

# **Dreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1882**

Autor(en): **Studer**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30 (1882)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730412>

## **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.

Dreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1882.





# An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

## Titel

Seit der Gründung unserer Gesellschaft sind dreissig Jahre verflossen, und es läge der Gedanke nahe, einen Rückblick auf diesen Zeitraum zu werfen, auf seine glänzenden und trüben Abschnitte. Aber es ist über diese Periode schon so viel geschrieben worden, dass wir fürchten müssten, nur längst Bekanntes zu wiederholen. Zudem sind die Gemüther gerade gegenwärtig weniger mit der Vergangenheit als mit der nächsten Zukunft beschäftigt, und wir beschränken uns daher darauf, Ihnen unsern dreissigsten Geschäftsbericht in gewohnter Form vorzulegen.

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

Im Gebiete des Eisenbahnwesens sind im Berichtsjahr keine Bundesgesetze erlassen worden.

Dagegen hat der Bundesrath zwei Verordnungen erlassen, die eine vom 8. September über die Obliegenheiten der Kontrolingenieure, die andere vom 24. November über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen. Namentlich hinsichtlich der Letzteren liesse sich fragen, inwiefern der Bundesrath befugt sei, sich selber auf dem Verordnungswege neue Kompetenzen beizulegen, die sich auf kein Gesetz gründen. Wir haben aber einstweilen keine Veranlassung, diese Frage weiter zu erörtern.

Im Berichtsjahr fand zu Bern, aus Initiative des schweizerischen Bundesrathes, eine internationale Konferenz statt, zur Vereinbarung einheitlicher technischer Bestimmungen für den Eisenbahnbetrieb, speziell zur Erleichterung der durchgehenden Benutzung des Rollmaterials. Die schweizerischen Bahnen waren dabei durch zwei Abgeordnete vertreten, welche auf Grund vorberathender Verhandlungen der technischen Oberbeamten der Bahnverwaltungen an den Berathungen sich mit Erfolg beteiligten.

Gegen Schluss des Jahres richtete das Eisenbahndepartement ein Kreisschreiben an die schweizerischen Bahnverwaltungen, worin als nothwendig erklärt war, dass die im Ausland angewendeten, bewährten technischen Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit auch in der Schweiz eingeführt werden; speziell waren als solche genannt die Läutsignale längs den Bahnlinien, die Blocksignale, die solidarische Verriegelung der Weichen

und Signale, die kontinuierlichen Bremsen. Das Schreiben verlangte die sofortige Anhandnahme dieser Einrichtungen für alle von Schnellzügen befahrenen Linien und bis Ende 1884 deren allgemeine Durchführung. In Erwiderung desselben erklärten sich die Bahnverwaltungen bereit, zu denjenigen Einrichtungen Hand zu bieten, welche nach den bestehenden Verhältnissen zur Garantirung der Betriebssicherheit als nothwendig erkannt werden. Sie machten jedoch aufmerksam, dass es nicht richtig wäre, Einrichtungen, welche für Linien mit grossem Verkehr und sehr schnellen Zügen sich rechtfertigen, ohne jede Rücksicht auf die Kosten, auf Linien von ganz andern, weit bescheideneren Verkehrsverhältnissen auszudehnen; sie erachteten überhaupt als unerlässlich, dass hiebei die Linien je nach ihrem verschiedenen Verkehrscharakter auch verschieden behandelt werden, und vermissten an dem Kreisreiben die nöthige Klarheit der Bestimmungen, um eine gedeihliche Lösung zu sichern. Daher wurde das Departement ersucht, die einschlägigen Verhältnisse gemeinsam mit den Bahnverwaltungen einer gründlichen Erörterung zu unterstellen, unter Bezugnahme auf Art. 31, Absatz 2 des Gesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, gemäss welchem der Bundesrath nach Anhörung der Bahnverwaltungen auf dem Wege des Reglementes hierüber zu statuiren haben wird.

In unserm vorjährigem Bericht haben wir die Hoffnung ausgesprochen, dass die Verpfändung des auf badischem Gebiete gelegenen Theils der Ostsektion der vormaligen Nationalbahn einer baldigen Erledigung entgegengehe. Die Angelegenheit hat sich aber bis heute verzögert; indessen fehlt nun bloss noch die endliche Genehmigung des Protokolleintrags durch das badische Ministerium, worauf der Ausgabe der Partialobligationen nichts mehr im Wege stehen wird.

Die für das Berichtsjahr in Aussicht genommenen Arbeiten für Umgestaltung des sogenannten Bahnhofdreiecks in Winterthur und für die neue Einführung der vier Ostlinien sind vollendet, und die betreffenden Verträge zur Perfektion gelangt.

Die erstinstanzliche Erledigung des vom Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn angehobenen Prozesses gegen Auszahlung von Dividenden hat sich bis gegen das Ende des Berichtsjahres hinausgezogen. Zur Unterstützung der Klage hatten sich die Regierungen der Kantone Zürich, Schaffhausen, Aargau und Thurgau veranlasst gesehen, ein Gutachten über die Situation der Nordostbahn und die Auszahlung von Dividenden ausarbeiten zu lassen und damit die Herren Ständerath Olivier Zschokke in Aarau, Nationalrath Dr. Simon Kaiser in Solothurn und Steinmann-Bucher in St. Gallen betraut. Diese höchst einseitige Arbeit wurde zwar der Nordostbahnverwaltung nicht offiziell mitgetheilt und schien bloss bestimmt, die Presse und die Richter zu beeinflussen. In der Ungewissheit, inwiefern das erstinstanzliche Gericht in seinem Urtheil auch die allgemeine Situation und die Bilanz der Nordostbahn berücksichtigen werde, glaubte die Direktion das Gutachten nicht stillschweigend vorbeigehen lassen zu dürfen, sondern dessen Irrthümer ebenfalls öffentlich berichtigen zu sollen. Das Gericht hat jedoch in seinen Motiven zu dem vom 20. Dezember 1882 datirten Urtheil auf die Deduktionen des Gutachtens kein Gewicht gelegt, sondern, auf ganz andere Erwägungen gestützt, gefunden, die Nordostbahngesellschaft sei nicht berechtigt, die in der Generalversammlung vom 30. Juni 1881 beschlossene Dividende an die Prioritätsaktionäre auszurichten. Gegen dieses Urtheil hat die Nordostbahndirektion die Berufung ans Obergericht erklärt.

Gegen die oben erwähnte berichtigende Beleuchtung des Gutachtens der Herren Zschokke und Kaiser ist der Direktion eine einzige Erwiderung bekannt geworden, welche jedoch der „Beleuchtung“ keine Unrichtigkeit nachzuweisen vermag, sondern nur unter Wiederholung einiger Ziffern des Gutachtens betreffend die verminderten Betriebsausgaben der Nordostbahn in der Vermuthung gipfelt, dass die erzielten Betriebsersparnisse bloss durch die

Oberaufsicht der „Eisenbahnbank“ bedingt und daher nicht haltbar seien. Diese Vermuthung wird wiederholt damit zu begründen versucht, dass die Beleuchtung der Direktion dieses Einflusses der Eisenbahnbank keine Erwähnung thue.

Wir haben in unserm Geschäftsbericht pro 1878, pag. 13 und 14, über die Wahl des gemischten Komite, welches die Ausführung der Übereinkunft mit der Eisenbahnbank betreffend die einzuführenden Ersparnisse überwachen sollte, das Nöthige mitgetheilt, in unserer Beleuchtung des Gutachtens diese Überwachung aber desshalb nicht erwähnt, weil weder das Komite noch die Eisenbahnbank von dem diesfälligen Rechte Gebrauch machten. Die eingeführten Betriebsersparnisse entsprechen allerdings der Übereinkunft mit der Eisenbahnbank; aber sie sind auch mit der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes gar wohl verträglich, und geben daher zu keinerlei Besorgnissen Veranlassung.

In unserm vorjährigen Geschäftsberichte haben wir über die Verhandlungen berichtet, welche behufs des Baues der Wynenthalbahn gepflogen worden waren. Bekanntlich ist durch den Südbahnvertrag den beiden Gesellschaften der Centralbahn und der Nordostbahn die Betheiligung an dieser Zweigbahn mit einem Drittel der Kosten oktroyirt worden. Um diese Kosten in angemessenen Grenzen zu halten, haben sich die beiden Gesellschaften, auch im Interesse der Landesgegend, für den Bau einer schmalspurigen Strassenbahn ausgesprochen. Das Gründungskomite hat nach einigem Widerstreben schliesslich dieser Anschauung ebenfalls zugestimmt, und es ist dann unterm 26. Dezember 1882 mit beidseitigem Ratifikationsvorbehalt ein Vertrag vereinbart worden, welcher zum Zwecke der Erbauung der genannten Bahn die Gründung einer Aktiengesellschaft vorsieht mit einem Kapital von Fr. 750,000, woran die Nordostbahn und die Centralbahn sich je mit 250 Aktien zu Fr. 500 zu betheiligen hätten, während die übrigen 1000 Aktien von den betheiligten Gemeinden aufzubringen wären.

Unserem Verwaltungsrath ist dieser Vertrag jedoch noch nicht zur Ratifikation vorgelegt worden, weil es noch ungewiss ist, ob das Komite die von betheiligter Seite zu zeichnenden 1000 Aktien zusammenbringen werde. Die Erfahrungen mit der Nationalbahn sind geeignet, die Gemeinden etwas bedächtlich zu machen, und dass sich für schweizerische Eisenbahnen noch unbetheiligt Privatkapital finde, ist angesichts der in offiziellen Kreisen waltenden Tendenzen kaum zu erwarten.

Wir haben hier noch der Erledigung einer älteren Differenz Erwähnung zu thun. Bekanntlich hat die Nordostbahn im Jahr 1876 die Übernahme der Linie Örlikon-Bülach-Regensberg auf Grundlage der Bestimmungen des diesfälligen Vertrags erklärt. Das Komite der Unternehmung glaubte aber, die Schlussrechnung der Nordostbahn nicht anerkennen zu können und noch eine Nachvergütung von Fr. 6.67 Cts. per Obligation fordern zu sollen. Damalige Vergleichsofferten wurden nicht annehmbar erklärt und die Sache blieb pendent bis im Berichtsjahr, in welchem sie durch eine Nachzahlung von Fr. 3 per Obligation erledigt wurde. Die daherige Ausgabe von Fr. 6798 erscheint unter den Abschreibungen.

## II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Die Aufgaben kommerzieller Art, welche die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnen zu besorgen hat, haben sich erheblich vermindert und sind in der Regel nur noch von sekundärer Bedeutung, theils in Folge Bildung der kommerziellen Union, wodurch für den Güterverkehr ein engerer, nur einen Theil der Bahnen umfassender Verband geschaffen wurde, theils weil die Westschweizerischen Bahnen sich bis jetzt zur Annahme des sogenannten Reformsystems für den Güterverkehr nicht entschliessen konnten und in Folge dessen die, auf Anwendung

und Weiterentwicklung dieses Systems bezüglich Fragen entweder verschoben oder ohne die genannte Gesellschaft berathen werden müssen. Auch die Revision des Transportreglements, deren Anhandnahme unser letztjährige Geschäftsbericht erwähnte, ist einstweilen in der Hauptsache sistirt worden, in Gewärtigung der Entschliessungen der Westschweizerischen Bahnen über die Reform ihrer Gütertarife, sowie auch in der Annahme, dass die Verhandlungen für ein internationales Übereinkommen zur einheitlichen Regelung der Rechtsverhältnisse des Eisenbahngüterverkehrs einem baldigen günstigen Abschluss entgegengehen und damit für wichtige Theile des Reglements eine neue Grundlage geschaffen werde. Ebenso gelangte die Konferenz bis jetzt nicht zur Verwirklichung der bei ihr eingebrachten Anregung, über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich von mehreren Bahnen benutzten Stationen und Bahnstrecken übereinstimmende Grundsätze zu vereinbaren. Die Berathung über Errichtung einer gemeinsamen Versicherungskasse gegen die Folgen der Tödtung und Verletzung von Reisenden wurde vorläufig eingestellt mit Rücksicht auf den Umstand, dass mehrere Bahnen hierüber Versicherungsverträge mit Assekuranzgesellschaften abgeschlossen haben.

In wachsendem Umfange beschäftigt sich dagegen die Konferenz mit Fragen des Betriebes. Von solchen, im Berichtsjahr erörterten Fragen erwähnen wir, ausser den schon im ersten Abschnitt erwähnten Verhandlungen mit den Bundesbehörden über betriebstechnische Verbesserungen und über eine internationale Vereinbarung betreffend das Rollmaterial, noch folgende: Aufstellung einheitlicher Reglemente für das Zugpersonal und den Signaldienst, Bestimmungen über die zulässigen Maximal-Zugsgeschwindigkeiten, Centralisation des Weichendienstes auf grösseren Stationen, Vereinbarung zwischen den centraleuropäischen Bahnen über die gegenseitige Wagenbenutzung. — Durch das verstärkte Hervortreten betriebstechnischer Fragen erhält der schon seit einer Mehrzahl von Jahren bestehende Technikerverein der schweizerischen Bahnverwaltungen eine wachsende Bedeutung. Um denselben zu befähigen, der wichtigen Aufgabe, welche ihm hiebei zufällt, möglichst vollkommen zu genügen, wurde durch die Eisenbahnkonferenz dessen Organisationsstatut einer Änderung und Erweiterung unterstellt.

Aus den Verhandlungen der kommerziellen Union erwähnen wir, dass das Bureau für die Entschädigungsabrechnungen über Umwegtransporte in Luzern errichtet worden ist und seine Funktionen begonnen hat. Hinsichtlich des überseeischen Verkehrs von Zürich über Marseille wurde in Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen der Konvention vom 8. Januar 1879 eine Verständigung getroffen, wonach die Nordostbahn für ihre Strecke bis Aarau die normalen Taxen unverkürzt erhält.

Im Berichtsjahr haben successiv alle schweizerischen Normalbahnen mit Ausnahme der Tössthalbahn und der Westschweizerischen Bahnen die Annahme des sogenannten Reform-Gütertarifsystems erklärt, hinsichtlich dessen wir auf unsern letztjährigen Geschäftsbericht verweisen. Auch die Tössthalbahn hat bereits erklärt, dem genannten System demnächst ebenfalls beitreten zu wollen. Daher ist wohl zu erwarten, dass in naher Zeit völlige Übereinstimmung der Gütertarife in der ganzen Schweiz herbeigeführt sein werde. Dieser Erfolg verdient um so eher die billigende Zustimmung des Verkehrs, als das neue System im Wesentlichen mit demjenigen der Gesamtheit der deutschen Bahnen übereinstimmt und bei den österreichisch-ungarischen Bahnen die Geneigtheit zu Tage tritt, sich diesem System sehr wesentlich anzunähern. Auf Erhaltung jener Übereinstimmung ist gewiss grosser Werth zu legen, und daher waren die schweizerischen Reformtarif-Bahnen bemüht, eine organische Verbindung mit den deutschen Bahnen herbeizuführen, welche, ohne die Freiheit ihrer Entschliessungen hinsichtlich der Fortentwicklung der Gütertarife aufzuheben, doch zur Forterhaltung der Übereinstimmung beizutragen geeignet ist. Die deutschen Bahnverwaltungen haben hiezu in entgegenkommender Weise Hand geboten. In Folge dessen werden den periodischen Sitzungen der deutschen Tarifkommission, welche alle die Gütertarifbestimmungen

nebst Waarenklassifikation betreffenden Anregungen zu prüfen und darüber der Generalkonferenz der deutschen Bahnen Antrag zu stellen hat, künftigh auch zwei schweizerische Verwaltungen mit berathender Stimme und dem Rechte der Antragstellung beiwohnen; dabei haben sich die beteiligten Schweizerbahnen das Recht freier Entschliessung darüber gewahrt, inwieweit die sachbezüglichen Beschlüsse der deutschen Generalkonferenz jeweilen auch für die Schweiz zur Geltung zu bringen seien.

Mit der Schweizerischen Centralbahn ist am 2. Februar 1870 anlässlich der Subventionirung der Gotthardbahn ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach aller über Linien der beiden Gesellschaften sich bewegende internationale Personen- und Güterverkehr der Gotthardbahn ihnen gemeinschaftlich ist und die auf ihre Linien entfallenden Erträgnisse dieses Verkehrs nach Abzug der Beförderungskosten hälftig getheilt werden. Zu diesem Vertrag, soweit er den Güterverkehr betrifft, haben wir mit der Centralbahn am 31. Mai 1882 die nöthigen Ausführungsbestimmungen vereinbart.

Mit der gleichen Gesellschaft wurde am 3. Januar 1882 zur Regelung der Verkehrsverhältnisse der Bötzenbergbahn und der Aargauischen Südbahn ein neuer Vertrag abgeschlossen, welcher auf die Zeit der Eröffnung des Betriebes der Bahnstrecke Muri-Rothkreuz in Kraft trat und am 6. Februar 1882 die verwaltungsräthliche Genehmigung erhielt. Durch diesen Vertrag war namentlich auch der Verkehr zwischen Basel und der Gotthardbahn zu regeln. Es wurde für den Personenverkehr die Erstellung von Billeten vereinbart, welche über die drei Routen Olten-Luzern, Olten-Aarau-Muri und Bötzenbergbahn-Brugg-Muri Gültigkeit haben, und aus deren Ertrag den letzteren beiden Routen zusammen ein Drittel abgegeben wird. Für den Güterverkehr wurde an der von der kommerziellen Konvention vorgeschriebenen Instradirung über die kürzeste Route festgehalten, nachdem Verhandlungen wegen Mitbetheiligung der Bötzenbergbahn an demselben erfolglos geblieben waren; demgemäss geht dieser Verkehr zur Zeit ausschliesslich über Olten-Aarau-Muri, welche Route um 4 Kilometer kürzer ist als die Bötzenbergroute.

Am 3. Februar 1882 kam mit der Badischen Bahn ein Übereinkommen zur Regelung der Verhältnisse des wechselseitigen Güterverkehrs zum Abschluss, welches vom Verwaltungsrath am 16. März genehmigt wurde. Dieses Übereinkommen trägt den Veränderungen Rechnung, welche in den Verhältnissen der Nordostbahn durch die Übernahme der Nationalbahn und den Abschluss der kommerziellen Konvention eingetreten sind. Seine Wirkung konnte dasselbe aber bis zur Stunde nur theilweise üben, weil zufolge der nachfolgend zu erwähnenden Forderungen der Bundesbehörden betreffend abermalige Änderung unsers internen Gütertarifes die Neubildung der direkten Gütertarife mit der Badischen Bahn sich einstweilen auf Waldshut und Basel beschränken musste.

