

Betrieb

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **32 (1884)**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn, einschliesslich der ehemaligen Nationalbahn und der gepachteten Linie Sulgen-Gossau, ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,560,294 Kilometer zurückgelegt.

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

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

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

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

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

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

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

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

1862	.	.	.	.	.	23,7 0/0	(Klasse C)
1864	.	.	.	.	.	36,7 0/0	id.
1871	.	.	.	.	.	41,1 0/0	(Klassen D und E)
1873	.	.	.	.	.	45,1 0/0	id.
1881	.	.	.	.	.	45,3 0/0	id.
1883	.	.	.	.	.	47,4 0/0	(Sp.T. II und III)
1884	.	.	.	.	.	53,3 0/0	id.
id.	.	.	.	.	.	47,9 0/0	(Sp.T. III allein.)

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

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

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

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

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

Die Erträge der Betheiligungskapitalien bei andern Bahnunternehmungen sind um Fr. 86,872. 19 Cts. zurückgegangen, indem dieselben im Berichtsjahr nur Fr. 1,251,126. 63 Cts. betragen haben gegen Fr. 1,337,998. 82 Cts. im Jahr 1883. Die Verminderung der Ertragsantheile an der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern und der Bötzberrgbahn ist vorwiegend in dem Ausfall der Einnahmen aus dem Personentransport auf diesen beiden Filialbahnen zu suchen, da die Personenfrequenz gegenüber dem Vorjahre mit der Landesausstellung in Zürich und durch die im Berichtsjahre wegen der Choleraepidemie in Frankreich und Italien eingetretene theilweise Stockung im Fremdenverkehr einen erklärlichen Rückgang erfahren hatte. Die daher für die Linie Zürich-Zug-Luzern pro 1884 von 8⁰/₀ auf 7⁰/₀ reduzirte Dividende hatte für die Nordostbahn eine Mindereinnahme zur Folge von Fr. 60,000, entsprechend einer von 6,681⁰/₀ auf 6,055⁰/₀ verminderten Durchschnittsdividende für ihr Betheiligungskapital von Fr. 9,626,000. — Als Antheil am Reinertrag der Bötzberrgbahn erhielt die Nordostbahn Fr. 44,715. 47 Cts. weniger als im Vorjahr. Das am Jahresschluss nach Abzug der an anderer Stelle erwähnten Abschreibungen noch Fr. 11,688,854. 88 Cts. betragende Betheiligungskapital ergab nämlich nur Fr. 424,307. 43 Cts. gegen Fr. 469,012. 90 Cts., oder gleich einem Zinse von 3,630⁰/₀ gegen 3,846⁰/₀ im Jahr 1883. Dagegen steigerte sich ihr Antheil am Reinertrag der Aargauischen Südbahn von Fr. 175,739. 94 Cts. im Vorjahr, auf Fr. 195,564. 51 Cts. im Berichtsjahr, was eine Mehreinnahme von Fr. 19,824. 57 Cts. ergibt. Das mit Ende 1884 auf Fr. 5,797,467. 21 Cts. reduzirte Betheiligungskapital ertrug hiernach einen Zins von 3,378⁰/₀ gegen 2,88⁰/₀ im Jahr 1883. An das Betriebsdefizit der mit der Schweizerischen Centralbahn und der Einwohnergemeinde Bremgarten gemeinschaftlichen Linie Wohlen-Bremgarten hatte die Nordostbahn im Berichtsjahr Fr. 991. 29 Cts. mehr beizutragen, nämlich Fr. 6915. 31 Cts. gegen Fr. 5924. 02 Cts. im Vorjahr. Die als Ertrag des Obligationen-Betheiligungskapitals bei der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Hinweil vereinnahmten Fr. 55,000. — waren effektiv nur mit Fr. 16,651. 55 Cts. erhältlich, und es musste deshalb der Rest von Fr. 38,348. 45 Cts. auf Dubiosenconto vorgetragen werden, womit sich unsere Gesamtforderung an diese Unternehmung für nicht bezahlte Obligationenzinse und Betriebsdefizite mit Schluss des Berichtsjahres auf Fr. 364,128. 53 Cts. erhöht hat. Über die Beordnung dieser Verhältnisse verweisen wir auf den einschlägigen Bericht auf Seite 21. Mit Ende 1884 hat die Gesamtbetheiligung der Nordostbahn an den obgenannten Bahnunternehmungen sich auf Fr. 29,212,322. 09 Cts. belaufen und

deren Ertrag bezifferte sich, wie oben angeführt, auf Fr. 1,251,126. 63 Cts. oder in Prozenten 4,283 gegen 4,457⁰/₀ im Vorjahr.

