 98						
2. Mindererlös auf verkauften drei alten hölz. Schleppschiffen Nr. 49, 59 und 64 . .	„ 948. —	17,738	98	260,344	60		
IV. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit etc.							
a. Lokomotiven.							
1. Beschaffung von fünf Apparaten für Dampfheizung und Bremse	Fr. 1,273. —						
2. Einrichtung der Wengerbremse an vier Lokomotiven (excl. Apparate) . .	„ 4,447. 94	5,720	94				
b. Personenwagen.							
1. Einrichtung der Westinghouse Bremsleitung an zwei Personenwagen A^B 191 und 192	Fr. 859. 33						
2. Einrichtung der Wengerbremse (excl. Apparate) an zehn Personenwagen . .	„ 6,472. 83	7,332	16				
c. Gepäck- und Güterwagen.							
Einrichtung der Wengerbremse an zwei Gepäckwagen .		60	—	13,113	10		
V. Ausserordentliche Beiträge an die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen aus den bisherigen Einlagen für dieselben.							
1. 1/2 Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Bötzbergbahn von Fr. 50,696. 70 .		25,348	35				
2. 1/2 Antheil der Nordostbahn an der Rückvergütung des Erneuerungsfonds der Aarg. Südbahn à Conto des Zuschusses vom Jahr 1884 von Fr. 122. 86 . . .		÷ 61	43	25,286	92	1,262,398	89
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1886		.	.	.	.	6,746,822	55
Summa .		.	.	.	.	**8,009,221**	**44**

Rechnung über den Versicherungs-Fond

der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1885.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Saldo vom Jahr 1884.						
a. Vom bisherigen Versicherungsfond gegen Transportgefahren	.	.	266,136	09		
b. Vom bisherigen Unfallversicherungsfond . . .	.	.	196,188	04	462,324	13
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1885	.	.	.	.	100,000	—
Summa .	.	.	.	.	**562,324**	**13**
Ausgaben.						
1. Reparatur von beschädigtem Transportmaterial	.	.	13,568	86		
2. Entschädigungen aus Personalunfällen.						
a. An Angestellte	33,996	07				
b. An Drittpersonen	5,636	80	39,632	87	53,201	73
3. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1886 . . .	.	.	.	.	509,122	40
Summa .	.	.	.	.	**562,324**	**13**

Rechnungen über die Nebengeschäfte der

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		98,841	79		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 3,827.51				
b. Von Thieren	„ 6,456.74				
c. Von Gütern	„ 380,743.02	391,027	27		
3. Verschiedene Einnahmen		126	97		
Summa der Einnahmen		.	.	**489,996**	**03**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals		12,429	88		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals		116,493	42		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		2,668	57		
5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		2,050	83		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter		6,976	20		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajectirten Wagen		49,939	60		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		87,144	31		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		64,683	58		
10. Assekuranzprämien		8,033	—		
11. Verschiedenes		21,405	10		
Summa der Ausgaben		.	.	**381,824**	**49**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		489,996	03		
Die **Ausgaben** betragen		381,824	49		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1885		.	.	108,171	54
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884:					
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer III a der Spezialrechnung über denselben		.	.	242,605	62*
Rückschlag pro 1885		.	.	**134,434**	**08**

* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 8 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1885.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		387,179	10		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 5,624. —				
b. Von Thieren	„ 3,153. 10				
c. Von Gütern	„ 108,425. 77	117,202	87		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs		12,191	20		
4. Verschiedene Einnahmen		2,505	—		
Summa der Einnahmen		.	.	**519,078**	**17**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals		23,707	90		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals		207,266	05		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		4,631	96		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars		6,945	67		
6. Miethzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		8,559	32		
7. Brennmaterial für die Schiffe		88,696	91		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		13,084	57		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		61,587	95		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren		2,512	—		
11. Ersatzleistungen		80	85		
12. Verschiedenes		1,351	68		
Summa der Ausgaben		.	.	**433,424**	**86**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		519,078	17		
Die **Ausgaben** betragen		433,424	86		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1885		.	.	85,653	31
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer III b der Spezialrechnung über denselben		.	.	17,738	98*
Netto-Ertrag pro 1885		.	.	**67,914**	**33**

* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 8 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.

Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1885.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
C. Betrieb der Imprägniranstalt.					
Einnahmen.					
1. Saldo vom 31. Dezember 1884		.	.	5,470	35
2. Arbeiten für die eigene Unternehmung.					
a. Für den Bahnunterhalt	Fr. 9,371. 67				
b. Für die Werkstätte	„ 2,356. 25	11,727	92		
3. Arbeiten für Privaten		5,532	45	17,260	37
Summa .		.	.	**22,730**	**72**
Ausgaben.					
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung		747	94		
2. Besoldungen und Löhne		5,419	75		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc.		221	62		
4. Betriebsmaterialien		3,933	73		
5. Unterhalt des Gebäudes, der Maschinen und Geleise etc.		704	92		
6. Verzinsung des restirenden Anlagekapitals per Ende 1884 Fr. 11,365. 60 à 5 %		568	28		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz		2,836	71	14,432	95
Saldo-Übertrag auf die Betriebsrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte . .		.	.	8,297	77
Summa .		.	.	**22,730**	**72**