Die Konzession für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken der ehemaligen Nationalbahn wurde der Nordostbahn s. Z. nur mit der Massgabe ertheilt, dass die Vereinbarungen über die Mitbenutzung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe Konstanz und Singen einer Revision unterzogen werden. Baden wollte dadurch Gleichförmigkeit mit den analogen Verträgen erzielen, welche mit allen übrigen Grenzverwaltungen über solche Mitbenutzungsverhältnisse bestehen, und die ausnahmsweisen Vergünstigungen zurückziehen, welche die Nationalbahn erlangt hatte. Die diesfalls gepflogenen Verhandlungen führten im Berichtsjahr zum Abschluss der neuen Verträge, betreffend den Bahnhof Singen am 26. Juli / 4. August, betreffend den Bahnhof Konstanz am 19. Oktober / 4. November. In denselben wurde für die Betheiligung der beiden Verwaltungen an den Bauzinsen- und Unterhaltskosten gemeinschaftlich benutzter Bahnhofanlagen und an den Betriebskosten im Gemeinschaftsdienst der Masstab des Verkehrs, zur Hälfte nach ein- und auslaufenden Zügen und zur Hälfte nach ein- und auslaufenden Wagenachsen berechnet, festgesetzt, unter Fixirung einer festen Quote der Nordostbahn bis Ende 1884 für Singen von 17 0/0, für Konstanz



von 47 0/0. Die Haftpflicht wurde in Abweichung von den bisherigen Bestimmungen, nach welchen die Badische Bahn für alle im gemeinschaftlichen Betriebsdienst vorkommenden Beschädigungen haftete, analog andern Mitbenutzungsverträgen normirt. Wenn hienach die neuen Verträge für die Nordostbahn allerdings oneroser geworden sind, so fanden Direktion und Verwaltungsrath dieselben dennoch annehmbar. Die Ratifikation durch letztern erfolgte für den Singener Vertrag am 21. September, für den Konstanzer Vertrag am 28. Dezember; dieselben erhielten rückwirkende Kraft vom 1. Oktober 1880, dem Datum der Betriebsübernahme der Ostsektion der Nationalbahn, ab.

Der Anstand mit der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln betreffend Partizipation derselben an den Baukapitalzinsen und den Betriebs- und Unterhaltskosten des Bahnhofes Wädensweil ist noch pendent. Im Berichtsjahr fand die Konstituierung des Schiedsgerichtes und der Prozessschriftenwechsel, im laufenden Jahr die mündliche Verhandlung vor demselben statt. Das Urtheil ist noch nicht gefällt.

Wegen der Forderungsverhältnisse mit der Zürichsee-Gotthardbahn für Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) waren wir mangels Zahlung genöthigt, den Rechtstrieb anzuheben und nach Durchführung desselben beim Bundesgericht das Liquidationsbegehren zu stellen. Nachdem hierauf eine Abschlagszahlung geleistet worden, wurde auf das Ersuchen der Schuldnerin das Liquidationsbegehren zurückgezogen.

Im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten wir der Schwierigkeiten, welche bei Festsetzung der Grundtaxen des neuen Gütertarifs zu berücksichtigen waren, wenn weder eine fühlbare Verminderung der Einnahmen riskirt, noch eine den Verkehr beeinträchtigende Erhöhung der seitherigen Gütertaxen herbeigeführt werden wollte. Nachdem endlich am 6. Februar 1882 die abschliessliche Feststellung der Grundtaxen durch den Verwaltungsrath erfolgt war, machten wir uns die möglichst rasche Neuerstellung der Gütertarife zur Pflicht. Der interne Gütertarif konnte jedoch nicht vor 1. September 1882 in Kraft gesetzt werden, weil das Eisenbahndepartement verlangte, dass derselbe längere Zeit vor seiner Anwendung dem Publikum zur Verfügung gestellt werde. Auf den 1. Oktober publizirten wir sodann die neuen Tarife für Basel, die übrigen Bötzbahnstationen und Waldshut, und wir beabsichtigten, in rascher Folge auch die neuen direkten Tarife mit den Vereinigten Schweizerbahnen, mit der Centralbahn etc. und mit den benachbarten deutschen Bahnen auszugeben, als der ganzen Arbeit vom schweizerischen Eisenbahndepartement ganz unerwartet Halt geboten wurde. Mit Schreiben vom 19. September eröffnete uns das genannte Departement, dass der Bundesrath am 5. gl. M. folgenden Beschluss gefasst habe:

„1. Die Berechnung der Taxen nach Entfernungsstufen einer Transportstrecke, wobei für die entfernteren Stufen geringere Taxen berechnet werden als für die näheren (Staffeltarif), darf im Verkehr der schweizerischen Bahnen unter sich (direkter und Transitverkehr) nur in der Weise zur Anwendung kommen, dass die auf den einzelnen Bahnen durchlaufenen Strecken zusammen als nur eine Transportstrecke angesehen werden. Es ist somit nicht zulässig, bei der Bildung von direkten und Transittarifen Staffeltarife an proportional gerechnete Taxen anzustossen, oder zwei oder mehrere Staffeltarife zu kumuliren.

„2. Die Tarife für den internen Verkehr sind nach den für den direkten schweizerischen Verkehr angenommenen Grundsätzen zu berechnen.“

Mit dieser Eröffnung verband das Eisenbahndepartement die Einladung, die Grundlagen, nach welchen die Nordostbahn die hienach nothwendig gewordene Umarbeitung, beziehungsweise Neuerstellung ihrer Gütertarife vorzunehmen gedenke, beförderlich vorzulegen. Auf Ersuchen um näheren Aufschluss fügte das Departement bei, seines Erachtens habe, sofern die Bahnverwaltungen sich nicht auf einheitliche Grundtaxen einigen können, die Neubildung der Nordostbahntarife entweder in der Weise zu geschehen, dass die Nordostbahn vom Staffel überhaupt abgehe

und nach dem Vorgange der Centralbahn Expeditionsgebühren mit proportionalen Streckentaxen einführe, oder im Falle Beibehaltung des Staffels so, dass dessen letzte Taxstufen für die Taxeinrechnung im Transitverkehr allein massgebend seien und im direkten Verkehr nur die Hälfte der fixen Zuschläge beigerechnet werden dürfe.

Der bundesrätliche Beschluss betraf vorwiegend die Nordostbahn, da die Vereinigten Schweizerbahnen in ihrem letztjährigen Geschäftsbericht erklärt haben, dass sie nur genöthigt durch das Vorgehen der Nordostbahn ihren internen Tarif staffelförmig gebildet haben, von den andern, dem Reformsystem beigetretenen Schweizerbahnen aber die Taxen bereits in der vom Departement empfohlenen Weise gebildet waren, mit der Ausnahme, dass die Gotthardbahn die Ausscheidung besonderer Expeditionsgebühren noch nicht kannte. Derselbe kam ferner tatsächlich einem Verbot der staffelförmigen Tarifbildung gleich. Nachdem die Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn und Emmenthalbahn von vornherein das System proportionaler Streckentaxen angenommen und zugleich diese letzteren erheblich höher gegriffen hatten, als die Nordostbahn für ihre Verkehrsverhältnisse zuträglich findet, musste nämlich auf den vom Bundesrath offen gelassenen Ausweg verzichtet werden, die übrigen Bahnen zur Annahme übereinstimmender, staffelförmiger Taxen zu bestimmen. Ebenso verbot sich die vom Departement angedeutete Alternative von selbst, den Staffeltarif für den internen Verkehr beizubehalten, für den direkten Verkehr aber die niedrigen kilometrischen Taxen der längsten Distanzzone anzuwenden; denn abgesehen von andern Unzukömmlichkeiten, welche hieraus resultiren müssten, würde der Nordostbahn ein Verlust auf den bisherigen Einnahmen aus dem Güterverkehr erwachsen, welcher sich einer Million Franken jährlich annähern würde.

Im Beschluss des Bundesrathes war bemerkt, dass die Massnahme nothwendig sei „behufs Abbestellung der aus der gegenwärtigen Tarifgestaltung für Handel und Industrie resultirenden Übelstände.“ Dass das Staffelsystem solche Übelstände seiner Natur nach mit sich bringe, können wir nicht zugeben, sondern sind gegentheils der Ansicht, dass dasselbe besser als das System proportionaler Taxen geeignet ist, den Güteraustausch zur grösstmöglichen Entwicklung zu bringen und hiedurch die wirthschaftliche Aufgabe der Eisenbahnen auf das Vollkommenste zu erfüllen. Ganz besonders trifft dies für die Schweiz zu, deren Bahnen durch die Höhe ihrer Anlage- und Betriebskosten sich ausser Stande sehen, bei proportionaler Gestaltung der Gütertaxen diese so niedrig zu halten, dass nicht bei grösseren Transportdistanzen die Frachten im Verhältniss zum Werthe des Gutes einen, die Transportmöglichkeit sehr beschränkenden Betrag erreichen würden. Diesem Übelstande begegnen die Staffeltarife, die denn auch nicht etwa eine Eigenthümlichkeit der Nordostbahn waren, sondern auf einem grossen Theile der vorgeschrittenen Bahnen, namentlich denen von England, Belgien, Frankreich und Italien, weitgehende Anwendung finden. Die Nordostbahn hatte allerdings noch zwei weitere, aus der Gestaltung ihres Netzes sich ergebende Gründe, mit zunehmender Transportdistanz kilometrisch abnehmende Gütertaxen zu gewähren; einerseits schwächte sie dadurch die Wirkung der ihrem Netze durch die Terraininformation aufgenöthigten Umwege ab, und andererseits erleichterte sie im Verkehr mit Deutschland den Transport über die Linien Basel-Zürich, Basel- oder Waldshut-Winterthur, Waldshut-Romanshorn etc. gegenüber den kürzern Einbruchslinien Waldshut-Zürich, Schaffhausen-Winterthur, Konstanz-Romanshorn etc. Aus solchen Rücksichten, deren Berechtigung und Gewicht unmöglich verkannt werden kann, war die Nordostbahn seit Langem zu dem nunmehr verpönten System staffelförmiger Tarifbildung gelangt.

Der Bundesrath hat an diesem System auszusetzen, dass dasselbe dem internen Verkehr, wenn er auf längere Distanzen geht, niedrigere kilometrische Taxen gewährt als dem direkten Verkehr, welcher dieselben Distanzen durchläuft, aber zum Theil auf der Linie einer andern Gesellschaft. Es ist dies richtig, rechtfertigt sich aber nach unserer Ansicht, weil bei geringerer eigener Transportdistanz die festen Kosten des Versendens oder Empfangens der Güter im Verhältniss zu den eigentlichen Beförderungskosten mehr ins Gewicht fallen und deren Übergabe von Bahn zu Bahn auf die Selbstkosten erhöhend einwirkt. Auch der beim Bundesrath als entscheidend in Betracht gezogene Umstand, dass für die sogenannten Filialbahnen, speziell für Effretikon-Wetzikon, ferner für die

Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn der Staffeltarif von Neuem gerechnet wurde, verdiente wohl kaum diese Bedeutung, nachdem vor Übernahme der Nationalbahn durch die Nordostbahn die Bundesbehörde der letzteren die Fortdauer der erwähnten Berechnungsweise ausdrücklich zugesichert hatte, und die Finanzverhältnisse der Unternehmung Effretikon-Hinweil so geartet sind, um eine Höherhaltung ihrer Taxen ebensogut zu rechtfertigen als bei andern, nicht der Nordostbahn zustehenden Linien, denen sie, selbst mit Überschreitung der Konzessionsmaxima, theils direkt durch Zulassung erhöhter Taxen, theils indirekt durch Zulassung fiktiv vermehrter Distanzen gewährt worden ist. Zudem erklärte sich die Nordostbahn bereit, zur Beseitigung wirklicher Härten, welche diesfalls bestehen möchten, die Hand zu bieten.

Trotz aller Auseinandersetzungen in den angedeuteten Richtungen war uns nicht möglich, eine entsprechende Abänderung des Bundesrathsbeschlusses vom 5. September 1882 herbeizuführen. Die Nordostbahn sah sich dadurch vor die Frage gestellt, ob letzterer auf gesetzlichem Boden fusse; sowohl wir, als der Verwaltungsrath mussten dieselbe verneinen. Die Konzessionen gewähren der Nordostbahn das Recht freier Bildung ihrer Gütertarife innert der konzessionsgemässen Maxima; das Eisenbahngesetz verpflichtet sie nur, die Taxen überall und für Jedermann gleichmässig zu berechnen; Staffeltarife, welche die hervortretendste Form der Differentialtarife sind, können nach dem gleichen Gesetz vom Bundesrath nur verhindert werden, wenn sie der obenerwähnten Pflicht gleichmässiger Taxberechnung zuwiderlaufen. Ja es ist auch sehr zweifelhaft, ob die vom Bundesrath anempfohlene Art der Tarifbildung, Aufrechnung fester Expeditionsgebühren neben den Streckentaxen, so sehr dieselbe innerlich gerechtfertigt ist, mit den Eisenbahnkonzessionen vereinbar sei, weil die Expeditionsgebühren auf nähere Distanzen nicht ohne Überschreitung der von den Konzessionen bestimmten Taxmaxima erhoben werden können.

Dennoch gelangten schliesslich sowohl die Direktion als der Verwaltungsrath dazu, der bundesrätlichen Forderung sich zu fügen. Mangels einer geeigneten Instanz für fachkundige und unbefangene Erörterung der einschlägigen Verhältnisse war, nachdem das Eisenbahndepartement auf dem eingenommenen Standpunkte beharrlich verblieb, von Weiterziehung der Angelegenheit ein Erfolg kaum zu erwarten. Den gerichtlichen Schutz anzurufen, trugen wir ebenfalls Bedenken, nachdem der Bundesrath uns freie Hand liess, die neuen Taxen so zu bestimmen, dass wir keinen Schaden erleiden. Jedoch waren wir, indem wir diesen Entschluss dem Eisenbahndepartement eröffneten, aus Auftrag des Verwaltungsrathes im Falle, die Verantwortlichkeit für die sehr fühlbaren Taxerhöhungen, welche hieraus, namentlich für den internen Verkehr auf grössere Entfernungen sich ergeben, von unserer Gesellschaft abzulehnen. Diese Erhöhungen sind unvermeidlich, sobald die Streckentaxen auf die kleinsten, wie auf die grössten Entfernungen kilometrisch gleich gehalten werden. Wir waren immerhin bemüht, dieselben abzuschwächen, soweit es möglich schien, ohne die Gesamtheit der Einnahmen aus dem seitherigen Güterverkehr zu vermindern. Die neuen Gütertaxen, welche vom Verwaltungsrath erst nach Ablauf des Berichtsjahres festgestellt werden konnten, bleiben daher unter denen der centralschweizerischen Bahnen, indem Direktion und Verwaltungsrath, in Abweichung von einer bei den Bundesbehörden sich geltend machenden Ansicht, den von unserm Netze bedienten Gegenden einen grössern Dienst zu erweisen glauben, wenn sie die unvermeidlich gewordenen Taxerhöhungen in thunlichst bescheidenen Grenzen halten, als wenn sie, nur um die Taxübereinstimmung mit den centralschweizerischen Bahnen herbeizuführen, die seitherigen Taxen fast allgemein sehr bedeutend erhöhen würden.

Eine Differenz mit dem Eisenbahndepartement von minder grosser Bedeutung, die wir aber doch nicht unerwähnt lassen dürfen, betrifft den schon in früheren Geschäftsberichten besprochenen Getreidespezialtarif Nr. 6. In der neuen Güterklassifikation ist das Getreide den Spezialtarifen zugewiesen und geniesst schon in Folge dessen einer erheblichen Taxermässigung gegenüber den Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen. Theils mit Rücksicht hierauf, theils wegen der beharrlichen, seit Jahren andauernden, in die Bundesbehörden hinübergetragenen

Anfechtung des genannten Tarifs beschlossen wir die Aufhebung des letzteren je auf die Zeit der Einführung der neuen Klassifikation durch die anderen Schweizerbahnen und lehnten zugleich dessen Ausdehnung auf die Gotthardbahn ab. Hievon nahm das Departement in Folge Beschwerde der Gotthardbahn Anlass, auch die Aufhebung des Tarifs im Verkehr mit den Westschweizerischen Bahnen zu fordern, weil ihm durch Fortbestand desselben ab Genf, ohne Einführung ab Chiasso beziehungsweise Pino, Marseille gegenüber Genua bevorzugt zu sein schien. Ohne Erfolg machten wir hiegegen aufmerksam, dass es sich nicht um Tarife ab Marseille, sondern um solche für den Verkehr zwischen der Ost- und Westschweiz handle, und dass, wenn wir den Getreideimport von Westen her zu unserm Nachtheil erleichtern, uns dafür die Westschweizerischen Bahnen eine Kompensation durch Gewährung gleicher Ermässigung für den Import über Romanshorn gewähren, während die Gotthardbahn eine solche Kompensation nicht zu bieten vermöge. Ebenso betonten wir umsonst, dass die Gotthardbahn, mit der wir auf Grund der neuen Klassifikation direkte Tarife gebildet haben, der Vortheile dieser Klassifikation bereits theilhaft sei, dagegen im Verkehr mit den Westschweizerischen Bahnen noch die alte Klassifikation bestehe und daher die Aufhebung des Tarifes Nr. 6 im Verkehre mit den letzteren sehr hohe Taxsteigerungen zur Folge habe. Da das Eisenbahndepartement auf seiner Forderung verblieb, haben wir den genannten Tarif für unsern Verkehr vollständig ausser Kraft gesetzt, und es ist damit selbstverständlich auch das Reexpeditionsreglement vom 1. November 1881, welches zur Beschwichtigung der gegen den Spezialtarif erhobenen Beschwerden erlassen worden war, für uns hinfällig geworden.