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

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

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1884 = 541 Kilom., 1883 = 541 Kilom.)			1883	1884
Personentransport.				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken		10,738.83	9,054.72
" " Reisenden	"		0.96	0.89
" " " und Bahnkilometer	Centimes		4.41	4.50
Zahl der Personenkilometer			131,629,580	108,899,084
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer		21.64	19.81
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Reisende		243,308	201,292
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"		11,241	10,161
" " Personen-Wagenachsenkilometer kommen	"		6.81	6.38
Gepäcktransport.				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken		632.85	633.66
" " Tonne	"		19.18	18.58
" " Tonnenkilometer	Centimes		56.80	56.43
" " Reisenden	"		5.63	5.91
Zahl der Tonnenkilometer			608,104	607,481
Jede Tonne hat befahren	Kilometer		34.07	32.93
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen		1,124	1,123
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"		33	34
" " Reisenden "	Kilogr.		2.93	3.36
Viehtransport.				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken		372.88	422.20
" " Stück	"		1.40	0.80
" " Tonnenkilometer	Centimes		21.26	25.59
Zahl der Tonnenkilometer			740,034	892,610
Gütertransport.				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken		14,349.35	13,700.77
" " Tonne	"		5.40	4.99
" " Tonnenkilometer	Centimes		9.79	9.47
Zahl der Tonnenkilometer			79,361,126	78,284,494
Jede Tonne hat befahren	Kilometer		55.21	52.70
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen		146,610	144,703
" jeden Bahnkilometer kommen	"		2,655	2,746
" " Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	"		1.57	1.59
Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer	Franken		26,093.91	23,811.35
Mittelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	"		414.10	536.27
Totaleinnahme per Bahnkilometer	"		26,508.01	24,347.62

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

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

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

5. Frequenz nach den Stationen.

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

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

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

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

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

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1883	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee	10,711	5,101	10,636	7,277	21,347	12,378	+ 550	+ 604
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen †	16,336	17,714	15,817	7,175	32,153	24,889	+ 2,165	- 5,893
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	50,060	36,694	49,522	158,302	99,582	194,996	- 57,367	+ 11,975
Effretikon-Hinweil	35,081	11,349	35,367	2,974	70,448	14,323	- 12,942	+ 360
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	191,065	93,935	187,744	45,203	378,809	139,138	- 85,470	+ 17,232
Tössthalbahn	6,238	12,369	6,611	4,841	12,849	17,210	- 8,313	+ 2,941
Wädenswil-Einsiedeln	25,319	3,847	24,484	5,179	49,803	9,026	- 12,015	+ 3,278
Gotthardbahn und Italien	2,259	8,002	2,349	14,470	4,608	22,472	- 673	+ 6,233
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	76,665	123,843	79,392	56,855	156,057	180,698	- 67,101	- 33,412
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	44,908	10,465	45,967	109,247	90,875	119,712	- 18,501	- 1,142
K. Württemberg. Staatsbahn *	9,509	4,641	9,519	19,395	19,028	24,036	- 4,071	+ 6,820
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	10,392	7,507	8,636	34,891	19,028	42,398	+ 735	+ 6,718
Total	478,543	335,467	476,044	465,809	954,587	801,276	- 263,003	+ 15,714
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.								
§ Verkehr der Stationen Zürich und Örliken nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.								
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Zürichsee-Dampfboote	22	1,449	19	1,084	41	2,533	+ 26	+ 250
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	542	868	310	5,961	852	6,829	+ 116	+ 806
Effretikon-Hinweil	138	201	219	174	357	375	+ 34	- 134
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	4,306	2,223	4,744	954	9,050	3,177	+ 2,953	+ 39
Tössthalbahn	17	173	18	85	35	258	+ 10	- 46
Wädenswil-Einsiedeln	1,573	219	1,533	84	3,106	303	+ 478	- 28
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	86	181	19	197	105	378	- 14	- 151
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	474	6,251	846	9,002	1,320	15,253	- 14	+ 3,971
K. Württemberg. Staatsbahn	256	398	197	338	453	736	+ 158	+ 165
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,530	879	1,019	4,482	2,549	5,361	- 521	+ 777
Übertrag	8,944	12,842	8,924	22,361	17,868	35,203		

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

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

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1883	1884	Gegenüber 1883	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande.				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte		157,394		
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate		47,546		
3. Kartoffeln		24,940		
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse		4,387		
5. Baumfrüchte		25,711		
6. Weintrauben zur Weinbereitung		1,003		
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret		4,540		
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)		13,433		
9. Eier		1,665		
10. Kaffee		4,859		
11. Kaffee-Surrogate		4,189		
12. Zucker, raffinirt		13,658		
13. Rohzucker		9,666		
14. Tabak, roh und fabrizirt		9,759		
	323,341	322,750	—	591
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte		11,167		
16. Wein und Most, Speiseessig		40,609		
17. Bier		15,480		
18. Branntwein und Liqueur		2,301		
19. Mineralwasser		1,098		
	73,057	70,655	—	2,402
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrath und Effekten		11,449		
21. Bücher, Kunstgegenstände		1,989		
	17,887	13,438	—	4,449
	414,285	406,843	—	7,442
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen		53,460		
23. Torf		6,297		
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks		265,376		
	306,589	325,133	18,544	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh		36,418		
26. Backsteine, Ziegel		24,093		
27. Dachschiefer		2,810		
28. Kalksteine, Gypssteine		6,614		
29. Kalk und Gyps		11,043		
30. Cement, Trass		24,229		
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine		3,987		
32. Asphalt		4,821		
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe		6,983		
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen		103,254		
	264,101	224,252	—	40,119
Übertrag	985,275	956,228	—	29,047

Verkehr nach den Waarengattungen.

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

Verkehr nach den Waarengattungen.