Neben der im Vorstehenden besprochenen Umarbeitung der Gütertarife auf Grund des Reformtarifes beschäftigte uns im Berichtsjahr ganz besonders die Bildung der Gütertarife mit der Gotthardbahn, beziehungsweise im Transit über dieselbe mit Italien. Diejenigen mit der Gotthardbahn selbst boten, nachdem die Frage des Tarifsystems geordnet und die neuen internen Tarife beiderseits festgestellt waren, keine Schwierigkeiten, indem die vorstehend besprochene Beanstandung der neuen Gütertaxen Seitens der Bundesbehörden erst erfolgte, als die Tarife mit der Gotthardbahn bereits in Kraft gesetzt waren; dagegen zeigten sich solche in aussergewöhnlichem Masse bei Bildung der Tarife mit Italien, zunächst wegen der Verschiedenartigkeit der mit einander zu verbindenden Tarifsysteme. Die hieraus erwachsenden Schwierigkeiten waren, soweit sie zwischen Deutschland und der Schweiz bestanden, durch die wesentlich auch mit Rücksicht auf den Gotthardverkehr erfolgte Annahme des Reformsystems Seitens der schweizerischen Bahnen beseitigt worden. Dagegen bestehen sie noch gegenüber den italienischen Bahnen, welche durchaus verschiedenartige, sehr komplizierte Tarife haben. Die Abhülfe konnte nur so gefunden werden, dass die direkten Tarife je in zwei selbständige Tarife, für die Strecken südlich und nördlich von Chiasso und Pino zerlegt wurden; aus dem Zusammenschluss der Taxsätze beider Tariftheile ergeben sich die Taxen des direkten Verkehrs. Die Tarife mit Italien haben hiedurch einen ungewöhnlichen Umfang erhalten und leiden gegenüber den sonst üblichen direkten Tarifen an dem Nachtheil, dass Stationen und Publikum für jeden Transport zwei sehr verschiedene Tarifklassifikationen anzuwenden haben; hinwieder bieten sie den Vortheil, vollständig zu sein, d. h. jedem vorkommenden Transport die Vortheile des direkten Verkehrs zu gewähren, während sonst bei ähnlichen Verhältnissen nur sogenannte Artikeltarife für die wichtigsten, zwischen dem betreffenden Gebiete stattfindenden Transporte erstellt zu werden pflegen.

Noch grösser waren die Schwierigkeiten, welche bei Bestimmung der in die Tarife mit Italien einzurechnenden Taxen zu Tage traten; dieselben machten sich namentlich für den deutsch-italienischen Verkehr fühlbar, wirkten aber auch bei Bildung der schweizerisch-italienischen Tarife störend ein. Sonst pflegen internationale Tarife so gebildet zu werden, dass die verschiedenen beteiligten Bahnen ihre normalen Taxen einrechnen und diese jeweilen nur insoweit, als über andere Routen niedrigere Sätze sich ergeben, reduziert werden; bloss für einzelne, besonders wichtige Artikel, für deren Gewinnung niedrigere Sätze als unerlässlich erscheinen, werden auch ohne nachgewiesenen Konkurrenzzwang von vornherein ermässigte Taxen gewährt. Dieses Verfahren war für die Tarife mit Italien nicht

anwendbar. Zuzufolge der erwähnten Art der Tarifkombination können hier die Taxen der Konkurrenzrouten nur für jeden einzelnen Transport, nicht aber nach Tarifklassen berechnet werden. Man hat ferner nirgends eine fertige Totaltaxe zwischen den beiden Endstationen, die reduziert werden könnte, sondern muss dieselbe erst von Fall zu Fall aus den beiderseitigen Tarifen konstruieren, was nach der Natur des Gutes und der Entfernung der beiderseitigen Endstationen ab Chiasso beziehungsweise Pino die mannigfaltigsten Taxverschiebungen ergibt. Diese Schwierigkeiten wurden dadurch vermehrt, dass die italienischen Bahnen ein sehr prononcirtes Staffelsystem haben, welches z. B. bei dem wichtigen, für die Gotthardbahn günstig gelegenen Punkte Mailand nach dem Brenner und Montcenis bedeutend niedrigere kilometrische Taxen ergibt als nach dem Gotthard; dass ferner die Brennerstrecke Peri-Kufstein dem deutschen Verkehr seit Jahren sehr ermässigte Taxen gewährt hat, welche die Transittaxen der Gotthardbahn stark unterbieten, und dass die normalen Taxen der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn über denjenigen der deutschen Bahnen stehen. In Folge hievon zeigten schon die ersten Proberechnungen, dass die deutsch-italienischen Gotthardtariife bei normaler Bildung durch diejenigen der Brennerroute für einen grossen Theil von Deutschland unterboten würden, trotz der mittelst der Gotthardbahn erzielten Distanzabkürzungen. An Ausgleichung dieser Unterbietungen durch Taxregelungen war aus den schon mitgetheilten Gründen nicht zu denken, davon abgesehen, dass von deutscher und italienischer Seite mit Nachdruck betont wurde, ihre Staaten haben die Gotthardbahn nicht subventionirt, um im besten Fall die seitherigen Brennertaxen beizubehalten.

Diese Verhältnisse veranlassten mühsame und mitunter peinliche Verhandlungen mit den deutschen Bahnen, die schliesslich zu einem Kompromiss führten, wodurch die gezeigten Übelstände zwar nicht sämmtlich beseitigt, aber doch wesentlich vermindert und abgeschwächt wurden. Derselbe lässt sich der Hauptsache nach dahin resumieren, dass die schweizerischen Bahnen für das deutsche Gebiet bis 200 Kilometer von der Grenze die preussischen Staatsbahntaxen mit 20 Prozent Zuschlag und für entferntere Stationen mit 15 Prozent Zuschlag annahmen und daneben in den Ausnahmetarifen noch weitere Ermässigungen mit Rücksicht auf die Brennerkonkurrenz gewährten; speziell im Verkehr Italien-Bayern und -Sachsen, welcher der Konkurrenz ganz besonders ausgesetzt ist, mussten auch für die allgemeinen Tarife die schweizerischen Antheile tiefer gehalten werden und theilweise noch unter die preussischen Sätze gehen. Wir haben aber beizufügen, dass schon bald, nachdem die deutsch-italienischen Tarife auf solcher Grundlage erstellt waren, neue Schritte eingeleitet wurden, um die Schweizerbahnen zu noch weitergehenden Taxermässigungen zu veranlassen, und dass hierüber abermalige Verhandlungen schweben, bei denen die italienischen Bahnen den deutschen unterstützend zur Seite getreten sind. Hierüber wird der nächstjährige Geschäftsbericht Weiteres mitzuthemen haben. Einstweilen bemerken wir, dass wir nicht ermangelten, darauf aufmerksam zu machen, dass die Nordostbahn nicht allein von den Gotthardsubventionen nichts erhalten, sondern im Gegentheil zu denselben über 4 Millionen beigetragen und sich auch sonst für das Gotthardunternehmen ausserordentlich angestrengt habe, wesshalb sie eine Verpflichtung zur Übernahme von Taxopfern, welche sie nicht dem eigenen Interesse entsprechend finde, nicht anerkennen könne. Wir betonten ferner, dass die Nordostbahn neben dem Transit über den Gotthard noch an andern wichtigen Transit-Verkehren, welche sie bei gleichen Verhältnissen nicht ungünstiger behandeln könne, schon jetzt betheiligt sei und künftig noch mehr betheiligt sein werde, und dass sie Gegenden bediene, welche selbst ebensowohl als Konsumtions- wie als Produktionsgebiet von Wichtigkeit seien, wesshalb sie bei Taxermässigungen für den Gotthardverkehr die daraus sich für letztern Verkehr ergebenden Konsequenzen im Auge behalten müsse. Ausserdem machten wir aufmerksam, dass, wenn von deutscher Seite mit Nachdruck auf Hebung der Konkurrenzfähigkeit der dortigen Industrie im Verkehr mit Italien hingewirkt werde, den schweizerischen Bahnen hinwieder die Pflicht obliege, die Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit ihrer einheimischen Industrie nicht zu vergessen, welche bisher an Italien ein Absatzgebiet von Bedeutung besessen habe und von der Gotthardbahn eine Förderung, nicht eine Abschwächung ihres Verkehrs mit Italien erwarte.

Die mangelhafte Regelung der Gotthard- gegenüber den Brennertarifen macht sich namentlich deshalb störend fühlbar, weil bei den Verhandlungen über die deutsch-italienischen Gütertarife, wesentlich auf deutsche Veranlassung, zugleich eine Verkehrstheilung mit der Brenneroute vereinbart worden ist, wonach zwar die Verkehrserträge eines gewissen Gebietes zwischen den beiden Routen getheilt, immerhin aber die Transporte auf beide Routen strikt nach dem Prinzip der kürzesten Route ausgeschieden werden. Es wird sich bei den neuen Verhandlungen fragen, ob nicht hieran Änderungen stattzufinden haben; im Allgemeinen fand die Gotthardroute ihrem Interesse entsprechend, durch eine Vereinbarung der bezeichneten Art weiteren Verschlechterungen der schon sehr gedrückten deutsch-italienischen Taxen entgegenzuwirken.

Die übrigen Gütertarifarbeiten traten neben den besprochenen in den Hintergrund, obschon sie auch im Berichtsjahr ziemlich zahlreich waren.

In den Angelegenheiten des Personenverkehrs nimmt die im Berichtsjahr begonnene und bis in das folgende Jahr sich hinein ziehende Einrichtung direkter Verkehrsbeziehungen zwischen Italien, beziehungsweise der Gotthardbahn einerseits und der Schweiz, Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich und England via Gotthardbahn andererseits die erste Stelle ein. An die Erleichterung und Entwicklung dieses Verkehrs haben sich allseits und nicht bloss in den Kreisen der Bahnverwaltungen so viele Erwartungen geknüpft, und im Hinblick darauf haben die den fraglichen Verkehr vermittelnden Verwaltungen den direkten Tarifen eine Ausdehnung gegeben, wie sie noch nirgends und niemals für gleiche Entfernungen auch nur annähernd beliebt hat oder sich erforderlich erwies. Die Erfahrung der nächsten Jahre wird zeigen, ob man in diesen Einrichtungen, die immerhin nicht unerhebliche Kosten verursachen, nicht über das Bedürfniss hinausgegangen sei. Es war hiebei nicht leicht, die oft divergirenden Ansprüche der konkurrierenden Routen und lokalen Interessen zu vereinigen, um so weniger, als im Personenverkehr allgemein angewandte Normen über die Berechtigung und Betheiligung der verschiedenen Transportwege nicht bestehen und nicht leicht vereinbart werden können, vielmehr von Fall zu Fall die bestehenden Zugverbindungen und das Vorhandensein bedeutender Unterwegspunkte den Ausschlag geben. Doch gelang es, eine Übereinkunft in dem Sinne zu treffen, dass für die Haupt-Konkurrenzrouten im Rheinthale (von Basel ab rechts- und linksrheinisch) und zwischen Frankfurt und Berlin, beziehungsweise sächsischen Stationen aus Italien fakultativ über alle in Betracht kommenden Routen gültige Billete ausgegeben werden und, was speziell für die von der Nordostbahn bedienten Landesgegenden von Interesse ist, dass dieselben Billete, sowie im Verkehr nach Italien die rechtsrheinischen, zwischen Offenburg und Rothkreuz sowohl über Schaffhausen-Zürich, als über Basel-Luzern (Brugg oder Aarau) gültig sind. Diese Vereinbarungen bieten zweifellos dem Publikum grosse Vortheile und Annehmlichkeiten, aber sie komplizieren in ganz bedeutendem Masse das Kontrol- und Abrechnungsgeschäft der Verwaltungen.

Im Berichtsjahr ist es auch nach langen vorhergegangenen Verhandlungen gelungen, im Verkehr mit London Verbesserungen mittelst Einführung der mangelnden und oft begehrten Billete durch Frankreich und von Retourbilleten zu erzielen. Desgleichen wurde erstmals ein direkter Personenverkehr zwischen Paris einerseits und München und Wien andererseits via Delle-Zürich-Romanshorn-Lindau eingerichtet und es wird derselbe im Laufe des Sommerkurses 1883 mittelst Führung eines direkten Wagens Paris-Zürich-Romanshorn unterstützt werden. Ausserdem ist ein Rundreiseverkehr von den Hauptstationen der französischen Ostbahn nach Bayern und Österreich und umgekehrt — jeweils mit einer Fahrt über Basel-Zürich-Lindau und der andern über Avricourt — zu Stande gekommen.

Die Einrichtung der kombinirbaren Billete hat im Jahr 1882 die Modifikation erlitten, dass deren Ausgabe nun während des ganzen Jahres erfolgt; ferner hat sich der Ausgabebetrag derselben dadurch sehr vergrößert,

dass wir im Benehmen mit den beteiligten schweizerischen und ausländischen Bahnverwaltungen Ausgabestellen derselben in einer beträchtlichen Zahl grösserer deutscher Städte errichteten. Leider war es nicht möglich, die Gott-hardebahn in den Rayon dieser Billete einbeziehen zu können, während gerade diese als Touristenbahn ersten Rangs und nothwendige Verbindungslinie mit wichtigen Bergpoststruten zur Theilnahme an dieser Institution zunächst berufen wäre. Im Allgemeinen ist die Wahrnehmung gemacht worden, dass ungeachtet der erweiterten Ausgabe die Frequenz in diesen Billeten noch immer nicht die ist, die man sich bei deren Einführung im Jahr 1880 versprach. Es rührt dies neben der Neuheit der Einrichtung wohl auch daher, dass die gewöhnlichen Rundreisebillete eben durchweg billiger sind, als ein kombinirbares Billet für dieselbe Tour.

Die im letzten Geschäftsbericht vorausgesehene Änderung des Systems der Taxmarken für den Bezug von Bahntaxen in den Bahnzügen ist im Berichtsjahr eingetreten. Die Marken haben einem zweckmässigen und die Kontrolle eher ermöglichenden System nummerirter Taxbillete Platz gemacht.

Einem vielseitig geäusserten Wunsche Rechnung tragend, haben wir die Gültigkeitsdauer der an den Tagen vor den fünf allgemeinen hohen Festen ausgegebenen Retourbillete auf drei Tage erhöht. Zur Einräumung der drei Tage allgemein für alle an Samstagen ausgegebenen Billete haben wir uns vorläufig nicht entschliessen können, da eine solche Massnahme einer fühlbaren Tarifreduktion gleichkommt.

Die ökonomische Stellung unserer verheiratheten Angestellten, namentlich derjenigen auf abgelegenen Nebenstationen haben wir indirekt dadurch etwas zu verbessern gesucht, dass wir ihren in gleicher Haushaltung lebenden Kindern, die zum Schulbesuch oder zur Erlernung eines Berufs regelmässig die Bahn benutzen müssen, fortan Abonnements zu halber Taxe bewilligten.

Eine grosse Zahl von im Jahr 1882 vollzogenen Tarifänderungen im Personenverkehr, darunter solche von beträchtlichem Umfange, könnte hier Erwähnung finden, hat aber kein besonderes Interesse.

### III. Finanzverwaltung.

Auf Rechnung des durch die Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 kontrahirten Anleihe bei der Eisenbahnbank von 68 beziehungsweise 160 Millionen Franken hatte die Nordostbahn laut Protokoll vom 30. November 1880 im Jahre 1882 eine Million Franken zu beziehen. Die Zahlung dieser Summe erfolgte auf 31. Dezember 1882, und die Eisenbahnbank erhielt dagegen, zu 54/68 berechnet, 2519 Obligationen

zu Fr. 500 . . . . .	Fr. 1,259,500
Abzüglich der vierten Amortisationsquote pro 1882 (1. Februar 1883) von . . . . .	„ 140,000
hat sich also die Schuld auf diesem Anleihen vermehrt um . . . . .	Fr. 1,119,500
Sie betrug am 31. Dezember 1881 . . . . .	„ 75,790,000
und belauft sich daher Ende 1882 auf . . . . .	Fr. 76,909,500

wofür die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von Obligationen erhalten hat.

Die Kursverluste auf diesem Anleihen erscheinen in der Bilanz vom 31. Dezember 1881 mit einem Betrag von . . . . . Fr. 13,852,054. 40  
In dieser Summe ist noch enthalten die laut Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 bedungene einmalige Kommissionsgebühr von . . . . . „ 500,000. —

welche mit den übrigen Kursverlusten nach und nach zur Abschreibung kommen sollte. Das Gutachten der Herren Kaiser & Zschokke sucht aber zu beweisen, dass diese Spezialkommission schon im Jahre 1879 hätte abgeschrieben werden sollen. Wir halten diese Ansicht zwar nicht für richtig, sondern wir glauben, dass der erwähnte Betrag mit allem Recht den übrigen Kursverlusten zugerechnet und gleichzeitig mit diesen amortisirt werden könnte; allein wir können auch zugeben, dieser Einwurf des Gutachtens gehöre zu der geringen Zahl derjenigen, denen man eine gewisse Berechtigung zugestehen kann. Von dem Bestreben geleitet, unsere Rechnungsstellung so zu gestalten, dass keine irgendwie begründeten Einwendungen dagegen erhoben werden können, beantragen wir die Amortisation dieser Spezialkommission aus den Betriebsergebnissen des Jahres 1882 und, da wir an Ihrem Einverständnis nicht zweifeln, haben wir diese Amortisation bereits in die Rechnung eingestellt.

Demzufolge gestaltet sich der Bestand der Kursverluste per Ende 1882 folgendermassen:

Saldo vom 31. Dezember 1881 . . . . .	Fr. 13,852,054. 40
hiez u Kursverlust auf der Einzahlung vom 31. Dezember 1882 Fr. 1,000,000 à 54/68 . . . . .	„ 259,500. —
	<u>Fr. 14,111,554. 40</u>

Davon ab:

Vierte Amortisationsquote pro 1882 (1. Februar 1883) . . . . .	Fr. 140,000
Amortisation der Spezialkommission an die Eisenbahnbank . . . . .	„ 500,000 „ 640,000. —
	<u>Fr. 14,471,554. 40</u>

Saldo 31. Dezember 1882: Fr. 13,471,554. 40

Von weiteren Bewegungen im Kapitalverkehr sind noch zu erwähnen: Die Einzahlungen auf den Bau der Aargauischen Südbahn im Betrag von Fr. 780,000 und die letzte Quote der Gotthardsubvention mit Fr. 370,494. 07 Cts., womit unser Subventionskapital nun auf Fr. 4,260,000 ansteigt.

Die disponiblen Baarvorräthe haben während des Berichtsjahres im Discontogeschäft eine befriedigende Verwendung gefunden.

Über die Mutationen der übrigen Bilanzposten ist noch Folgendes zu bemerken:

Der Bauconto des Stammnetzes ist gewachsen um die Kosten der Bahnhöferweiterung in Winterthur und der Einführung der Ostlinien in denselben, abzüglich diverser Einnahmen für Landabschnitte, Inventar u. s. w. . . . .	Fr. 348,106. 15
Dagegen zeigen die neuen Linien eine Einnahme, hauptsächlich aus verkauften Landabschnitten, von . . . . .	Fr. 30,316. 89
und der Conto Transportmaterial, in Folge von Verkäufen und Abschreibungen auf verkauftem Rollmaterial, eine solche von . . . . .	„ 265,919. 44 „ 296,236. 33

Die Anlagekosten des eigenen Netzes vermehren sich also bloss um. . . . . Fr. 51,869. 82

und betragen Ende 1882 . . . . . Fr. 148,765,697. 88

Durch die oben erwähnten Einzahlungen auf die Baukosten der Aargauischen Südbahn ist die Beteiligung der Nordostbahn an dieser Linie auf Fr. 6,100,000 angestiegen, wogegen sich der Antheil an der Bötzbahn durch die Liquidation des Bauinventars, Verkäufe von Land etc. um Fr. 5,954. 83 Cts. auf Fr. 12,194,361. 35 Cts. vermindert hat.

Die eigenen Werthpapiere, einschliesslich Gotthardbeteiligung, haben sich einerseits durch Verkauf von Gotthardbahnobligationen vermindert, andererseits durch Übernahme von Schuldbriefen aus Liegenschaftsverkäufen



und Ankauf von in den nächsten Jahren fällig werdenden Nordostbahnobligationen vermehrt. Der Saldo auf Ende 1882 beträgt Fr. 1,687,715. 65 Cts. gegen Fr. 1,516,692. 75 Cts. zu Ende 1881, die Vermehrung also Fr. 171,022. 90 Cts.

Kassa, Wechselportefeuille und Giro-Conti haben zugenommen um Fr. 2,167,748. 81 Cts.

Vom Liegenschaftenconto der Nordostbahn sind im Berichtsjahr nur drei Parzellen verkauft worden mit einem Erlös von Fr. 297. 75 Cts. gegenüber einem Inventarwerth von Fr. 280. Dagegen hat der Überschuss auf dem Korrentverkehr dieses Conto Fr. 20,567. 56 Cts. betragen, welche nebst obigem Mehrerlös von Fr. 17. 75 Cts. wie früher am Inventarwerth der Gebäude abgeschrieben wurden. Einschliesslich einer angekauften Liegenschaft am Bahnhof in Winterthur beträgt der Inventarwerth der Liegenschaften auf diesem Conto pro Ende 1882 Fr. 1,170,086. 13 Cts.

Vom Villenquartier in Enge sind 1925,60 m<sup>2</sup> verkauft worden für Fr. 98,438, wovon die Hälfte mit Fr. 49,219 auf die Nordostbahn fällt. Der Saldo des Conto beträgt Ende 1882 Fr. 527,291. 42 Cts. und abzüglich der Restanzen Fr. 492,791. 42 Cts.

Der Material- und Werkstätte-Conto ist hauptsächlich in Folge grösserer Anschaffungen von Stahlschienen der „Union“ in Dortmund etwas höher und beträgt Fr. 2,059,994. 65 Cts. gegen Fr. 1,979,455. 15 Cts. im Vorjahr.

Im Posten Diverse Hauptbuchdebitoren sind, wie voriges Jahr, die an die Eisenbahnbank vorausbezahlten, am 1. Februar 1883 fälligen Obligationenzinse, diesmal im Betrage von Fr. 875,000, enthalten.

Die Passiven der Bilanz haben sich um die schon erwähnte Einzahlung der Eisenbahnbank abzüglich der vierten Amortisationsquote um Fr. 1,119,500 erhöht. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn hat sich auf Fr. 5,236,617. 23 Cts. vermehrt.

Bezüglich der übrigen Passivposten verweisen wir auf die Bilanz, sowie auf die im letzten Geschäftsbericht darüber gegebenen Nachweise und hinsichtlich der Betriebsrechnung auf die unter Abschnitt IV D folgende vergleichende Übersicht der Finanzergebnisse von 1881 und 1882.

---

## IV. Betrieb.

### A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn, einschliesslich der gepachteten Linie Sulgen-Gossau und der ehemaligen Nationalbahn ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,479,062 Kilometer zurückgelegt.

Die durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes berechnet sich für das Berichtsjahr mit 541 Kilometer.

Auf den durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer bezogen, wurden 93 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die verschiedenen Zugsgattungen vertheilt, fallen:

	<b>1881.</b>	<b>1882.</b>
	Kilometer.	Kilometer.
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge . . . . .	1,562,098	1,596,809
2. Gemischte Züge . . . . .	652,964	622,490
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung . . . . .	164,439	193,277
	<u>2,379,501</u>	<u>2,412,576</u>
b) Ergänzungs- und Extrazüge . . . . .	44,445	66,486
	<u>Total: 2,423,946</u>	<u>2,479,062</u>

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### I. Einnahmen.

<b>1881</b> (540 Kilometer)			<b>1882</b> (541 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1881			
						Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>I. Nordostbahn (eigenes Netz).</b>									
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:</b>									
5,008,015	17	38.33	5,064,386	06	36.97	56,370	89	—	—
306,264	70	2.35	314,173	88	2.29	7,909	18	—	—
193,403	19	1.48	203,582	66	1.48	10,179	47	—	—
7,353,305	58	56.28	7,889,405	06	57.60	536,099	48	—	—
12,860,988	64	98.44	13,471,547	66	98.34	610,559	02	—	—
<b>B. Mittelbare Einnahmen:</b>									
125,833	66	.	133,758	06	.	7,924	40	—	—
77,869	28	.	93,452	72	.	15,583	44	—	—
203,702	94	1.56	227,210	78	1.66	23,507	84	—	—
13,064,691	58	100	13,698,758	44	100	634,066	86	—	—
<b>II. Aus andern Unternehmungen:</b>									
230,223	93	20.67	293,349	35	20.40	63,125	42	—	—
883,775	25	79.33	1,144,930	54	79.60	261,155	29	—	—
1,113,999	18	100	1,438,279	89	100	324,280	71	—	—
216,411	16	.	247,760	06	.	31,348	90	—	—
14,395,101	92	.	15,384,798	39	.	989,696	47	—	—
<b>III. Aktivsaldo des Interessenconto</b>									
<b>Rekapitulation:</b>									
13,064,691	58	90.76	13,698,758	44	89.04	634,066	86	—	—
1,113,999	18	7.74	1,438,279	89	9.34	324,280	71	—	—
216,411	16	1.50	247,760	06	1.62	31,348	90	—	—
14,395,101	92	100	15,384,798	39	100	989,696	47	—	—

Als Faktoren der oben ausgewiesenen Vermehrung der unmittelbaren Betriebseinnahmen dürfen die Verkehrsvermehrung überhaupt und die Eröffnung der Gotthardbahn betrachtet werden; dazu wäre noch der Einfluss der Tarifänderung im internen Güterverkehr in Betracht zu ziehen.

Im Personenverkehr ergaben die fünf ersten Monate bis zur Eröffnung der Gotthardbahn eine Mehreinnahme von Fr. 133,431, die dann durch eine Mindereinnahme in den folgenden sieben Monaten von Fr. 77,061 auf den oben stehenden Betrag herabgemindert wurde. Das fatale Resultat der letzten sieben Monate ist der ungünstigen Witterung im Sommer und der geringen Ernte im Herbst beziehungsweise deren Einfluss auf den Touristen- und lokalen Herbstverkehr zuzuschreiben. Zweifelsohne hat die Eröffnung der Gotthardbahn dazu beigetragen, dass dieser Verlust nicht noch fühlbarer geworden; doch betrug die Einnahme aus dem direkten Verkehr mit derselben und über dieselbe nur Fr. 40,094, und auch diese kann nicht ganz als neue Einnahme in Rechnung gezogen werden.

Im Güterverkehr zeigt die erste Periode keine besonders hervortretenden Verkehrserscheinungen; in die zweite (nach Eröffnung der Gotthardbahn) fällt dagegen der Beginn und die grössere Hälfte der aussergewöhnlich lebhaften Getreideeinfuhr aus Ungarn sowie die Änderung des internen Gütertarifs. Hinsichtlich des Letztern haben die angestellten Beobachtungen keinen auffälligen Einfluss auf die Gestaltung der Verkehrs- und Einnahmeresultate erkennen lassen. Die Einnahmen aus dem internen Verkehr sind ungefähr in demselben Verhältnisse wie die internen Verkehrsquantitäten gewachsen; ein Rückgang des Verkehrs als Folge der vorkommenden Taxerhöhungen für einzelne Artikel — die indessen durch Ermässigungen auf andern kompensirt sind — hat sich wenigstens in diesen ersten vier Monaten des Bestandes des Tarifs nicht gezeigt. Das ganze Berichtsjahr war überhaupt im Ganzen ein Jahr ziemlich lebhafter Güterbewegung. Rückgänge von etwelchem Belange sind nur auf wenigen Artikeln (landwirtschaftliche Erzeugnisse) zu verzeichnen, dagegen namhafte Vermehrungen in Getreide, Kohlen, Baumaterialien, Eisen.

Die Frage, wie viel von dieser Verkehrs- und Einnahme-Vermehrung der Eröffnung der Gotthardbahn zuzuschreiben sei, liegt nahe, ist aber schwierig zu beantworten. Zunächst ist zu bemerken, dass auf die ersten fünf Monate ein Mehr von 14,700 Tonnen mit Fr. 20,509 Einnahmen und auf die folgenden sieben Monate ein Mehr von 83,300 Tonnen mit Fr. 515,589 Einnahme entfallen. Nun betragen die Einnahmen der Nordostbahn aus dem Gotthardverkehr Fr. 147,900, nämlich

aus dem direkten Verkehr Nordostbahn-Gotthardbahn und vice-versa . . . . .	Fr. 98,108. 71
„ „ „ „ Nordostbahn-Italien „ „ . . . . .	„ 42,397. 81
Transitverkehr Bötzengeb., Effretikon-Hinweil, Vereinigte Schweizerbahnen-Gotthardbahn und vice-versa „	18,471. 59
„ „ „ „ „ „ Italien „ „ „	11,608. 55
„ Deutschland-Gotthard und Italien und vice-versa (Oktober bis Dezember approximativ)	
einschliesslich Abrechnung mit der Centralbahn pro Juni bis August . . . . .	„ 117,497. 80
	Total Fr. 288,084. 46
Hievon Antheil der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	„ 140,192. 97
Antheil der Nordostbahn . . . . .	Fr. 147,891. 49

Diese relativ nicht erhebliche Summe, welche die erst im Jahr 1883 abschliessbaren Abrechnungen über die Gemeinschaft mit der Centralbahn pro September-Dezember kaum um mehr als Fr. 20,000 erhöhen können, bildet selbstverständlich nicht die Mehreinnahme der Nordostbahn aus dem Gotthardverkehr, da sie zum Theil durch Déplacement entstanden ist. Wir begegnen übrigens hierin keiner Überraschung, denn wir haben diese Mehreinnahme s. Z. auf höchstens Fr. 125,000 budgetirt.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 23,507. 84 Cts. gehoben, wovon Fr. 7924. 40 Cts. auf den Titel „Pacht- und Miethzinse“ und Fr. 15,583. 44 Cts. auf den Titel „Verschiedenes“ entfallen. Erstere Mehreinnahme ergab sich vorwiegend auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen und

Bahnstrecken. In Folge Eröffnung der Gotthardbahn steigerte sich nämlich die auf dem Achsenverhältniss basirende Beitragsquote der Aargauischen Südbahn für die Strecke Aarau-Rapperswil um ungefähr Fr. 12,000, und die Tössthalbahn hatte uns das auf ihre Rechnung erstellte und mit 1. August 1882 in Betrieb gesetzte Zufahrtsgeleise zum Bahnhof Winterthur bis Jahresschluss mit etwa Fr. 6900 zu verzinsen. Dagegen hatten wir der Badischen Bahn auf Grund neuer Vertragsabschlüsse, welche Rückwirkung bis 1. Oktober 1880 erhielten, für die Mitbenutzung ihrer Bahnhöfe Singen und Konstanz etwa Fr. 11,900 mehr zu vergüten. Dem Titel „Verschiedenes“ konnte im Berichtsjahr erstmals ein Nettoertrag des Betriebes der Imprägniranstalt mit Fr. 20,000 zugeschrieben werden. Ausser einer weiteren Mehreinnahme von ungefähr Fr. 4000 aus Materialvorschlägen etc. des Hauptmagazins ist indessen unter dieser Rubrik auch ein Ausfall von etwa Fr. 9000 zu verzeichnen, der aus der auf 30. Juni stattgehabten Aufhebung der Agentur Zürich für den Verkehr nach der Levante u. s. w. resultirte, übrigens durch gleichzeitige Neuregelung unserer Taxantheile aus diesem Verkehr im Titel der unmittelbaren Betriebseinnahmen seine volle Kompensation findet.

Die Nettoerträgnisse des Dampfbootbetriebs auf dem Boden- und Zürichsee sind um Fr. 63,125. 42 Cts. günstiger als im Vorjahr. Diese Mehreinnahme betrifft ausschliesslich den Bodensee-Dampfbootbetrieb und ist, abgesehen von einer etwelchen Steigerung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, wesentlich der im Berichtsjahr erfolgten erfreulichen bedeutenden Vermehrung der Getreidetransporte über Romanshorn zu verdanken. Die Mehrausgaben, welche dieser ausserordentliche Getreideverkehr an Entschädigungen des Personals, Ausladlöhnen und vermehrtem Konsum von Brenn- und Schmiermaterialien u. s. w. für die Schiffe im Gesamtbetrage von ungefähr Fr. 25,000 erheischte, wurden durch den Wegfall der im Jahr 1881 stattgefundenen Hauptreparaturen an den mit Bayern und Württemberg gemeinschaftlichen Trajektschiffen u. s. w. wieder ausgeglichen.

Aus der Betheiligung bei andern Bahnen sind der Nordostbahn im Berichtsjahr Fr. 261,155. 29 Cts. mehr zugeflossen als im Jahr 1881. Davon kommen Fr. 82,800 auf das Betheiligungskapital bei der Linie Zürich-Zug-Luzern zufolge der höhern Durchschnittsdividende von 6,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, die sich für dasselbe gegen 5,13<sup>0</sup>/<sub>0</sub> im Vorjahr in Folge Eröffnung der Gotthardbahn ergab. Weitere Fr. 83,019. 43 Cts. bilden den vermehrten Antheil der Nordostbahn am Reinertrag der Bötzbahn. Das Betheiligungskapital von Fr. 12,194,361. 35 Cts. verzinst sich mit Fr. 459,207. 32 Cts. im Berichtsjahr gegen Fr. 376,187. 89 Cts. im Vorjahr oder mit 3,765<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gegen 3,08<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Zu dieser Besserung der Rendite hat neben einer beträchtlichen Zunahme des Personenverkehrs namentlich auch die in unserm letztjährigen Geschäftsbericht der Bötzbahn erwähnte Verständigung mit der Badischen Bahn bezüglich der Kohlentransporte beigetragen. Die Eröffnung der Gotthardbahn am 1. Juni 1882 hat insofern auf den Betrieb der Aargauischen Südbahn einen günstigen Einfluss ausgeübt, als an Stelle des bisherigen regelmässigen Betriebsdefizites erstmals ein wenn auch noch bescheidener Betriebsüberschuss getreten ist. Der hälftige Antheil der Nordostbahn hievon beträgt Fr. 51,672. 98 Cts., was einem Zinse von etwa 0,85<sup>0</sup>/<sub>0</sub> für ihr Betheiligungskapital von Fr. 6,100,000 gleichkommt. Die Differenz gegenüber dem Vorjahr beziffert sich auf Fr. 94,650. 52 Cts. Das Betheiligungskapital bei der Linie Wohlen-Bremgarten hatte auch dieses Jahr wieder an einem Betriebsdefizit mit  $\frac{2}{5}$  = Fr. 9119. 76 Cts. zu partizipiren, gegen Fr. 9805. 10 Cts. im Vorjahr. Von dem in Einnahme gestellten Ertrag des Obligationen-Betheiligungskapitals bei der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Hinweil waren effektiv nur Fr. 24,923. 53 Cts., gleich dem Betriebsüberschuss dieser Linie erhältlich, wonach sich unsere, auf Dubiosenconto getragene Forderung an diese Unternehmung um weitere Fr. 31,076. 47 Cts., somit auf Ende 1882 von Fr. 232,862. 28 Cts. auf Fr. 263,938. 75 Cts. erhöhte. Die Gesamtbetheiligung der Nordostbahn an den vorbezeichneten Unternehmungen beträgt am Schlusse des Berichtsjahres Fr. 30,040,361. 35 Cts., und dessen Ertrag pro 1882 Fr. 1,144,930. 54 Cts. gleich einem Zinse von 3,81<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Der Vorschlag von Fr. 31,348. 90 Cts. auf dem Interessenconto gegenüber dem Vorjahr wurde hauptsächlich durch die Ermöglichung vorübergehender Geldanlagen in Discontopapieren erzielt.

Nachstehend geben wir noch einen nach bisheriger Form aufgestellten Ausweis über das approximative Betriebsresultat der Bischofszellerbahn im Jahr 1881 nebst den Vergleichsziffern vom Jahr 1880.