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

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Jahr	Durchschnittl. Bahnlänge in Kilometern	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen				Umittelbare Einnahmen der eigenen Linien										Mittelbare Einnahmen per Bahnkilometer
		Personen	Gepäck	Güter	Tonnenn-Kilometer	Personen	Gepäck	Güter	Tonnenn-Kilometer	Fr. Cts.	per Wagen-scheinkilom.	per Bahnkilometer			Total	
												Personen	Gepäck	Güter		
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.86	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254	
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.56	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238	
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.82	—	—	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	—	—	10,305	606	371	9,526	20,808	430	
1860	178	192,862	—	87,353	5.22	—	14.56	—	—	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057	
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.22	—	—	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953	
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	—	—	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145	
1863	178	247,411	—	124,216	5.17	—	12.84	—	—	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	16,633	28,479	1,788	
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5.93	18.41	13,567	685	574	16,633	31,459	2,896	
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.85	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	4.83	50.40	11.60	5.38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732	
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5.66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626	
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5.54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821	
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5.54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386	
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.88	51.40	10.40	5.99	18.65	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	16.38	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	16.55	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	5.42	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	10.27	5.40	18.22	11,668	614	426	17,750	30,458	504	
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.22	10.38	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	56.20	9.79	5.57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	414	
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.30	56.43	9.47	5.03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	536	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Von der Direktion und dem Rechtsbureau:			
Übertrag vom Jahr 1883	.	.	165
Neu hier anhängig gemacht	.	.	653
Von andern Verwaltungen überwiesen	.	.	414
			<u>1,232</u>
b) Vom Betriebschef:			
Übertrag vom Jahr 1883	.	.	9
Neu bei demselben anhängig gemacht	.	.	326
Von andern Verwaltungen überwiesen	.	.	81
			<u>1,648</u>
Erledigt wurden im Berichtsjahre:			
Von der Direktion und dem Rechtsbureau	.	.	1,079
Vom Betriebschef	.	.	393
			<u>1,472</u>
Unerledigt blieben:			
Bei der Direktion	.	.	153
Beim Betriebschef	.	.	23
			<u>176</u>
Die Vergütungen im Gepäckverkehr bezifferten sich auf:	.	Fr.	1,282. 99
Davon sind abzuziehen: Rückerstattungen	.	„	589. 70
			<u>Fr. 693. 29</u>
Es bleiben somit zu Lasten der Nordostbahn	.		
			<u>Fr. 23,611. 77</u>
Die Entschädigungen im Güterverkehr betragen	.	Fr.	23,611. 77
Nach Abzug der Rückerstattungen anderer Bahnverwaltungen und Versicherungsgesellschaften, sowie Erlös aus beschädigten Gütern, im Betrage von	.	„	18,604. 82
			<u>Fr. 5,006. 95</u>

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

An den Bruttoausgaben partizipiren:

Kapitel III 2 d (Gepäckdienst).

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

Kapitel III 3 d (Güterdienst).

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

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

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

Total wie oben Fr. 23,611. 77

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

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

1. Minderausgabe an fremde Verwaltungen für Beschädigung ihrer Wagen auf der Nordostbahn Fr. 3,700. —
 2. Nach dem neuen Regulativ über den Erneuerungsfond fällt vom 1. Januar 1884 an auch der Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen der Wagen, statt wie bisher zu Lasten der Betriebsrechnung, zu Lasten des Erneuerungsfonds „ 2,100. —
 3. Der im letztjährigen Geschäftsbericht unter „III Finanzverwaltung B. Passiven“ besprochenen ausserordentlichen Reserve für rückständige Instandstellung von Rollmaterial sind zu Gunsten des Kap. IV 2 c entnommen worden „ 30,000. —
- Summa Fr. 35,800. —

Werden hievon abgezogen:

- a) Die Mehrausgaben für Wagenreparaturen Fr. 20,700. —
 - b) Die Mindereinnahme an Vergütung fremder Verwaltungen für Beschädigung von Nordostbahn-Wagen „ 8,200. —
- „ 28,900. —

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

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

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

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

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

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

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

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr trat diesfalls keine Änderung ein; es waren demnach zu Ende des Jahres 1884 150 Stück vorhanden.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 92 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensttheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 78 Lokomotiven, wovon 63 im Strecken- und 15 im Rangirdienst. Jene 92 Lokomotiven haben im Ganzen 4,152,789 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,495,205 und im Rangirdienst 657,584 zurückgelegt (gegenüber 4,213,763 im Vorjahr, wovon 3,546,579 im Fahr- und 667,184 im Rangirdienst).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

531 Stück mit 1200 Achsen und 22,413 Sitzplätzen.

(1883: 532 „ „ 1202 „ „ 22,459 „).