	<b>1880.</b>	<b>1881.</b>
Einnahmen: Unmittelbare . . . . .	Fr. 123,942. 36	Fr. 124,190. 14
Mittelbare . . . . .	„ 3,386. 57	„ 2,542. 90
	<u>Fr. 127,328. 93</u>	<u>Fr. 126,733. 04</u>
Ausgaben: 1. Betrieb:		
Centralverwaltung . . . . .	Fr. 22,066. 56	Fr. 19,381. 07
Bahnunterhalt . . . . .	„ 27,875. 61	„ 21,352. 19
Expeditionsdienst . . . . .	„ 19,430. 36	„ 19,012. 61
Transportdienst . . . . .	„ 57,811. 60	„ 54,787. 35
Bahntelegraphie . . . . .	„ 422. 60	„ 800. 03
Verschiedenes . . . . .	„ 4,366. 20	„ 5,203. 95
	<u>Fr. 131,972. 93</u>	<u>Fr. 120,537. 20</u>
Mitverzinsung der Station Sulgen . . . . .	„ 3,140. —	„ 3,140. —
Antheil an den Betriebskosten für Mitbenutzung der Stationen Sulgen und Gossau . . . . .	„ 15,820. 50	„ 17,992. 95
	<u>Fr. 150,933. 43</u>	<u>Fr. 141,670. 15</u>
2. Einlage in den Erneuerungsfond der Bischofszellerbahn	„ 17,000. —	„ 17,000. —
3. Pachtzins an die Bischofszellerbahn . . . . .	„ 63,500. —	„ 64,500. —
4. Einlage in den Erneuerungsfond für Transportmaterial	„ 16,482. 70	„ 13,253. 85
	<u>Fr. 247,916. 13</u>	<u>Fr. 236,424. —</u>
Hievon ab die Einnahmen . . . . .	„ 127,328. 93	„ 126,733. 04
Rückschlag zu Lasten der Nordostbahn . . . . .	<u>Fr. 120,587. 20</u>	<u>Fr. 109,690. 96</u>

## 2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1881		1882		1881			1882		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
<b>I. Personentransport.</b>										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	23,960	0.42	24,218	0.43	123,486.	30	2.47	139,587.	74	2.76
" " . . . II. "	285,376	5.05	291,958	5.18	833,637.	81	16.65	862,409.	34	17.08
" " . . . III. "	1,216,605	21.52	1,194,029	21.20	1,289,398.	90	25.75	1,280,292.	25	25.28
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	8,023	0.14	7,721	0.14	6,297.	06	0.13	5,955.	39	0.12
" " . . . III. "	142,979	2.53	143,625	2.55	72,626.	23	1.45	70,037.	80	1.38
Hin- und Rückfahrt . . . I. "	3,719	0.07	3,550	0.06	8,253.	30	0.16	8,250.	02	0.16
" " " . . . II. "	475,960	8.42	484,260	8.60	559,029.	62	11.16	570,631.	90	11.27
" " " . . . III. "	2,735,396	48.39	2,736,060	48.58	1,722,835.	31	34.40	1,722,241.	01	34.01
Abonnementsbillete . . . II. "	155,348	2.75	156,926	2.79	69,243.	60	1.38	72,481.	22	1.43
" " . . . III. "	415,808	7.36	409,983	7.28	80,272.	61	1.60	78,697.	28	1.55
Militär- u. Polizeitransporte III. "	47,962	0.85	55,746	0.99	40,101.	83	0.80	49,162.	94	0.97
Gesellschafts-, Schul- und	4,651	0.08	4,318	0.08	18,597.	13	0.37	15,781.	17	0.31
Lustfahrten . . . II. "	30,994	0.55	31,071	0.55	79,960.	82	1.60	89,252.	83	1.76
" " . . . III. "	105,795	1.87	88,492	1.57	104,274.	65	2.08	99,605.	17	1.97
<b>Total</b>	<b>5,652,576</b>	<b>100</b>	<b>5,631,957</b>	<b>100</b>	<b>5,008,015.</b>	<b>17</b>	<b>100</b>	<b>5,064,386.</b>	<b>06</b>	<b>100</b>
Rekapitulation nach Klassen:										
I. Klasse . . . . .	32,330	0.57	32,086	0.57	150,670.	73	3.01	163,618.	93	3.23
II. " . . . . .	955,701	16.91	971,936	17.26	1,547,834.	91	30.91	1,600,730.	68	31.61
III. " . . . . .	4,664,545	82.52	4,627,935	82.17	3,309,509.	53	66.08	3,300,036.	45	65.16
<b>Total</b>	<b>5,652,576</b>	<b>100</b>	<b>5,631,957</b>	<b>100</b>	<b>5,008,015.</b>	<b>17</b>	<b>100</b>	<b>5,064,386.</b>	<b>06</b>	<b>100</b>
<b>II. Gepäcktransport</b>										
	Tonnen		Tonnen							
	16,170	.	16,433	.	306,264.	70	.	314,173.	88	.
<b>III. Viehtransport.</b>										
	Stück		Stück							
Klasse I . . . . .	5,024	3.61	6,395	4.51	193,403.	19	.	203,582.	66	.
" II . . . . .	55,485	39.88	59,132	41.74						
" III . . . . .	54,534	39.20	51,054	36.03						
" IV . . . . .	24,081	17.31	25,101	17.72						
<b>Total</b>	<b>139,124</b>	<b>100</b>	<b>141,682</b>	<b>100</b>	<b>193,403.</b>	<b>19</b>	<b>.</b>	<b>203,582.</b>	<b>66</b>	<b>.</b>
<b>IV. Gütertransport.</b>										
	Tonnen		Tonnen							
Eilgut . . . . .	45,357	3.50	45,082	3.29	6,725,239.	66	91.46	7,153,135.	14	90.67
Normalklasse I. . . . .	66,139	5.11	68,380	4.91						
" II. . . . .	163,918	12.65	159,619	11.46						
Wagenladungsklasse A . . . . .	124,966	9.65	119,232	8.56						
" B . . . . .	197,960	15.28	260,774	18.71						
" C . . . . .	110,446	8.53	109,425	7.85						
" D . . . . .	91,005	7.02	79,854	5.73						
" E . . . . .	495,637	38.26	551,180	39.55						
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	628,065.	92	8.54	736,269.	92	9.33
<b>Total</b>	<b>1,295,428</b>	<b>100</b>	<b>1,393,546</b>	<b>100</b>	<b>7,353,305.</b>	<b>58</b>	<b>100</b>	<b>7,889,405.</b>	<b>06</b>	<b>100</b>
<b>Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen</b>	.	.	.	.	<b>12,860,988.</b>	<b>64</b>	.	<b>13,471,547.</b>	<b>66</b>	.

### 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1882 = 541 Kilom., 1881 = 540 Kilom.)		1881	1882
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	9,274.10	9,361.16
"    "    Reisenden . . . . .	"	0.89	0.90
"    "    "    und Bahnkilometer . . . . .	Centimes	4.51	4.55
Zahl der Personenkilometer . . . . .		110,950,149	111,342,360
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	Kilometer	19.63	19.77
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen . . . . .	Reisende	205,463	205,808
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	"	10,468	10,410
"    "    Personen-Wagenachsenkilometer kommen . . . . .	"	6.42	6.82
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	567.16	580.73
"    "    Tonne . . . . .	"	18.93	19.12
"    "    Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	55.77	56.08
"    "    Reisenden . . . . .	"	5.42	5.58
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		549,184	560,260
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer	33.96	34.09
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen	1,017	1,036
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	"	30	30
"    "    Reisenden    "    . . . . .	Kilogr.	2.86	2.92
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	358.16	376.81
"    "    Stück . . . . .	"	1.40	1.44
"    "    Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	27.00	26.34
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		716,262	772,811
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	13,617.23	14,583.00
"    "    Tonne . . . . .	"	5.68	5.66
"    "    Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	10.27	10.11
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		71,731,527	78,015,606
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer	55.97	55.98
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen	132,836	144,206
"    jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	"	2,399	2,576
"    "    Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen . . . . .	"	1.49	1.56
<b>Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer . . . . .</b>	<b>Franken</b>	<b>23,816.65</b>	<b>24,901.20</b>
<b>Mittelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer . . . . .</b>	<b>"</b>	<b>377.22</b>	<b>419.98</b>
<b>Totaleinnahme per Bahnkilometer . . . . .</b>	<b>"</b>	<b>24,193.87</b>	<b>25,321.18</b>





### 5. Frequenz nach den Stationen.

				Güter			Gegenüber 1881		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personen-zahl	Güter-gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach . . . . .	64,317	148	381	16,044	19,220	35,264	+ 5,213	+ 1,009	19	7
2. Horn . . . . .	15,338	30	199	5,344	3,709	9,053	+ 219	+ 286	77	26
3. Arbon . . . . .	50,706	116	387	2,441	8,405	10,846	+ 5,746	+ 3,923	23	21
4. Egnach . . . . .	18,949	60	1,195	1,143	4,409	5,552	- 245	- 724	60	41
5. Romanshorn . . . . .	115,166	411	8,032	243,248	35,087	278,335	+ 949	+ 67,375	6	2
6. Uttweil . . . . .	10,891	30	196	810	1,319	2,129	- 14	+ 649	99	87
7. Kessweil . . . . .	9,534	12	71	1,060	1,292	2,352	- 39	- 116	107	81
8. Güttingen . . . . .	12,984	17	120	750	1,506	2,256	- 377	- 388	90	83
9. Altnau . . . . .	10,423	16	192	588	968	1,556	- 520	+ 43	101	100
10. Münsterlingen . . . . .	17,427	18	147	557	1,344	1,901	- 64	- 345	67	93
11. Kreuzlingen . . . . .	18,685	49	172	1,813	2,485	4,298	- 550	+ 325	61	53
12. Konstanz . . . . .	80,407	334	439	29,792	8,804	38,596	- 1,790	+ 4,019	12	5
13. Emmishofen-Egelshofen	15,424	29	97	2,884	1,797	4,681	- 465	+ 449	76	52
14. Tägerweilen . . . . .	12,108	16	43	478	769	1,247	- 1,473	+ 22	92	106
15. Ermatingen . . . . .	21,100	77	238	1,045	1,103	2,148	- 1,122	- 116	53	86
16. Mannenbach . . . . .	8,239	20	40	457	246	703	- 969	+ 155	116	126
17. Berlingen . . . . .	7,042	10	58	742	555	1,297	- 266	- 76	119	104
18. Steckborn . . . . .	19,829	45	401	2,188	3,370	5,558	- 1,291	+ 1,910	56	40
19. Mammern . . . . .	11,897	24	209	322	354	676	+ 854	+ 29	95	129
20. Eschenz . . . . .	6,500	8	271	548	500	1,048	- 592	+ 289	122	115
21. Stein am Rhein . . . . .	17,134	56	774	2,254	1,237	3,491	+ 135	- 222	68	62
22. Etzweilen . . . . .	4,455	6	372	144	175	319	- 679	- 1,054	132	135
23. Hemmishofen . . . . .	6,442	3	96	568	236	804	- 424	+ 18	124	122
24. Ramsen . . . . .	5,771	6	776	682	204	886	- 447	- 221	125	119
25. Rielasingen . . . . .	7,304	7	89	798	1,749	2,547	- 1,247	- 1,138	118	77
26. Singen . . . . .	11,855	11	5,150	30,995	4,665	35,660	- 206	+ 12,304	96	6
27. Stammheim . . . . .	16,760	43	2,213	1,219	1,240	2,459	- 32	- 19	70	79
28. Ossingen . . . . .	10,324	16	728	463	1,179	1,642	+ 920	+ 105	102	98
29. Thalheim-Altikon . . . . .	8,551	30	610	433	269	702	- 175	- 681	114	128
30. Dynhard . . . . .	5,509	8	181	581	508	1,089	- 175	- 216	128	111
31. Seuzach . . . . .	5,431	6	90	112	346	458	+ 236	- 228	130	132
32. Oberwinterthur . . . . .	5,758	10	28	146	1,052	1,198	+ 463	+ 370	126	107
33. Amrisweil . . . . .	52,268	153	5,549	2,623	7,448	10,071	- 1,329	+ 231	21	25
34. Erlen . . . . .	23,051	58	1,103	962	1,841	2,803	- 1,203	- 674	48	70
35. Sulgen . . . . .	33,520	68	982	629	1,601	2,230	- 553	- 326	34	85
36. Kradolf . . . . .	10,104	40	149	673	2,075	2,748	+ 143	+ 534	105	72
37. Sitterthal . . . . .	9,020	31	80	1,060	4,418	5,478	- 1,283	+ 1,015	110	42
38. Bischofszell . . . . .	34,382	124	759	2,043	5,345	7,388	+ 848	- 105	32	34
39. Hauptweil . . . . .	11,163	23	333	469	3,619	4,088	- 436	+ 79	98	57
Übertrag . . . . .	805,768	2,169	32,950	359,108	136,449					

				Güter			Gegenüber 1881		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
									zahl	gewicht
Übertrag . . . . .	805,768	2,169	32,950	359,108	136,449	—				
40. Arnegg . . . . .	14,066	40	412	134	1,813	1,947	+ 733	- 355	82	92
41. Gossau . . . . .	24,682	23	550	511	2,343	2,854	+ 569	- 568	45	69
42. Bürglen . . . . .	29,849	55	586	2,684	7,724	10,408	+ 595	+ 34	38	24
43. Weinfeldern . . . . .	66,492	127	4,666	3,380	7,311	10,691	- 3,122	+ 768	16	22
44. Märstetten . . . . .	22,888	35	2,038	1,734	3,482	5,216	- 1,799	- 1,032	49	47
45. Müllheim-Wigoltingen . . . . .	29,246	67	1,510	2,493	6,551	9,044	+ 552	+ 1,834	39	28
46. Felben . . . . .	20,988	28	926	1,391	1,065	2,456	- 1,607	- 392	54	80
47. Frauenfeld . . . . .	107,938	322	3,215	7,596	15,820	23,416	- 84	+ 2,383	7	10
48. Islikon . . . . .	27,242	27	570	682	764	1,446	+ 1,913	- 877	41	101
49. Wiesendangen . . . . .	16,268	11	125	211	628	839	- 510	+ 76	71	120
50. Winterthur . . . . .	399,173	967	8,760	30,739	93,070	123,809	+ 7,525	- 2,170	2	3
51. Hettlingen . . . . .	13,296	12	137	77	176	253	+ 1,830	- 615	86	138
52. Henggart . . . . .	16,889	41	926	241	946	1,187	- 1,918	+ 155	69	108
53. Andelfingen . . . . .	36,906	65	1,130	1,303	1,427	2,730	+ 2,201	- 381	30	73
54. Marthalen . . . . .	18,493	59	641	2,858	3,383	6,241	- 547	- 241	63	39
55. Dachsen . . . . .	19,452	46	115	955	997	1,952	- 486	+ 1,199	59	91
56. Schaffhausen . . . . .	80,666	405	7,084	50,320	21,247	71,567	+ 819	+ 11,836	11	4
57. Töss . . . . .	9,968	22	24	4,508	9,676	14,184	+ 9	+ 1,701	106	17
58. Wülflingen . . . . .	10,665	13	35	1,544	6,334	7,878	+ 690	+ 751	100	33
59. Neftenbach-Pfungen . . . . .	20,672	19	162	4,160	4,775	8,935	+ 1,406	+ 24	55	30
60. Embrach-Rorbas . . . . .	36,325	98	185	4,059	4,887	8,946	- 1,200	- 918	31	29
61. Bülach . . . . .	53,384	92	2,376	2,113	2,914	5,027	- 1,249	+ 247	20	48
62. Niederglatt . . . . .	18,056	51	363	857	887	1,744	- 1,411	- 933	65	97
63. Buchs (Zürich) . . . . .	3,938	5	50	64	100	164	- 416	- 296	134	140
64. Otelfingen . . . . .	8,755	12	76	1,838	244	2,082	- 999	+ 488	113	89
65. Würenlos . . . . .	9,486	20	53	817	243	1,060	+ 436	+ 256	108	114
66. Glattfelden . . . . .	8,772	12	78	499	2,175	2,674	+ 1,413	+ 1,390	112	74
67. Egliſau . . . . .	27,226	83	1,346	1,763	1,417	3,180	- 1,308	- 1,118	42	65
68. Zweisimmen . . . . .	3,257	3	23	656	1,469	2,125	- 432	+ 45	139	88
69. Weiach-Kaiserstuhl . . . . .	13,355	26	506	1,443	802	2,245	- 959	- 267	85	84
70. Rümikon . . . . .	3,713	3	44	2,697	53	2,750	- 382	- 107	135	71
71. Reckingen . . . . .	4,343	7	51	2,591	332	2,923	- 248	+ 541	133	68
72. Zurzach . . . . .	19,680	31	657	2,091	941	3,032	- 1,654	- 500	57	67
73. Koblenz . . . . .	12,097	10	740	3,574	1,141	4,715	- 433	- 1,209	93	51
74. Kempthal . . . . .	29,225	25	352	1,418	4,041	5,459	- 2,552	- 1,798	40	43
75. Effretikon . . . . .	43,261	25	2,782	1,112	2,458	3,570	+ 1,615	+ 621	27	61
76. Bassersdorf . . . . .	15,254	30	242	371	1,239	1,610	+ 541	+ 40	79	99
77. Kloten . . . . .	13,277	43	182	314	638	952	- 1,236	+ 68	87	117
78. Seebach . . . . .	1,722	2	13	143	560	703	- 4,975	+ 184	140	127
Übertrag . . . . .	2,116,733	5,131	76,681	505,049	352,522					

				Güter			Gegenüber 1881		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück						Personen-	Güter-
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	zahl	gewicht
Übertrag . . .	2,116,733	5,131	76,681	505,049	352,522					
79. Affoltern b. H. . .	3,498	2	10	126	132	258	+ 192	+ 2	137	137
80. Regensdorf-Watt. . .	15,032	12	79	423	226	649	+ 7,218	+ 258	80	130
81. Buchs-Dällikon . . .	6,687	7	68	177	143	320	+ 79	- 261	121	134
82. Dietlikon . . . . .	19,558	21	122	589	679	1,268	- 1,526	- 94	58	105
83. Wallisellen . . . . .	43,564	48	136	2,205	4,548	6,753	+ 438	+ 2,825	26	37
84. Örlikon* . . . . .	121,084	91	320	4,751	18,224	22,975	- 1,475	+ 861	5	11
85. Glattbrugg . . . . .	10,224	20	64	485	700	1,185	- 693	- 796	103	109
86. Rümlang . . . . .	11,693	20	156	987	2,321	3,308	+ 52	- 430	97	63
87. Oberglatt . . . . .	12,987	37	255	160	122	282	- 337	- 132	89	136
88. Niederhasli . . . . .	4,924	19	109	380	88	468	- 338	- 221	131	131
89. Dielsdorf . . . . .	26,598	97	700	11,178	1,928	13,106	- 769	+ 4,078	43	18
90. Zürich † . . . . .	947,615	3,350	6,543	77,061	241,810	318,871	+ 22,233	+ 3,062	1	1
91. Enge . . . . .	129,595	156	112	1,722	1,573	3,295	- 12,852	+ 148	4	64
92. Wollishofen . . . . .	34,363	30	73	1,800	10,602	12,402	+ 1,684	+ 5,416	33	19
93. Bendlikon (Kilchberg) . . . . .	41,934	30	92	1,021	957	1,978	+ 78	+ 372	28	90
94. Rüschlikon . . . . .	32,797	27	92	657	702	1,359	+ 852	+ 331	35	103
95. Thalweil . . . . .	65,033	129	132	2,523	8,034	10,557	- 804	+ 1,636	18	23
96. Oberrieden . . . . .	22,776	21	86	1,491	3,755	5,246	+ 929	+ 931	50	46
97. Horgen . . . . .	88,415	208	261	7,859	13,183	21,042	+ 6,092	+ 3,025	10	12
98. Au (Zürich) . . . . .	11,943	26	98	—	395	395	- 27	+ 30	94	133
99. Wädenswil . . . . .	91,940	226	477	7,332	18,826	26,158	- 2,477	- 3,857	9	8
100. Richterswil . . . . .	65,612	191	690	5,392	9,402	14,794	+ 3,186	+ 643	17	16
101. Pfäffikon(Schwyz) . . . . .	22,322	37	256	547	541	1,088	- 259	- 185	51	112
102. Lachen . . . . .	38,598	90	1,382	2,645	4,219	6,864	+ 730	- 441	29	35
103. Siebnen (Wangen) . . . . .	22,291	28	709	2,227	4,528	6,755	- 372	+ 1,129	52	36
104. Reichenburg . . . . .	13,200	51	470	452	625	1,077	- 671	- 106	88	113
105. Bilten . . . . .	6,477	14	216	680	294	974	- 981	+ 256	123	116
106. Ziegelbrücke . . . . .	9,223	9	306	379	380	759	+ 536	- 38	109	124
107. N.-O.-Urnen . . . . .	14,832	30	97	675	1,620	2,295	- 1,049	- 145	81	82
108. Näfels-Mollis . . . . .	15,488	34	158	2,223	3,111	5,334	- 274	+ 423	75	45
109. Netstal . . . . .	8,463	32	67	1,199	4,251	5,450	- 510	- 1,403	115	44
110. Glarus . . . . .	79,800	163	666	5,632	11,733	17,365	- 4,019	+ 7	13	14
111. Ennenda . . . . .	17,517	34	38	1,056	7,044	8,100	- 2,651	- 344	66	31
112. Mitlödi . . . . .	15,332	13	19	413	1,336	1,749	- 482	- 21	78	96
113. Schwanden . . . . .	46,470	46	883	3,746	8,037	11,783	- 9,016	- 518	25	20
114. Nidfurn-Haslen . . . . .	15,527	21	73	406	1,461	1,867	- 260	- 13	74	94
115. Luchsingen . . . . .	18,519	25	144	1,127	3,111	4,238	- 1,928	+ 76	62	54
116. Diesbach . . . . .	7,014	5	30	184	545	729	- 664	- 307	120	125
117. Rüti (Glarus) . . . . .	5,452	7	89	268	509	777	- 867	- 89	129	123
Übertrag . . .	4,281,130	10,538	92,959	657,227	744,217					

\*) 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 1881		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personen-	Güter-
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	zahl	gewicht
Übertrag . . .	4,281,130	10,538	92,959	657,227	744,217					
118. Linththal . . .	24,659	41	290	1,675	3,293	4,968	- 5,500	- 1,189	46	50
119. Altstetten . . .	70,149	43	158	2,846	5,231	8,077	- 134	- 2,332	15	32
120. Schlieren . . .	31,821	33	150	1,418	2,160	3,578	- 395	- 410	37	60
121. Dietikon . . .	50,965	90	403	1,934	4,723	6,657	+ 4,274	+ 482	22	38
122. Killwangen . . .	13,841	18	169	1,131	272	1,403	- 26	+ 757	83	102
123. Wettingen . . .	18,301	19	137	1,363	2,317	3,680	+ 1,866	- 1,734	64	59
124. Baden-Oberstadt .	24,468	49	147	4,366	632	4,998	- 946	- 372	47	49
125. Dätwyl . . .	7,710	12	47	399	702	1,101	+ 728	- 538	117	110
126. Mellingen . . .	16,032	40	801	395	553	948	+ 369	- 213	72	118
127. Mägenwyl . . .	3,627	4	44	2,438	112	2,550	+ 134	+ 1,011	136	76
128. Othmarsingen . .	5,532	8	107	1,384	392	1,776	+ 500	+ 447	127	95
129. Lenzburg . . .	26,024	68	815	2,756	7,173	9,929	+ 815	+ 3,050	44	27
130. Hunzenschwyl . .	3,268	3	14	123	96	219	- 744	- 21	138	139
131. Suhr . . .	10,025	22	549	1,208	2,607	3,815	- 893	- 791	104	58
132. Baden . . .	150,618	534	1,253	5,727	9,756	15,483	+ 1,341	- 683	3	15
133. Turgi . . .	46,586	48	821	1,444	2,776	4,220	+ 314	- 61	24	55
134. Siggenthal . . .	12,829	16	229	1,997	2,208	4,205	+ 575	- 345	91	56
135. Döttingen-Klingnau.	15,536	33	478	1,115	1,398	2,513	- 1,070	- 161	73	78
136. Brugg . . .	74,285	167	3,176	10,874	7,182	18,056	- 1,495	- 3,451	14	13
137. Schinznach . . .	13,458	53	90	372	436	808	- 1,262	- 96	84	121
138. Wildegg . . .	32,604	48	477	1,571	1,596	3,167	- 2,983	- 292	36	66
139. Rapperswil . . .	8,985	10	46	1,000	1,656	2,656	- 862	- 473	111	75
140. Aarau . . .	97,827	236	1,980	13,090	10,772	23,862	+ 4,561	- 5,512	8	9
Zürich - Zug - Luzern, Bötzbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen . . . . .	470,874	3,190	26,039	438,284	343,877	782,161	- 9,816	+ 82,667		
Rundfahrten . . . . .	28,622	—	—	—	—	—	- 287	—		
Transitverkehr . . . . .	92,181	1,110	10,303	237,409	237,409	474,818	- 1,547	+ 10,632		
<b>Total . . . . .</b>	<b>5,631,957</b>	<b>16,433</b>	<b>141,682</b>	<b>1,393,546</b>	<b>1,393,546</b>					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1881	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .	10,870	5,232	11,127	2,934	21,997	8,166	- 2,862	- 904
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . . . . .	18,113	29,044	17,642	6,476	35,755	35,520	- 6,486	+ 4,923
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	52,410	44,366	49,729	158,053	102,139	202,419	+ 5,273	+ 71,632
Effretikon-Hinweil . . . . .	36,813	10,765	37,544	2,560	74,357	13,325	+ 3,894	- 537
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen § . . . . .	179,847	76,954	178,556	43,546	358,403	120,500	- 6,382	- 2,103
Tössthalbahn . . . . .	6,159	8,019	6,367	1,947	12,526	9,966	- 1,390	+ 9,427
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	23,108	2,418	22,367	2,546	45,475	4,964	- 468	+ 174
Gotthardbahn und Italien . . . . .	1,772	3,696	2,516	4,265	4,288	7,961	+ 4,288	+ 7,961
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	79,507	143,596	80,101	58,353	159,608	201,949	- 8,345	+ 25,760
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	49,567	10,244	50,301	106,568	99,868	116,812	- 5,594	- 46,354
K. Württemberg. Staatsbahn * . . . . .	8,292	2,321	8,306	12,473	16,598	14,794	+ 593	+ 1,832
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen * . . . . .	8,116	7,222	6,318	38,563	14,434	45,785	+ 1,524	+ 10,856
<b>Total</b>	<b>474,574</b>	<b>343,877</b>	<b>470,874</b>	<b>438,284</b>	<b>945,448</b>	<b>782,161</b>	<b>- 15,955</b>	<b>+ 82,667</b>
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.								
§ Verkehr der Stationen Zürich und Ölriken nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.								
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	5	711	5	486	10	1,197	- 17	+ 66
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	429	768	380	4,209	809	4,977	- 179	- 644
Effretikon-Hinweil . . . . .	140	241	189	327	329	568	- 45	- 30
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen . . . . .	3,780	2,016	3,868	2,555	7,648	4,571	- 4,984	+ 1,602
Tössthalbahn . . . . .	6	78	18	77	24	155	- 119	+ 155
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	1,400	159	1,428	86	2,828	245	- 605	- 6
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	59	251	30	320	89	571	- 15	- 115
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	569	4,702	1,197	6,742	1,766	11,444	+ 108	- 7,402
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	256	116	203	1,255	459	1,371	+ 90	+ 518
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,602	677	1,143	4,524	2,745	5,201	+ 1,300	+ 825
Übertrag	8,246	9,719	8,461	20,581	16,707	30,300		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbahn und weiter		Nach der Bötzbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1881	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag . . . . .	8,246	9,719	8,461	20,581	16,707	30,300		
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	7	941	7	627	14	1,568	+ 10	+ 977
Effretikon-Hinweil . . . . .	30	2,164	72	209	102	2,373	+ 35	+ 1,242
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	7,268	21,023	10,077	10,532	17,345	31,555	- 1,218	- 2,586
Tössthalbahn . . . . .	—	152	—	6	—	158	—	+ 158
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	4,890	639	4,950	177	9,840	816	+ 125	+ 76
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	197	760	158	279	355	1,039	- 413	- 707
Gr. Bad. Bahn . . . . .	21	219	14	62	35	281	+ 19	+ 97
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	69	—	30	—	99	—	- 117
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	639	890	629	7,459	1,268	8,349	+ 123	+ 834
	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	1	33	1	77	2	110	- 3	- 6
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	874	360	658	1,105	1,532	1,465	+ 261	+ 169
Tössthalbahn . . . . .	3	21	1	99	4	120	- 1	+ 120
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	—	12	—	25	—	37	—	+ 8
Gotthard und Italien . . . . .	—	18	—	22	—	40	—	+ 40
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	23	343	13	1,078	36	1,421	+ 1	- 342
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	6	—	1,645	—	1,651	- 4	- 154
K. Württembergische Staatsbahn . . . . .	—	10	—	8	—	18	—	- 3
Bayern und weiter . . . . .	—	76	—	187	—	263	—	+ 157
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	2	—	4	—	6	—	- 5
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	1,347	582	1,429	165	2,776	747	- 132	- 134
Tössthalbahn . . . . .	27	188	49	219	76	407	- 10	- 102
Wädensweil-Einsiedeln . . . . .	4,277	22	4,108	1	8,385	23	- 24	+ 3
Gotthard und Italien . . . . .	773	603	1,405	1,212	2,178	1,815	+ 2,178	+ 1,815
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	5,586	6,793	6,370	11,970	11,956	18,763	- 1,152	- 3,956
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	703	1,018	884	65,945	1,587	66,963	- 263	+ 13,486
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	317	—	7,232	—	7,549	- 4	+ 1,500
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	509	—	888	—	1,397	—	- 204
Übertrag . . . . .	34,912	47,489	39,286	131,844	74,198	179,333		

	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn		Total		Differenz gegenüber 1881	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
Übertrag . . . . .	34,912	47,489	39,286	131,844	74,198	179,333	—	—
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	—	26	—	280	—	306	—	+ 301
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	- 30
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,137	—	1,168	—	2,305	—	+ 934	—
Gr. Bad. Bahn . . . . .	3,350	30	3,343	193	6,693	223	- 181	- 373
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	985	—	958	—	1,943	—	+ 361	—
	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien					
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	129	889	280	876	409	1,765	+ 409	+ 1,765
K. Württembergische Staatsbahn . . . . .	257	132	364	105	621	237	+ 621	+ 237
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	379	148	482	540	861	688	+ 861	+ 688
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	292	—	648	—	940	—	+ 940
Aarg. Südbahn . . . . .	204	280	218	280	422	560	+ 389	- 138
Gr. Bad. Bahn . . . . .	950	51	842	518	1,792	569	- 155	- 714
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	87	1,919	148	1,532	235	3,451	- 51	+ 185
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	1,345	8,945	1,357	40,392	2,702	49,337	+ 206	- 4,880
<b>Total des Transitverkehrs</b>	<b>43,735</b>	<b>60,201</b>	<b>48,446</b>	<b>177,208</b>	<b>92,181</b>	<b>237,409</b>	<b>- 1,547</b>	<b>+ 5,316</b>
<b>Gesammttotal</b>	<b>518,309</b>	<b>404,078</b>	<b>519,320</b>	<b>615,492</b>	<b>1,037,629</b>	<b>1,019,570</b>	<b>- 17,502</b>	<b>+ 87,983</b>

## 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1881	1882	Gegenüber 1881	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide . . . . .	148,626	203,983	55,357	—
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaren	37,416	49,132	11,716	—
3. Kartoffeln und Gemüse . . . . .	25,965	26,600	635	—
4. Baumfrüchte . . . . .	14,685	12,366	—	2,319
5. Fleisch und Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc.	6,352	6,758	406	—
6. Butter und Schmalz . . . . .	3,084	2,847	—	237
7. Käse und Zieger . . . . .	11,331	10,933	—	398
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate . . . . .	7,764	7,795	31	—
9. Zucker . . . . .	15,330	13,164	—	2,166
10. Tabak und Cigarren . . . . .	3,737	3,809	72	—
	<b>274,290</b>	<b>337,387</b>	<b>63,097</b>	<b>—</b>
II. In flüssigem Zustande				
11. Milch, einschliesslich condensirte . . . . .	10,357	10,082	—	275
12. Wein und Most . . . . .	49,384	45,802	—	3,582
13. Bier . . . . .	23,837	18,552	—	5,285
14. Branntwein und Liqueur . . . . .	2,700	2,500	—	200
	<b>86,278</b>	<b>76,936</b>	<b>—</b>	<b>9,342</b>
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
15. Hausrath und Effekten . . . . .	13,242	13,895	653	—
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . . . .	2,655	3,086	431	—
	<b>15,897</b>	<b>16,981</b>	<b>1,084</b>	<b>—</b>
	<b>376,465</b>	<b>431,304</b>	<b>54,839</b>	<b>—</b>
<b>B. Brennmaterialien:</b>				
17. Brennholz . . . . .	39,948	37,279	—	2,669
18. Holzkohlen . . . . .	2,343	1,797	—	546
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit . . . . .	218,387	234,833	16,446	—
20. Torf . . . . .	6,227	6,231	4	—
	<b>266,905</b>	<b>280,140</b>	<b>13,235</b>	<b>—</b>
<b>C. Baumaterialien:</b>				
21. Bausteine und Pflastersteine . . . . .	47,723	50,610	2,887	—
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer . . . . .	24,787	27,259	2,472	—
23. Kalk und Kalksteine . . . . .	9,753	9,698	—	55
24. Cement . . . . .	21,856	23,529	1,673	—
25. Gyps und Gypssteine . . . . .	8,626	9,081	455	—
26. Asphalt . . . . .	4,338	3,823	—	515
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie . . . . .	96,053	111,641	15,588	—
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen . . . . .	25,758	22,267	—	3,491
	<b>238,894</b>	<b>257,908</b>	<b>19,014</b>	<b>—</b>
<b>D. Metallindustrie:</b>				
29. Rohes und altes Eisen, Erze . . . . .	24,796	29,655	4,859	—
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen . . . . .	27,150	31,797	4,647	—
31. Eisenwaaren . . . . .	15,628	18,220	2,592	—
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde . . . . .	3,040	4,192	1,152	—
33. Maschinen und Maschinentheile . . . . .	20,681	27,182	6,501	—
	<b>91,295</b>	<b>111,046</b>	<b>19,751</b>	<b>—</b>
Übertrag . . . . .	<b>973,559</b>	<b>1,080,398</b>	<b>106,839</b>	<b>—</b>



## Verkehr nach den Waarengattungen.

	1881	1882	Gegenüber 1881	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
Übertrag . . . . .	<b>973,559</b>	<b>1,080,398</b>	<b>106,839</b>	—
<b>E. Textilindustrie:</b>				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
34. Baumwolle, roh . . . . .	21,160	20,298	—	862
35. Garn und Tücher (roh) . . . . .	31,610	32,061	451	—
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	17,005	17,229	224	—
37. Baumwollabfälle . . . . .	5,434	5,682	248	—
	<b>75,209</b>	<b>75,270</b>	<b>61</b>	—
<i>b) in Leinen, Hanf etc.</i>				
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . . . . .	4,105	4,588	483	—
<i>c) in Seide.</i>				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	7,811	7,562	—	249
<i>d) in Wolle.</i>				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle . . . . .	6,757	9,235	2,478	—
	<b>93,882</b>	<b>96,655</b>	<b>2,773</b>	—
<b>F. Gerberei:</b>				
41. Felle und Häute . . . . .	4,872	4,478	—	394
42. Rinde und übrige Gerbstoffe . . . . .	6,913	6,452	—	461
43. Leder und Lederwaaren . . . . .	5,347	5,004	—	343
	<b>17,132</b>	<b>15,931</b>	—	1,198
<b>G. Glas- und Thonfabrikation:</b>				
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan) . . . . .	<b>11,043</b>	<b>10,119</b>	—	924
<b>H. Papierfabrikation:</b>				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff) . . . . .	6,816	7,088	272	—
46. Papier und Carton . . . . .	7,649	8,754	1,105	—
	<b>14,465</b>	<b>15,842</b>	<b>1,377</b>	—
<b>I. Hilfsstoffe für die Landwirtschaft und Industrie:</b>				
47. Eis . . . . .	3,701	1,542	—	2,159
48. Salz . . . . .	16,766	16,655	—	111
49. Erden aller Art (Kies und Sand) . . . . .	15,142	13,649	—	1,493
50. Mineralöl . . . . .	13,537	13,522	—	15
51. Vegetabilische Öle . . . . .	9,512	8,923	—	589
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen . . . . .	6,443	7,337	894	—
53. Spirit . . . . .	10,395	8,373	—	2,022
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien . . . . .	7,154	7,966	812	—
55. Chemische Produkte, excl. Düngmittel . . . . .	14,077	13,911	—	166
56. Stärke und Stärkemehl . . . . .	2,929	3,156	227	—
57. Heu und Stroh . . . . .	3,478	2,989	—	489
58. Düngmittel . . . . .	21,441	19,603	—	1,838
	<b>121,575</b>	<b>117,626</b>	—	<b>6,949</b>
<b>K. Hilfsmittel zum Transport:</b>				
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen . . . . .	13,965	9,501	—	4,464
60. Leere Gebinde und Emballagen . . . . .	25,385	23,058	—	2,327
	<b>39,350</b>	<b>32,559</b>	—	<b>6,791</b>
Total . . . . .	<b>1,274,006</b>	<b>1,369,133</b>	<b>95,127</b>	—
Nicht klassifizierte Waaren . . . . .	<b>21,422</b>	<b>21,413</b>	<b>2,991</b>	—
Gesammttotal . . . . .	<b>1,295,428</b>	<b>1,393,546</b>	<b>98,118</b>	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen				Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien										Mittelbare Einnahmen per Bahnkilom.
	Personen	Gepäck	Güter	Tonnen	Personen per Personen-kilometer	Gepäck per Tonnen-kilometer	Güter per Tonnen-kilometer	Cts.	Cts.	Cts.	per Bahnkilometer			Total	
											Fr.	Cts.	per Wagenachsenkilom.		
1855	60	113,000	—	29,000	5.32	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	—	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	—	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	—	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	—	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	—	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	—	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	—	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	—	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	—	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	—	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	—	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	—	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,830	4.44	53.20	10.00	—	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	—	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	—	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.90	—	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	—	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	—	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	—	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.82	55.15	10.27	—	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	—	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	—	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	420



haltung die Direktion ihr besonderes Augenmerk gerichtet hat. Das Fazit dieser Verwaltungsmassnahme besteht darin, dass der Betrieb per Nutzkilometer im Berichtsjahr 5 Cts. theurer als im Vorjahr und gleich theuer wie im Jahr 1880 gewesen ist.