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

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1883		1884	
Personenwagen	23,012,642		20,207,364	
Gepäc- und Güterwagen	34,318,750		32,928,318	
		57,331,392		53,135,682
b) auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	2,431,300		2,046,566	
Gepäc- und Güterwagen	30,466,482		29,729,174	
		32,897,782		31,775,740
Total		90,229,174		84,911,422

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	1,841,726		1,717,322	
Gepäc- und Güterwagen	30,361,820		31,230,122	
Schweizerische Bahnpostwagen	2,281,034		2,491,688	
		34,484,580		35,439,132

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden

Wagen zusammen auf der Nordostbahn		91,815,972		88,574,814
--	--	------------	--	------------

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

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

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst						Rangirdienst		
	Personenzugslokomotiven		Güterzugslokomotiven	Tenderlokomotiven		Total			
	A	B	C	D u. E.	F	1883	1884	1883	1884
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven . . .	49	16	43	15	12	134	135	16	15
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen Km.	1,419,658	346,156	1,021,899	210,744	455,678	3,488,509	3,454,135	—	—
im Materialtransport "	3,888	446	1,833	83	—	5,672	6,250	—	—
in Schneepflugfahrten "	—	—	56	—	—	357	56	—	—
in Leerfahrten "	20,280	764	10,671	2,371	678	52,041	34,764	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.	1,443,826	347,366	1,034,459	213,198	456,356	3,546,579	3,495,205	876,672 (209,488)	870,000 (213,078)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1884	3,944.9	949.1	2,826.4	582.5	1,246.9	—	9,549.7	—	—
1883	4,111.4	902.5	2,933.5	559.6	1,209.7	9,716.7	—	2,401.8	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	28,756,064	5,224,990	40,497,698	2,789,952	11,133,228	91,815,972	88,401,932*	—	—
per Fahrkilometer 1884	19.92	15.04	39.15	13.09	24.40	—	25.29	—	—
1883	20.39	14.67	39.75	13.08	25.25	25.89	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im Ganzen Kg.	9,260,659	2,046,043	10,299,839	1,181,751	3,745,331	27,157,352	26,533,623	4,662,048	4,649,500
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1884	6.4140	5.8902	9.9567	5.5430	8.2070	—	7.5914	—	5.3400
1883	6.5312	5.7623	9.8712	5.4767	8.5386	7.6573	—	5.3179	—
Kosten im Ganzen Fr.	202,200.93	44,674.12	224,890.89	25,802.82	81,777.06	614,712.70	579,345.82	105,526.33	101,520.00
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1884 Cts.	14.0045	12.8608	21.7400	12.1027	17.9196	—	16.5754	—	11.6600
1883 „	14.7885	13.0430	22.3437	12.3967	19.3273	17.3326	—	12.0372	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial und Putzwaaren Kg.	25,815	8,386	27,992	4,244	10,318	74,772.5	76,755	17,331	15,670
Verbr. per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1884	0.0179	0.0241	0.0271	0.0199	0.0226	—	0.0220	—	0.0180
1883	0.0171	0.0217	0.0262	0.0199	0.0224	0.0211	—	0.0198	—
Kosten des Schmier- und Putzmaterials Fr.	24,161.29	7,848.79	26,198.80	3,972.13	9,657.03	74,869.29	71,838.04	17,367.58	14,674.00
Kosten per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1884 Cts.	1.67	2.26	2.53	1.86	2.12	—	2.06	—	1.69
1883 „	1.71	2.17	2.62	1.99	2.24	2.11	—	1.98	—
Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender:									
im Ganzen Fr.	153,971.31	36,644.91	115,413.52	3,880.20	52,561.78	414,550.33	362,471.72	44,380.88	44,366.00
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1884 Cts.	10.66	10.55	11.16	1.82	11.52	—	10.37	—	5.10
1883 „	12.06	7.86	13.78	3.33	12.09	11.69	—	5.06	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen:									
im Ganzen Fr.	380,333.53	89,167.82	366,503.21	33,655.15	143,995.87	1,104,132.32	1,013,655.58	167,274.79	160,561.00
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1884 Cts.	26.31	25.67	35.43	15.79	31.55	—	29.00	—	18.40
1883 „	28.55	23.08	38.75	17.72	33.66	31.13	—	19.08	—
per Wagenachsenkilom. 1884 „	1.32	1.71	0.90	1.21	1.29	—	1.15	—	für jeden Tag
1883 „	1.40	1.57	0.97	1.35	1.33	1.20	—	Fr. 458.29	Fr. 438.00

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

a) **Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.**

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.													
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen			Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
	achträdige	vierrädige	Total		im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
					I.	II.	III.				im Ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer
					Klasse	Klasse	Klasse						
1884	69	462	531	1200	1,181	7,141	14,091	22,413	10,518,045	96,013,038	106,531,083	154,617	4.86
1883	69	463	532	1202	1,187	7,176	14,096	22,459	12,885,052	108,366,406	121,251,458	175,982	4.88

B. Unterhaltungskosten.													
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen u. Beleuchtung			
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahme		Material	Ausgaben für Material u. Arbeits- löhne		per Achsenkilo- meter		Ausgaben für		
							Schmiere	Aus- gaben	Material	Arbeits- löhne für Wagen- Reiniger und Heizer	Totalkost. per Achsen- kilometer		
												Franken	Centimes	Franken	Franken	Centimes
1884	22,253,930	144,249.32	0.648	2.236	21,924,686	2,511.6	2,317.17	0.1146	0.0106	25,030.44	38,803.45	0.29115	
1883	25,443,942	138,873.16	0.546	1.784	24,854,368	2,076.1	2,533.77	0.08353	0.0102	25,354.40	38,645.90	0.25750	

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.															
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen			Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					Die Wagen haben zurückgelegt	
	achträdige	vierrädige	vierrädige	der Wagen	der Achsen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast			leer	beladen	
										im Ganzen	per Bahn- kilo- mtr.	per Achsen- kilo- mtr.			
															Tonnen
1884	9	62	2,511	2,582	5,182	28,185	2.846	5.44	110,036,655	195,385,139	305,421,794	443,283	4.76	15,828,688	48,329,752
1883	12	62	2,513	2,587	5,198	28,241	2.846	5.43	108,776,510	199,709,357	308,485,867	447,730	4.77	16,446,804	48,233,766

B. Unterhaltungskosten.												
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen		
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahme		Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne		Betreffniss per Achsen- kilometer		Ausgaben für Arbeitslöhne	
							Schmiere	Ausgaben	Total	per Achsen- kilometer		
											Franken	Centimes
1884	62,657,492	175,169.56	0.280	1.645	66,650,128	7,635.4	7,044.09	0.1146	0.0106	2,597.08	0.00390	
1883	64,785,232	185,422.40	0.286	1.692	66,961,604	5,593.4	6,826.38	0.08353	0.0102	2,611.94	0.00390	

	1882	1883	1884
<i>b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:</i>			
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.			
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt per Jahr Km.	27,632	29,488	29,106
„ Tag „	75.7	80.8	79.5
im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt „ Jahr „	47,524	46,666	45,392
„ Tag „	130.2	127.9	124.0
im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt „ Jahr „	58,176	57,203	55,479
„ Tag „	159.4	156.7	151.6
im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt „ Jahr „	59,276	54,792	58,044
„ Tag „	162.4	150.1	158.6
2. Fahrdienstlokomotiven.			
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug Centimes	26.11	25.89	25.29
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer Centimes	12.49	11.69	10.37
„ Zugskilometer „	13.04	12.34	10.76
„ Wagenachsenkilometer „	0.479	0.452	0.410
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer Kilogr.	7.5517	7.6573	7.5914
„ Zugskilometer „	7.8840	8.0870	7.8737
„ Wagenachsenkilometer „	0.2893	0.2958	0.3001
„ „ Schmiermaterial* „ Lokomotivkilometer „	0.0156	0.0166	0.0171
„ Zugskilometer „	0.0163	0.0176	0.0178
„ Wagenachsenkilometer „	0.00060	0.00064	0.00068
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer Centimes	17.0333	17.3326	16.5754
„ Zugskilometer „	17.7826	18.3052	17.1918
„ Wagenachsenkilometer „	0.6524	0.6695	0.6554
„ „ Schmiermaterials* „ Lokomotivkilometer „	1.4736	1.6662	1.6021
„ Zugskilometer „	1.5384	1.7597	1.6617
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: per Bahnkilometer Franken	1,540.23	1,602.51	1,471.20
„ Lokomotivkilometer Centimes	31.39	31.13	29.00
„ Zugskilometer „	32.77	32.88	30.08
„ Wagenachsenkilometer „	1.20	1.20	1.15
<i>c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:</i>			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen Kilometer	13,887	14,098	13,305
und zwar jede Personenwagenachse „	19,939	21,168	18,545
„ Güterwagenachse „	12,467	12,463	12,091
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen	87.89	98.83	86.94
„ Güterwagenachsen	263.04	266.26	264.80
„ Personen- u. Güterwagenachsen	350.93	365.09	351.24
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen auf Nordostbahnwagen Procente	62.86	62.44	59.99
„ fremde Wagen „	37.14	37.56	40.01
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer Centimes	0.0046	0.0037	0.0041
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	459.77	470.68	463.60
„ Wagenachse und Jahr „	49.36	50.67	50.05
„ Wagenachsenkilometer Centimes	0.355	0.359	0.376
<i>d) Ausnützung der Wagen:</i>			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Procente	32.83	34.79	31.78
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen „	31.95	32.14	32.82

* Putzmaterial nicht gerechnet.

c) Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials, aussch. Schiffe. (Aus den Erneuerungs- bezw. Reservefonds der Nordostbahn und Filialbahnen bestritten)		
		Centralverwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditionsdienst	Transportdienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotivkilometer	per Wagenachsenkilometer	Gesamtbetrag		
											per Bahnkilom.	Oberbau	Transportmaterial
Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.		
1855	60	395	1,377	1,689	1,720	—	—	5,181	2.26	14.06	—	—	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—	—	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—	—	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,761	31	—	8,087	2.14	10.05	—	—	—
1859	168.1	491	1,820	3,408	2,828	38	—	8,585	2.28	8.64	—	—	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	48	121	9,613	2.38	8.93	—	—	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,095	60	247	12,207	2.43	8.88	283	50,387	—
1862	178	638	2,267	3,139	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664	118,182	—
1863	178	783	2,422	3,257	6,852	61	234	13,609	2.62	9.23	—	—	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	55	148	11,564	2.36	8.59	—	—	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,848	63	192	10,926	2.25	8.51	67	17,232	—
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—	—	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829	218,859	—
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840	221,849	—
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	63	191	13,984	2.42	8.49	822	219,650	—
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600	446,533	—
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923	555,832	—
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867	558,346	—
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983	673,592	218,180
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115	830,522	100,867
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349	1,016,623	122,065
1876	467	580	4,955	4,782	10,862	95	476	21,750	2.99	10.77	3,010	1,087,071	318,467
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743	958,848 ¹⁾	472,756 ²⁾
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	—
1879	549	543	2,465 ³⁾	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473 ³⁾	—
1880	607 ⁴⁾	432	2,279 ³⁾	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,371 ³⁾	24,949
1881	688 ⁴⁾	378	2,133 ³⁾	3,923	3,509	36	223	10,202	2.19	8.43	749	453,970 ³⁾	61,701
1882	689	366	2,212 ³⁾	4,132	3,916	37	269	10,932	2.23	8.53	887	501,353 ³⁾	109,700
1883	689	391	2,380 ³⁾	4,208	4,178	56	367	11,580	2.25	8.69	818	496,628 ³⁾	67,244
1884	689	417	2,045 ⁵⁾	3,957	3,952	43	283	10,697	2.10	8.92	1,281	882,845 ⁵⁾	146,238