Im Übrigen verweisen wir auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Rechnungskapiteln.

I. „Centralverwaltung“. Hier ist eine Ersparniss von nahezu Fr. 5000 erzielt worden, weil für Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes weniger verausgabt werden musste und eine durch den Tod des Hauptkassiers eingetretene Lücke durch Vorrücken der vorhandenen Beamten ausgefüllt, eine Neuanstellung aber nicht vorgenommen wurde.

II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden“. Für den Bahnunterhalt sind Fr. 51,373. 27 Cts. mehr verausgabt worden als im Vorjahr. Die Hauptposten fallen auf Besoldungen durch Gleichstellung der Gehalte der Wärter auf der ehemaligen Nationalbahn mit denjenigen der übrigen Wärter und durch die nach Eröffnung der Gotthardbahn wegen längerer Dienstzeit nothwendig gewordene Anstellung von Hülfswärtern, beziehungsweise Mehrausgabe für Stundengelder, ferner auf Inventar- und Bureaubedürfnisse wegen Uebernahme von Bureau-materialien und technischen Instrumenten aus der Liquidation des Bauinventars der Bötzbbergbahn und der neuen Linien, auf Unterhalt der Kunstbauten mit durchgreifenden Reparaturen am Gewölbe des Wipkinger Tunnels, Umbau eines Pfeilers der Rheinbrücke beim Schloss Lauffen, Wiederherstellung eines eingestürzten Theils der Seemauer auf der Station Wädensweil, Neuerstellung eines Böschungskegels an der Glattbrücke bei Niederglatt und Uferversicherungen an verschiedenen Objekten, auf Unterhalt des Oberbaues wegen ungünstigen Einflusses der fortwährend nassen Witterung auf die Geleiseregulirung, auf Unterhalt der Einfriedigungen in Folge ausgedehnter Erneuerungen der letztern auf der linksufrigen Zürichseebahn und der ehemaligen Nationalbahn und Ersatz von verschiedenen hölzernen Barrieren durch eiserne, endlich auf Unterhalt der technischen Einrichtungen hauptsächlich durch Verstärkung von Brückenwaagen sowie durch Ersetzung einer thönernen Wasserleitung in Arbon und eines hölzernen Säulenkrahns in Frauenfeld durch eiserne. Für Unterhalt des Bahnkörpers mussten Fr. 16,321. 38 Cts. weniger verausgabt werden, weil wir trotz der nassen Witterung dennoch von eigentlichem Hochwasserschaden, der voriges Jahr eine bedeutende Ziffer erreichte, verschont blieben.

Die Gesamtauswechslung von Oberbaumaterialien auf dem ganzen Betriebsnetz betrug im Jahr 1882: 89,220 laufende Meter Schienen (1881: 92,551) und 63,957 Stück Schwellen (1881: 48,214).

Der Geleisumbau von Schienen der ältern Profile II, III und IV auf Schienen des Normalprofils V ist im Jahr 1882 in einer Länge von 22,026 Kilometer Geleise vorgenommen worden gegen 25,229 im Vorjahr. Ferner wurden zum Gewinnen mittelguter Eisenschienen von Profil V für Nebengeleise Stahlschienen vom gleichen Profil auf 22,302 Meter Geleise eingelegt (1881: 17,015). Auf den ältern Linien mit Schienen von Profil I, II, III und IV waren am Ende des Jahres 1882 in den Hauptgeleisen auf Profil V umgebaut:

Stammnetz:	224,003	laufende	Meter	Geleise	oder	73,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	der	Hauptgeleise
Luzerner Linie:	49,599	„	„	„	„	80,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„	„
Total:	273,602	laufende	Meter	Geleise	oder	74,7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	der	Hauptgeleise.

Von den auf sämtlichen Linien des Nordostbahnnetzes in den Hauptgeleisen liegenden 472,500 laufende Meter Geleise von Profil V bestehen 238,059 laufende Meter oder 50,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> aus Stahlschienen.

III. „Expeditionsdienst“. Dieser Titel erzielt eine Mehrausgabe von Fr. 147,157. 45 Cts., die sich auf alle Kapitel vertheilt, ausgenommen III 1 a, Bekleidung des Stationspersonals, welches eine kleine, zufällige Minder- ausgabe ausweist. Die Hauptposten der Mehrausgaben werden wie folgt begründet:

Grösserer Bedarf von Formularen und Bureaubedürfnissen zufolge der Verkehrszunahme (III 1 c), Ersetzung einer grösseren Anzahl defekter Wagendecken für das Lagerhaus Romanshorn und Mehrbedarf von Stationsinventar (III 1 e), Vermehrung des Rangirdienstes und daherige Personalvermehrung, sowie der Umstand, dass dem Zugkrafts- dienst für das Jahr 1882 entsprechend den effektiven Kosten desselben (siehe Bemerkung zu Kap. IV unten) 20 Cts. per Rangirstunde mehr als im Jahr 1881 zu Lasten des Expeditionsdienstes vergütet wurden (Kap. III 1 f), Personal- vermehrung bei den Einnehmereien und Gepäckexpeditionen (III 2 a), grössere Anschaffung von Rohbilleten, Ein- führung der sogenannten Taxmarken für das Zugspersonal zwecks besserer Kontrollirung der unterwegs erhobenen Taxen, Druck von kombinirbaren Rundreisebilleten (III 2 c), Vermehrung des Personals für Güterdienst auf dem Bahnhof Rothkreuz in Folge des Gotthardverkehrs, Vermehrung der Güterarbeiter im Lagerhaus Romanshorn während der Getreidecampagne (III 3 a), vermehrte Druckkosten wegen Erstellung der Gotthardtarife, sowie Neuerstellung der internen Tarife nach Annahme des Reformsystems (III 3 c).

IV. „Transportdienst“. Die stärkste Mehrausgabe ist auf diesem Dienstzweig erwachsen, nämlich Fr. 269,168. 94 Cts. Dieselbe wird vor Allem aus begründet durch die Verkehrszunahme, daherige grössere Fahr- leistung (es wurden im Berichtsjahr nahezu 5 Millionen Wagenachsenkilometer mehr als im Vorjahr zurückgelegt), in Folge dessen eine Vermehrung des Zugspersonals, grösserer Brennmaterialverbrauch und eine stärkere Abnutzung des Rollmaterials. Dazu kommt, dass die Reparaturkosten von Lokomotiven und Wagen der ehemaligen National- bahn, welche man in der ersten Betriebszeit dem Conto „Baureserve der Nationalbahn“ belastete, nunmehr ganz auf Betriebsrechnung genommen wurden, dass überhaupt die Instandstellung des Rollparks, um denselben für alle Fälle auf die Höhe der Leistungsfähigkeit zu bringen, im Berichtsjahr in besonders energischer Weise betrieben wurde, sowie, dass im Rangirdienst durchschnittlich ein bedeutend grösserer Kohlenverbrauch stattfand. Die Reparaturkosten betragen nämlich per Wagenachsenkilometer bei den Fahrdienstlokomotiven 0,479 Cts. gegen 0,378 Cts., also etwa 25 0/0 mehr, bei den Wagen 0,355 Cts. gegen 0,326 Cts., also ungefähr 9 0/0 mehr als im Vorjahr. Den Kohlen- verbrauch im Durchschnitt anbetreffend, so ist derselbe bei den Fahrdienstlokomotiven um ein Kleines günstiger als im Vorjahr (0,2893 Kilogramm per Wagenachsenkilometer gegen 0,2906), dagegen hat im Rangirdienst durchschnittlich ein bedeutender Mehrverbrauch stattgefunden, nämlich 5,3116 Kilogramm per Rangirkilometer gegen 4,3281 Kilo- gramm im Vorjahr. Dieser Erscheinung liegen mehrerlei Ursachen zu Grunde: Während bisher der Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial nur schätzungsweise zwischen Fahr- und Rangirdienst repartirt wurde, hat für das Berichtsjahr zum ersten Mal eine genaue Ausscheidung stattgefunden. Dieselbe hat ergeben, dass der Brenn- und Schmiermaterialverbrauch der Rangirmaschinen bisher unterschätzt und theilweise den Fahrdienstlokomotiven belastet wurde. Dies ist die Veranlassung, warum, wie oben zu Titel III bereits bemerkt ist, die dem Zugkraftsdienst (Kapitel IV 3) zu Lasten des Expeditionsdienstes (Kapitel III 1 f) zu leistende Vergütung von Fr. 2. 70 auf Fr. 2. 90 per Rangirstunde erhöht wurde. Eine weitere Ursache des erwähnten Mehrkonsums liegt darin, dass schwerere Züge zu rangiren waren und dass man wegen Übertritts einer Anzahl Heizer als Lokomotivführer zur Gotthardbahn genöthigt war, noch unerfahrene Leute als Heizer, vorzugsweise beim Rangirdienst, einzustellen, die mit dem Brenn- und Schmiermaterial noch nicht ökonomisch umzugehen wussten.

Schliesslich ist eine Mehrausgabe von rund Fr. 27,000 auf dem Kapitel Wagenmiete (IV 2 g) zu notiren, trotzdem, dass die eigenen Wagen auf fremden Bahnen rund 3,780,000 mehr, die fremden Wagen auf der Nordost-

bahn rund nur 3,140,000 Wagenachsenkilometer mehr als im Vorjahr machten. Der Ausfall erklärt sich dadurch, dass von dem Guthaben von Fr. 75,032. 56 Cts., für Vermietung von Personenwagen an die Suisse Occidentale im Jahr 1881 Fr. 49,207. 50, im Jahr 1882 nurmehr Fr. 25,824. 76 Cts. zur Verbuchung kamen.

**V. „Bahntelegraphie.“** Die Ausgaben auf diesem Titel betragen Fr. 25,543. 16 Cts. gegen Fr. 24,837. 05 Cts. im Vorjahr. Die Zahl der Telegraphenstationen ist sich gleich geblieben, dagegen mussten in Folge Eröffnung der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahnstrecke Brugg-Wohlen auf den Gemeinschaftsstationen Rothkreuz, Brugg und Othmarsingen die Apparate um drei vermehrt werden. Die Zahl der im Betrieb stehenden Morse-Apparate beträgt nun 228. Im Berichtsjahr wurden 145,013 Bahndienstdepeschen, 36,522 mehr als im Vorjahr, befördert.

**VI. „Verschiedenes.“** Dieser Titel weist eine Mehrausgabe von Fr. 31,880. 06 Cts. auf, die sich hauptsächlich durch Leistung einer Subvention von Fr. 10,000 an die schweizerische Landesausstellung, durch Erhöhung der Einlage in den Unfallversicherungsfond von Fr. 40,000 auf Fr. 50,000 und durch Erhöhung des Beitrages der Gesellschaft an die Pensions- und Hülfskasse von Fr. 30,000 auf Fr. 40,000 begründet.

## 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 verminderte sich die Anzahl der Lokomotiven um 5 Stück, indem eine Tenderlokomotive (Serie D<sup>1</sup>) wegen Baufälligkeit vom Inventar abgeschrieben und 4 weitere Tenderlokomotiven der nämlichen Serie wegen Entbehrlichkeit verkauft wurden. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1882 **150** Stück vorhanden. Der durchschnittliche Bestand war 153 Stück.

**Leistungen.** Von den 150 Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 84 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 71 Lokomotiven, wovon 58 im Strecken- und 13 im Rangirdienst. Jene 84 Lokomotiven haben (mit Einschluss von 3 Gotthardbahn-Lokomotiven, welche auf den diesseitigen Linien eingefahren und zur Ausführung von Zügen verwendet wurden) im Ganzen 3,940,495 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,380,439 und im Rangirdienst 560,056 zurückgelegt (gegenüber 3,741,928 im Vorjahr, wovon 3,212,616 im Fahr- und 529,312 im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirdienstzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich pro 1882 auf 210,528, pro 1881 auf 194,312 Kilometer beziffern.

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

	Zugs- kilometer.	Vorspann- kilometer.	Nutz- kilometer.	Material- transport- kilometer.	Schneepflug- fahrkilometer.	Leerfahrten- kilometer.	Gesamt- total der Fahrkilometer.
Eigenes Netz, ausschliesslich ehe- malige Schweiz. Nationalbahn	2,005,201	90,776	2,095,977	718	32	36,235	2,132,962
Ehemalige Schweiz. Nationalbahn	400,757	1,349	402,106	352	—	539	402,997
Sulgen-Gossau . . . . .	73,104	—	73,104	—	—	22	73,126
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	296,666	6,068	302,734	2,805	—	2,907	308,446
Bötzbergbahn . . . . .	405,638	205	405,843	—	—	199	406,042
Effretikon-Hinweil . . . . .	56,626	18	56,644	—	—	18	56,662
Aushilfe an Tössthalbahn und Schweiz. Centralbahn . . . . .	—	156	156	—	—	48	204
<b>Total . . . . .</b>	<b>3,237,992</b>	<b>98,572</b>	<b>3,336,564</b>	<b>3,875</b>	<b>32</b>	<b>39,968</b>	<b>3,380,439</b>

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

	<b>1881.</b>	<b>1882.</b>
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm . . . . .	23,871,301	25,165,688
„ „ Tannenholz in Ster . . . . .	868,45	906,25
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlen-Ein- heiten reduzirt) in Kilogramm . . . . .	24,218,681	25,528,188
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . . . . .	52,822,3	52,872,5
„ „ Putzwaaren „ „ . . . . .	13,510	15,207
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 536,955. 66	Fr. 575,799. 89
„ „ „ per 100 Kilogramm . . . . .	„ 2. 22	„ 2. 26
„ „ Schmiermaterial . . . . .	„ 49,540. 24	„ 49,813. 15
„ „ „ per 1 Kilogramm . . . . .	Cts. 94	Cts. 94
„ „ Putzmaterial . . . . .	Fr. 11,648. 56	Fr. 14,333. 01
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . . .	„ 315,238. 28	„ 421,273. 66
<b>Totalkosten . . . . .</b>	<b>„ 913,382. 74</b>	<b>„ 1,061,219. 71</b>

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

	<b>1881.</b>	<b>1882.</b>
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . . . . .	3,131,909	4,093,042
„ „ Schmiermaterial „ „ . . . . .	9,528	11,204
„ „ Putzwaaren „ „ . . . . .	5,667	3,468
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 69,955. 55	Fr. 92,319. 12
„ „ Schmiermaterial . . . . .	„ 8,214. —	„ 10,559. 95
„ „ Putzmaterial . . . . .	„ 4,885. 60	„ 3,268. 07
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . . .	„ 39,084. 77	„ 38,529. 20
<b>Totalkosten . . . . .</b>	<b>„ 122,139. 92</b>	<b>„ 144,676. 34</b>

**Wagen. Bestand.** Im Berichtsjahr wurden 17 an die Gotthardbahn verkaufte zweiachsige Personenwagen (8 Stück II. Klasse, 9 III. Klasse) vom Inventar abgeschrieben. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden: **541** Stück mit 1220 Achsen und 22,715 Sitzplätzen (1881: 558 Stück mit 1254 Achsen und 23,371 Sitzplätzen).

Im Berichtsjahr verminderte sich die Anzahl der Gepäck- und Güterwagen um 9 Stück, indem 9 an die Gotthardbahn verkaufte zweiachsige Gepäckwagen vom Inventar abgeschrieben wurden. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1882 an Gepäck- und Güterwagen vorhanden: **2587** Stück mit 5198 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,241 Tonnen (1881: 2596 Stück mit 5216 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,295 Tonnen).

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

Der durchschnittliche Bestand war:

Personenwagen: 547 Stück mit 1231 Achsen und 22,931 Sitzplätzen,  
 Gepäck- und Güterwagen: 2590 „ „ 5204 „ „ 28,259 Tonnen Tragkraft.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf den eigenen Linien:

	<b>1881.</b>		<b>1882.</b>
Personenwagen . . . . .	19,672,094		20,861,688
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	34,022,410		34,615,454
	<u>53,694,504</u>		<u>55,477,142</u>
b) Auf fremden Bahnen:			
Personenwagen . . . . .	4,208,826		3,463,434
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	25,659,702		30,189,026
	<u>29,868,528</u>		<u>33,652,460</u>
Total . . . . .	<u>83,563,032</u>		<u>89,129,602</u>

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen . . . . .	1,789,938	1,241,736
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	25,543,738	29,404,904
Schweiz. Bahnpostwagen . . . . .	2,304,240	2,131,146
Total . . . . .	<u>29,637,916</u>	<u>32,777,786</u>

3. Von den Nordostbahnwagen und

fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn 83,332,420 88,254,928

**Unterhaltungskosten.** Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 8397,5 Kilogramm, wofür Fr. 4080. 53 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 8879,8 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 4072. 84 Cts. im Vorjahr. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 10,510 Achsenkilometer zurückgelegt (1881: 9384).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 316,781. 25 Cts. gegenüber Fr. 272,786. 75 Cts. im Vorjahr.