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

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

<u>1883</u>		<u>1884</u>
	Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und	
Fr. 14,116,808. 01	. . . . . Güterverkehr	Fr. 12,881,940. 87
„ 224,026. 54	. . . . . Mittelbare Einnahmen	„ 290,120. 69
Fr. 14,340,834. 55		Fr. 13,172,061. 56
„ 5,876,764. 11	. . . . . Betriebsausgaben	„ 5,363,865. 67
Fr. 8,464,070. 44	. . . . . Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 7,808,195. 89
	Davon ab:	
	Fr. 168,174. 22 Ausbau und neue Anlagen Fr. 9,263. 31	
„ 1,368,174. 22	„ 1,200,000. — Einlage in den Erneuerungsfond „ 1,350,000. —	„ 1,359,263. 31
Fr. 7,095,896. 22	. . . . . Betriebsergebniss des eigenen Netzes	Fr. 6,448,932. 58
	49,48 ⁰ / ₀ in Prozenten der Bruttoeinnahme 48,96 ⁰ / ₀	
	Fr. 13,116. 26 per Bahnkilometer (541) Fr. 11,920. 39	
	„ 2. 80 „ Zugkilometer „ 2. 52	
	„ 2. 67 „ Nutzkilometer „ 2. 45	
	Wir bringen davon in Abzug:	
	Fr. 150,000. — ausserordentliche Reserve für Instandstellung	
	von Rollmaterial Fr. — . —	
„ 210,475. 74	„ 60,475. 74 verschiedene Abschreibungen. „ 57,779. 70	„ 57,779. 70
Fr. 6,885,420. 48	und fügen zum Reste von	Fr. 6,391,152. 88
„ 333,864. 77	den Ertrag der Dampfboote	„ 238,124. 40
	Fr. 1,337,998. 82 den Ertrag der Beteiligung an	
	andern Bahnen Fr. 1,251,126. 63	
„ 1,276,157. 49	„ 61,841. 33 abzüglich Defizit Effretikon-	
	Wetzikon „ 38,348. 45	„ 1,212,778. 18
Fr. 8,495,442. 74	. . . . . Überschuss des Betriebsnetzes	Fr. 7,842,055. 46
„ 272,461. 93	. . . . . dazu Aktivzinsensaldo	„ 90,703. 68
Fr. 8,767,904. 67	. . . . . verfügbar für Verzinsung und Amortisation	Fr. 7,932,759. 14
„ 261,665. 18	. . . . . und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom vorigen Jahr	„ 154,434. 33
Fr. 9,029,569. 85	. . . . . Total	Fr. 8,087,193. 47
	Hiezu sind erforderlich:	
Fr. 2,464,000. —	für Zinse auf Obligationenanleihen	Fr. 2,098,375. —
„ 315,875. —	„ „ „ Subventionsanleihen	„ 122,593. 75
„ 3,461,452. 50	„ „ „ das Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken	„ 3,846,702. 08
„ 100,000. —	„ „ „ „ 3 Millionen Anleihen der Ostsektion	„ 115,000. —
Fr. 6,341,327. 50	. . . . . Übertrag	Fr. 6,182,670. 83

Fr. 6,341,327. 50	Übertrag	Fr. 6,182,670. 83
„ 400,000. —	für Amortisation	„ 1,040,000. —
Fr. 6,741,327. 50	Total	Fr. 7,222,670. 83

Fr. 2,288,242. 35 . Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von . Fr. 864,522. 64
zur Verfügung der Aktionäre, worüber der Generalversammlung ein
besonderer Antrag des Verwaltungsrathes zugehen wird.

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

und eine Verminderung der Betriebsausgaben von Fr. 1,168,772. 99
„ 512,898. 44
Fr. 655,874. 55

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

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

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

Die Differenz reduziert sich somit auf Fr. 494,267. 60

Dagegen hat die Dampfschiffahrt einen Minderertrag von „ 95,740. 37
und die Bethheiligung an andern Bahnen einen solchen von „ 63,379. 31
geliefert; das schliessliche Betriebsergebniss ist daher geringer um Fr. 653,387. 28

Der Aktivsaldo des Interessenconto ist nach den auf pag. 32 gegebenen Erläuterungen
kleiner um „ 181,758. 25
und der Salvovortrag vom vorigen Jahr um „ 107,230. 85

so dass der für Verzinsung und Amortisation verfügbare Betrag gegen das Vorjahr sich
reduziert um Fr. 942,376. 38

Hinwieder ist auch der für Verzinsung der Obligationenschuld
erforderliche Betrag um Fr. 158,656. 67
geringer, dagegen der für Amortisation höher als im Vorjahr um „ 640,000. —
„ 481,343. 33

Total-Differenz gegen 1883 Fr. 1,423,719. 71

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

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

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

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

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

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1883		1884		1883			1884			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
I. Personentransport.											
Einfache Fahrt	I. Platz . . .	30,047	25.78	27,493	23.95	45,450.	80	39.66	41,184.	87	38.24
"	II. " . . .	31,715	27.21	33,831	29.47	35,663.	14	31.12	36,616.	48	34.00
Hin- und Rückfahrt	I. " . . .	10,470	8.99	11,980	10.43	7,948.	38	6.94	7,625.	76	7.08
"	II. " . . .	24,056	20.64	21,648	18.85	11,336.	36	9.89	9,611.	59	8.93
Abonnementsbillete	I. " . . .	3,415	2.93	2,791	2.43	2,793.	29	2.44	2,292.	26	2.13
"	II. " . . .	4,618	3.96	4,059	3.53	2,785.	68	2.48	2,815.	51	2.61
Lustfahrtillete	I. " . . .	6,854	5.88	5,898	5.14	6,220.	65	5.43	5,149.	23	4.78
"	II. " . . .	5,372	4.61	7,116	6.20	2,390.	46	2.09	2,402.	90	2.23
	Total . . .	116,547	100	114,816	100	114,588.	76	100	107,698.	60	100
Rekapitulation nach Plätzen:											
	I. Platz . . .	50,786	43.58	48,162	41.95	62,413.	12	54.47	56,252.	12	52.23
	II. " . . .	65,761	56.42	66,654	58.05	52,175.	64	45.53	51,446.	48	47.77
	Total . . .	116,547	100	114,816	100	114,588.	76	100	107,698.	60	100
II. Gepäcktransport											
	Tonnen	700	.	594	.	6,079.	34	.	5,130.	83	.
III. Viehtransport.											
Klasse a, Pferde	Stück	86	2.68	177	4.87						
" b, schweres Vieh		1,644	51.20	1,103	30.35						
" c, leichtes "		693	21.58	1,506	41.44	8,718.	93	.	8,906.	69	.
" d, Schweine		82	2.56	74	2.04						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		283	8.81	211	5.81						
Hunde		423	13.17	563	15.49						
	Total . . .	3,211	100	3,634	100	8,718.	93	.	8,906.	69	.
IV. Gütertransport.											
Eilgut	Tonnen	2,067	1.15	1,719	1.07						
Stückgut		9,559	5.31	8,858	5.53						
Massengut A		18,895	10.50	9,139	5.71	515,835.	39	.	425,607.	96	.
" B		86,149	47.87	19,061	11.91						
Spezialtarif I				61,266	38.27						
" II		63,302	35.17	44,301	27.67						
" III				15,754	9.84						
	Total . . .	179,972	100	160,098	100	515,835.	39	.	425,607.	96	.
V. Verschiedenes											
		.	.	.	.	129.	71	.	186.	67	.
	Gesammttotal . . .	.	.	.	.	645,352.	13	.	547,530.	75	.
Rekapitulation:											
Personentransport		.	.	.	.	114,588.	76	17.76	107,698.	60	19.67
Gepäcktransport		.	.	.	.	6,079.	34	0.94	5,130.	83	0.94
Viehtransport		.	.	.	.	8,718.	93	1.35	8,906.	69	1.63
Gütertransport		.	.	.	.	515,835.	39	79.93	425,607.	96	77.73
Verschiedenes		.	.	.	.	129.	71	0.02	186.	67	0.03
	Total . . .	.	.	.	.	645,352.	13	100	547,530.	75	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

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

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

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

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

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

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

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1 8 8 3					1 8 8 4				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	645,352	13	6	15	—	547,530	75	5	03	—
Ausgaben	421,719	69	4	02	65.35	374,155	11	3	44	68. 33
Vorschlag	223,632	44	2	13	34.65	173,375	64	1	59	31. 67

Betriebsmaterial.

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

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

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

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

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1884	756,497	363,341	94	741	5,159	75	5,271	3,744	20	40,945	119,942	14	2,890	—	495,078	03
1883	815,855	410,331	29	728	5,029	55	4,731	3,230	30	38,339	115,323	56	2,604	—	536,518	70
mehr als 1883	—	—	—	13	130	20	540	513	90	2,606	4,618	58	286	—	—	—
weniger „ „	59,358	46,989	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41,440	67

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

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

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

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

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

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

Die Mehrausgaben werden begründet zu Kap. 2 durch veränderte Buchung, indem der früher unter Kap. 7 verrechnete Gehalt des Werkführers und Gehülfen im Berichtsjahr auf Kap. 2 gebucht wurde, zu Kap. 3 durch Vermehrung des Personals um einen Mann und einige Gehaltsaufbesserungen und zu Kap. 8 durch Erhöhung der staatlichen Konzessionsgebühr. Zu den Minderausgaben ist zu bemerken: Kap. 6: der Durchschnittsverbrauch an Brenn- und Schmiermaterial per Kilometer war zwar im Berichtsjahr etwas grösser als im Vorjahr, dennoch wurden durch Verminderung der Fahrleistung um etwa 5000 Kilometer und Erzielung grösserer Vorschläge auf dem Kohlenlager Wollishofen zufolge vermehrter Räumung des letztern im Ganzen weniger verausgabt. Zu Kap. 7: die im Vorjahr begonnene Hauptreparatur des Dampfbootes „Gustav Albert“ wurde im Berichtsjahr vollendet. Von den Fr. 26,700 betragenden Kosten wurden gemäss der oben bei „Bodensee“ erwähnten Bestimmung des neuen Regulativs für den Erneuerungsfond 10 0/0 des Inventarwerthes dieses Schiffes mit Fr. 3865 dem Betrieb, der Rest dem Erneuerungsfond belastet.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Zürichsee.

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

Im Bestand des Betriebsmaterials ist im Berichtsjahr keine Änderung eingetreten.

Derselbe war also zu Ende 1884 folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 7 eiserne und 23 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

			1883	1884
a. Leistungen der Schiffe:				
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer		244,900	239,928
und zwar in	Zeitstunden		18,945	18,639
per Zeitzunde durchschnittlich	Kilometer		12. ⁹³	12. ⁸⁷
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	"		24,903	24,914
und zwar in	Zeitstunden		3,329	3,402
sonach per Zeitzunde durchschnittlich	Kilometer		7. ⁴⁸	7. ⁸²
Total: Zurückgelegte	"		269,803	264,842
	Zeitstunden		22,274	22,041
per Zeitzunde durchschnittlich	Kilometer		12. ¹¹	12. ⁰²
b. Verbrauch an Brennmaterial.				
Holz	Ster		94.500	83.500
Steinkohlen	Tonnen		3,913.050	3,949.050
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: 1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.	"		3,950.850	3,982.450
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.		14.643	15.087
" " " " " " " " " " " " " " " " " "	Zeitstunde		177.375	180.684
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken		89,666.29	87,740.12
" " " " " " " " " " " " " " " " " "	per Kilometer	Centimes	33.23	33.13
" " " " " " " " " " " " " " " " " "	" " " " " " " " " " " " " " " " " "	Franken	4.03	3.98
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen				
" " " " " " " " " " " " " " " " " "	im Ganzen	Tonnen	9.623	10.403
" " " " " " " " " " " " " " " " " "	" " " " " " " " " " " " " " " " " "	per Kilometer	0.036	0.039
" " " " " " " " " " " " " " " " " "	" " " " " " " " " " " " " " " " " "	Zeitstunde	0.432	0.472
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken		9,325.01	9,741.38
" " " " " " " " " " " " " " " " " "	per Kilometer	Centimes	3.46	3.68
" " " " " " " " " " " " " " " " " "	" " " " " " " " " " " " " " " " " "	"	41.87	44.20
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:				
im Ganzen	Franken		68,803.35	66,042.08
per Kilometer	Centimes		25.50	24.94

3. Werkstättebetrieb.

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

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

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeugt:

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

4. Unfälle.

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

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

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1884 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden)	Fr. 14,023,389. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobilier	„ 34,940,000. —
	Fr. 48,963,389. —

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

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

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

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

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

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

Beamte und Angestellte	144
Arbeiter im Taglohn	28
Übertrag	172

	Übertrag	172	
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.			
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)	446		
Arbeiter im Taglohn	610		
			1,056
III. Expeditions- und Zugdienst.			
Beamte und Angestellte	1,343		
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn)	518		
			1,861
IV. Maschinendienst und Werkstätten.			
Beamte und Angestellte	243		
Arbeiter im Taglohn (wovon 447 Werkstättearbeiter)	586		
			829
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals			3,918
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,68 Angestellte (im Vorjahr 5,64).			
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.			
Beamte und Angestellte	154		
Arbeiter im Taglohn	53		
			207
Gesamttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:			
Beamte und Angestellte	2,330		
Arbeiter im Taglohn	1,795		
			4,125

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hilfskasse (früher Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1883 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,117,330. 40

Im Jahr 1884 kamen an Einnahmen hinzu:

Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 50,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	" 133,577. 54	
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke	" 60,529. 61	
		Fr. 244,107. 15

Die Ausgaben bestehen in:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene		
Angestellte	Fr. 2,316. 37	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten	" 608. 65	
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungs-		
berechtigung	" 7,500. —	
Regelmässige Unterstützungen	" 201,114. 19	
Verschiedenes	" 1,038. 20	
		" 212,577. 41
		" 31,529. 74
		Fr. 1,148,860. 14

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

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

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

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

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1108.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

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

d) Alfred Escher-Stiftung.

Am 31. Dezember 1883 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 30,000. —	
5 0/0 Zinsen hierauf für 1884	„ 1,500. —	
		Fr. 31,500. —
Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der Pen- sions- und Hilfskasse	Fr. 1,000. —	
ebenso der Zinse von Fr. 10,000 zu Gunsten		
<i>a) der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter</i>	Fr. 425. —	
<i>b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter</i>	„ 75. —	
		„ 500. —
		„ 1,500. —

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

Bestand am 31. Dezember 1884: in Werthpapieren		<u>Fr. 30,000. —</u>
--	--	----------------------

8. Kautionskassen.

a) Baarkauttionen von Angestellten.

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

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

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

9. Dienstkautionen.

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