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

**I. Lokomotiven.**

	Fahrdienst						Rangirdienst		
	Personen- zugsloko- motiven	Per- sonen- zugsloko- motiven	Güter- zugsloko- motiven	Gemischte Tender- lokomotiven		Total		1881	1882
				(KlasseD)	(KlasseF)	1881	1882		
	(Klasse A)	(KlasseB)	(Klasse C)					1881	1882
<b>a) Stand und Leistungen.</b>									
Zahl der Lokomotiven . . .	49	16	43	15	12	140	135	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen . . . . . Km.	1,383,309	317,263	1,049,543	205,213	381,236	3,181,146	3,336,564	—	—
im Materialtransport . . . . .	3,338	352	155	18	12	3,494	3,875	—	—
in Schneepflugfahrten . . . . .	—	—	32	—	—	32	32	—	—
in Leerfahrten . . . . .	20,969	1,053	14,556	2,379	1,011	27,944	39,968	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.	1,407,616	318,668	1,064,286	207,610	382,259	3,212,616	3,380,439	723,624 ** (194,312)	770,584 ** (210,528)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer . 1882	3,856.5	873.1	2,915.9	568.8	1,047.3	—	9,261.5	—	—
1881	3,968.4	812.9	2,898.6	464.3	657.4	8,801.7	—	1,982.5	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	28,703,019	4,675,021	43,026,234	2,663,921	9,186,733	83,332,420	88,254,928	—	—
per Fahrkilometer . . . . .	1882	20.39	14.67	40.43	12.83	24.03	—	—	—
1881	21.34	14.94	38.40	12.06	22.11	25.94	—	—	—
<b>b) Kosten des Brennmaterials.</b>									
Verbrauch im Ganzen . . . . . Kg.	9,130,577	1,983,056	10,283,160	1,150,786	2,980,609	24,218,681	25,528,188	3,131,909	4,093,042
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. Kilogr. . . . .	1882	6.4866	6.2230	9.6620	5.5430	7.7974	—	7.5517	—
1881	6.7394	6.1686	9.3242	5.2016	7.8349	7.5386	—	4.3281	—
Kosten im Ganzen . . . . . Fr.	205,944.39	44,728.72	231,941.30	25,956.50	67,228.98	536,955.66	575,799.89	69,955.55	92,319.12
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1882	Cts.	14.6307	14.0862	21.7931	12.5025	17.5873	—	17.0333	—
1881	14.9502	13.8356	20.5613	11.7154	17.4869	16.7140	—	9.667	—
<b>c) Übrige Unterhaltungskosten.</b>									
Verbrauch an Schmiermaterial und Putzwaaren . . . . . Kg.	23,415.5	6,757	25,581	4,330	7,996	66,332.3	68,079.5	15,195	14,672
Verbr. per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. Kgr. . . . .	1882	0.0166	0.0212	0.0240	0.0209	0.0209	—	0.0201	—
1881	0.0172	0.0215	0.0249	0.0189	0.0232	0.0206	—	0.0210	—
Kosten des Schmier- und Putzmaterials . . . . . Fr.	22,062.66	6,366.61	24,103.04	4,079.83	7,534.02	61,188.80	64,146.16	13,099.60	13,828.02
Kosten per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1882	Cts.	1.57	2.00	2.26	1.97	1.97	—	1.90	—
1881	1.67	1.84	2.27	1.66	1.96	1.90	—	1.81	—
Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender:									
im Ganzen . . . . . Fr.	160,012.23	38,997.37	133,441.36	18,677.99	70,144.71	315,238.28	*421,273.66	39,084.77	38,529.20
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1882	Cts.	11.37	12.24	12.61	9.00	18.35	—	12.49	—
1881	11.01	6.27	11.65	8.20	—	9.81	—	5.40	—
<b>d) Total</b>									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen:									
im Ganzen . . . . . Fr.	388,019.28	90,092.70	389,485.70	48,714.32	144,907.71	913,382.74	1,061,219.71	122,139.92	144,676.34
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1882	Cts.	27.57	28.27	36.60	23.46	37.91	—	31.39	—
1881	27.64	21.95	34.47	21.57	19.45	28.43	—	16.88	—
per Wagenachsenkilom. . . . . 1882	„	1.35	1.93	0.91	1.83	1.58	—	1.20	—
1881	1.29	1.47	0.90	1.79	0.88	1.10	—	—	—
								für jeden Tag: Fr. 334.63	

\* Die Kosten für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn-Lokomotiven, welche im Vorjahr auf Conto „Baureserve der Nationalbahn“ verrechnet wurden, sind für das Jahr 1882 in die Betriebsrechnung aufgenommen.

\*\* Die eingeklammerten Ziffern stellen die Rangirkilometer der Fahrdienstlokomotiven dar.

**a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.  
II. Personenwagen.**

<b>A. Stand und Leistungen.</b>													
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	Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast		
					I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				im Ganzen	per Bahnkilometer	per Achsenkilometer
	Tonnen											4.84	4.81
1882	69	472	541	1220	1,187	7,200	14,328	22,715	10,737,387	96,280,693	107,018,080	155,324	
1881	69	489	558	1254	1,187	7,496	14,688	23,371	10,563,050	92,605,213	103,168,263	148,872	

  

<b>B. Unterhaltungskosten.</b>													
Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen u. Beleuchtung			
		im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahme		Material	Ausgaben für Material u. Arbeitslöhne	per Achsenkilometer		Material	Arbeitslöhne für Wagen-Reiniger und Heizer	Totalkosten per Achsenkilometer	
								Schmiere	Ausgaben				
		Franken	Centimes	in Prozenten der Einnahme		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes	
											0.27354	0.26758	
1882	24,325,122	125,620.21	0.516	1.888	22,103,424	2,103.2	2,509.63	0.09515	0.0114	23,072.14	37,390.27	0.27354	
1881	23,880,920	91,575.53	0.383	1.419	21,462,032	2,286.9	2,578.78	0.10656	0.0120	21,905.86	35,523.15	0.26758	

**III. Gepäck- und Güterwagen.**

<b>A. Stand und Leistungen.</b>															
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					Die Wagen haben	
	achträdige	vierrädige	vierrädige	der Wagen	der Achsen				Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast			leer	beladen
											im Ganzen	per Bahnkilomtr.	per Achsenkilomtr.		
	Tonnen											Achsenkilometer			
1882	12	62	2,513	2,587	5,198	28,241	2.8460	5.43	106,882,562	195,344,558	302,227,120	438,646	4.72	16,268,251	47,752,107
1881	12	71	2,513	2,596	5,216	28,295	2.8502	5.43	95,048,718	181,432,767	276,481,485	398,963	4.64	14,676,458	44,889,690

  

<b>B. Unterhaltungskosten.</b>													
Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen			
		im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahme		Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Betreffniss per Achsenkilometer		Ausgaben für Arbeitslöhne			
								Schmiere	Ausgaben	Total	per Achsenkilometer		
		Franken	Centimes	in Prozenten der Einnahme		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes		
											0.00382	0.00384	
1882	64,804,480	191,161.04	0.295	1.732	66,151,504	6,294.3	7,510.90	0.09515	0.0114	2,525.68	0.00382		
1881	59,682,112	181,211.22	0.304	1.802	61,870,388	6,592.9	7,434.06	0.10656	0.0120	2,376.68	0.00384		





c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials, ausschl. Schiffe. (Aus den Erneuerungs- bzw. Reservefonds der Nordostbahn und Filialbahnen bestritten)		
		Centralver-waltung	Unter-haltungs-kosten	Expedi-tions-dienst	Trans-port-dienst	Tele-graphie	Ver-schiede-nes	Im Ganzen	per Lokomotiv-kilometer	per Wagen-achsen-Kilometer	per Bahn-kilom.	Gesamtbetrag	
												Oberbau	Transport-Material
Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	
1855	60	395	1,377	1,689	1,720	—	—	5,181	2.26	14.06	—	—	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—	—	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—	—	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,761	31	—	8,087	2.14	10.05	—	—	—
1859	168.1	491	1,820	3,408	2,828	38	—	8,585	2.28	8.64	—	—	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	48	121	9,613	2.38	8.93	—	—	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,095	60	247	12,207	2.43	8.88	283	50,387	—
1862	178	638	2,267	3,139	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664	118,182	—
1863	178	783	2,422	3,257	6,852	61	234	13,609	2.62	9.23	—	—	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	55	148	11,564	2.36	8.59	—	—	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,848	63	192	10,926	2.25	8.51	67	17,232	—
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—	—	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829	218,859	—
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840	221,849	—
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	63	191	13,984	2.42	8.49	822	219,650	—
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600	446,533	—
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923	555,832	—
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867	558,346	—
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983	673,592	218,180
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115	830,522	100,867
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349	1,016,623	122,065
1876	467	580	4,955	4,782	10,862	95	476	21,750	2.99	10.77	3,010	1,087,071	318,467
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743	958,848 <sup>1)</sup>	472,756 <sup>2)</sup>
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	—
1879	549	543	2,465 <sup>3)</sup>	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473 <sup>3)</sup>	—
1880	607 <sup>4)</sup>	432	2,279 <sup>3)</sup>	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,371 <sup>3)</sup>	24,949
1881	688 <sup>4)</sup>	378	2,133 <sup>3)</sup>	3,923	3,509	36	223	10,202	2.19	8.43	749	453,970 <sup>3)</sup>	61,701
1882	689	366	2212 <sup>3)</sup>	4,132	3,916	37	269	10,932	2.23	8.53	887	501,353 <sup>3)</sup>	109,700

1) 1877 einschliesslich Fr. 600,000. — Tilgung der Amortisations-Rechnung für antizipirten Geleisumbau zu Lasten des Reservefonds.  
 2) " " " 413,562.10 idem idem " Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.  
 3) 1879/82 Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.  
 4) 1880/81 ausschliesslich Suhr-Zofingen.

### D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

<u>1881</u>		<u>1882</u>
Fr. 12,860,988. 64	Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr . . . . .	Fr. 13,471,547. 66
„ 203,702. 94	„ „ „ „ „ „ Mittelbare Einnahmen . . . . .	„ 227,210. 78
Fr. 13,064,691. 58		Fr. 13,698,758. 44
„ 5,317,429. 66	„ „ „ „ „ „ Betriebsausgaben . . . . .	„ 5,610,799. 70
Fr. 7,747,261. 92	„ „ „ „ „ „ Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen . . . . .	Fr. 8,087,958. 74
	Davon ab:	
	Fr. 122,519. 13 Ausbau und neue Anlagen	Fr. 155,384. 82
„ 1,172,519. 13	„ 1,050,000. — Einlage in den Erneuerungsfond	„ 1,150,000. —
Fr. 6,574,742. 79	„ „ „ „ „ „ Betriebsergebniss des eigenen Netzes . . . . .	Fr. 6,782,573. 92
	50,32 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> in Prozenten der Bruttoeinnahme	49,51 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
	Fr. 12,175. 45 (540 Klm.) per Bahnkilometer (541 Klm.)	Fr. 12,537,10
	„ 2. 71 „ „ „ „ „ „ Zugskilometer . . . . .	„ 2. 74
	„ 2. 64 „ „ „ „ „ „ Nutzkilometer . . . . .	„ 2. 64
	Fügt man zu obigen Summen	
„ 230,223. 93	„ „ „ „ „ „ den Ertrag der Dampfboote mit . . . . .	„ 293,349. 35
„ 883,775. 25	„ „ „ „ „ „ den Ertrag der Beteiligung an andern Bahnen mit . . . . .	„ 1,144,930. 54
	so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes einschliesslich	
Fr. 7,688,741. 97	„ „ „ „ „ „ Dampfboote . . . . .	Fr. 8,220,853. 81
„ 216,411. 16	„ „ „ „ „ „ Dazu: Aktivzinsensaldo . . . . .	„ 247,760. 06
Fr. 7,905,153. 13	„ „ „ „ „ „ Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation . . . . .	Fr. 8,468,613. 87
	Hiezu sind erforderlich:	
Fr. 2,482,750. —	Für Zinse auf Obligationenanleihen . . . . .	Fr. 2,464,000. —
„ 316,362. 50	„ „ „ „ „ „ Subventionsanleihen . . . . .	„ 315,875. —
„ 3,313,344. 25	„ „ „ „ „ „ Einzahlungen auf das Anleihen von 160 Millionen Franken	„ 3,411,037. 50
„ 70,000. —	„ „ „ „ „ „ dem Anleihen von 3 Millionen Franken auf der Ostsektion	„ 85,000. —
	„ „ „ „ „ „ Amortisationsquote des 160 Millionen Anleihens und Jahreskommission	
„ 436,516. 23	„ „ „ „ „ „ an die Eisenbahnbank . . . . .	„ 390,000. —
Fr. 6,618,972. 98	„ „ „ „ „ „ Total . . . . .	Fr. 6,665,912. 50
Fr. 1,286,180. 15	„ „ „ „ „ „ Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von . . . . .	Fr. 1,802,701. 37
	Die vorstehende Übersicht zeigt gegenüber dem Vorjahr eine Mehreinnahme aus dem	
Transportverkehr von . . . . .		Fr. 610,559. 02
eine Vermehrung der mittelbaren Einnahmen von . . . . .		„ 23,507. 84
		Fr. 634,066. 86
dagegen eine Zunahme der Betriebsausgaben von . . . . .		„ 293,370. 04
	Die Vermehrung des Brutto-Überschusses der Betriebseinnahmen beträgt somit . . . . .	Fr. 340,696. 82

	Übertrag	Fr. 340,696. 82
Für Ausbau und neue Anlagen tritt eine Vermehrung ein von . . . . .	Fr. 32,865. 69	
und die Einlage in den Erneuerungsfond ist um . . . . .	„ 100,000. —	
grösser; es kommen daher weitere . . . . .		„ 132,865. 69
in Abzug, und der Nettoüberschuss beträgt demnach auf dem eigenen Netze nur . . . . .		Fr. 207,831. 13
mehr als im Vorjahr.		
Dagegen ist der Ertrag der Dampfboote um . . . . .		„ 63,125. 42
und der Ertrag der Beteiligung an andern Bahnen um . . . . .		„ 261,155. 29
grösser als im Vorjahr, so dass sich auf dem betriebenen Netze, einschliesslich Dampfschiffahrt, ein Mehrertrag ergibt von . . . . .		Fr. 532,111. 84
Fügen wir dazu noch den Mehrertrag des Interessenconto von . . . . .		„ 31,348. 90
so bleiben . . . . .		Fr. 563,460. 74
mehr verfügbar für Verzinsung und Amortisation.		
In Folge der Einzahlungen der Eisenbahnbank haben sich jedoch auch die Bedürfnisse für Verzinsung des betreffenden Anleihe erhöht; ebenso ist der Zins für das Anleihen auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn laut Vertrag wieder um $\frac{1}{2}$ 0/0 gestiegen; dagegen fällt der bisherige Betrag für Amortisation der Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen weg und es erhöht sich die Summe für Verzinsung und Amortisation um . . . . .		„ 46,939. 52
so dass der Saldo des Reinertrags denjenigen im Jahr 1881 übersteigt um . . . . .		Fr. 516,521. 22
Im Jahr 1882 beträgt der Netto-Einnahmenüberschuss demnach . . . . .		Fr. 1,802,701. 37

Von dieser Summe empfehlen wir folgende Abschreibungen zu bewerkstelligen:

1. In Folge Revision des Inventars des Kursdienstes und Übergabe verschiedener Inventargegenstände an die Hauptmagazinverwaltung, Minderwerth . . . . .	Fr. 6,470. —
2. Auf ausrangirten Reservestücken der Werkstätte, auf Lokomotivrädern und Radsätzen . . . . .	„ 32,963. 46
3. Erledigung einer vom Jahr 1876 herrührenden Pendeuz mit dem Comité der Bülach-Regensberger-Bahn durch Nachzahlung an die Obligationeninhaber derselben . . . . .	„ 6,798. —
4. Amortisation der zweiten Hälfte der Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen von 50 Millionen mit der Schweizerischen Centralbahn laut Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1882 . . . . .	„ 317,678. 13
5. Amortisation der an die Eisenbahnbank im Jahre 1879 bezahlten Spezialkommission (deren Begründung s. oben unter III. Finanzverwaltung) . . . . .	„ 500,000. —
	Fr. 863,909. 59
abzüglich der Nettoeinnahme auf der Korrentrechnung über die Objekte der rechtufrigen Zürichseebahn . . . . .	„ 3,453. 32
	Fr. 860,456. 27
Hiezu kommt Übertrag des Betriebsdefizits der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil pro 1882 auf Dubiosenconto . . . . .	„ 31,076. 47
Summa	Fr. 891,532. 74

Vom obigen Saldo des Reinertrags in Abzug gebracht, bleiben verfügbar . . . . .	Fr. 911,168. 63
oder einschliesslich des Saldo-Vortrags vom Jahre 1881 mit . . . . .	„ 10,496. 55
	<hr/>
im Ganzen	Fr. 921,665. 18

über deren Verwendung Ihnen ein besonderer Antrag des Verwaltungsraths vorgelegt werden wird.

Die diesjährige Einlage in den Erneuerungsfond ist auf Grundlage des Regulativs berechnet, und es konnten demselben ausserdem auch dieses Jahr wieder Fr. 100,000 zugewiesen werden als Mehrerlös auf den bei der Bahnerneuerung gewonnenen und ihm gutgeschriebenen Oberbaumaterialien. Die Ausgaben des Fonds bestehen in Fr. 347,888. 82 für streckenweisen Umbau und Fr. 112,439. 65 für Abschreibungen auf ausrangirten und verkauften Lokomotiven und für Anschaffung neuer Güterschiffe auf dem Zürichsee.

Der Titel Ausbau und neue Anlagen umfasst unter anderen folgende Arbeiten: Zweite Jahresrate für die definitive Anlage der Station Horgen, Erstellung von Reserve- und Stumpengeleisen in Romanshorn, Erstellung eines Lagerplatzes in Romanshorn, Erstellung eines Unterkunflokals in Brugg, Wasserversorgung der Station Brugg, Erhöhung der Ufermauer auf Station Richtersweil, Sicherungsarbeiten bei der Station Schwanden, Einrichtung von zwei Wagen für Gasbeleuchtung und mit Hardybremsen; Verlängerung von Geleisen, Einrichtung von Signalen und Telegraphen, Korrekturen von Strassen und Gewässern.

Es befinden sich unter diesen Arbeiten verschiedene, welche mit allem Recht hätten dem Bauconto belastet werden können, die wir aber hier belassen haben, um keine Änderung der diesfälligen Buchung zu veranlassen. Mit Rücksicht auf die beabsichtigten gesetzgeberischen Massnahmen über das Rechnungswesen der Eisenbahnen werden wir aber künftig derartige Posten genauer ansehen und behalten uns auch vor, ein Verzeichniss derjenigen Arbeiten anzufertigen, welche in den letzten Jahren auf Ausbau und neue Anlagen gebucht worden sind, aber eigentlich dem Bauconto angehören, um dieselben je nach Umständen dem letzteren wieder zu belasten.



**E. Verschiedenes.**

**1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.**

**Verkehr und Einnahmen.**

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1881		1882		1881			1882			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
<b>I. Personentransport.</b>											
Einfache Fahrt	I. Platz . . .	25,595	25.44	29,091	26.76	42,200.	23	39.63	45,508.	21	40.23
"	II. " . . .	27,790	27.62	29,007	26.69	33,474.	37	31.44	32,916.	24	29.10
Hin- und Rückfahrt	I. " . . .	8,452	8.40	8,931	8.22	7,628.	27	7.16	7,636.	74	6.76
"	II. " . . .	20,190	20.06	21,479	19.76	10,893.	99	10.23	11,917.	65	10.54
Abonnementsbillete	I. " . . .	3,593	3.57	4,081	3.75	711.	75	0.67	3,695.	67	3.27
"	II. " . . .	5,094	5.06	5,433	5.00	3,532.	04	3.32	3,411.	04	3.01
Lustfahrtbillete	I. " . . .	6,336	6.30	5,153	4.74	6,346.	52	5.96	5,642.	92	4.99
"	II. " . . .	3,573	3.55	5,518	5.08	1,692.	68	1.59	2,382.	02	2.10
	<b>Total . . .</b>	<b>100,623</b>	<b>100</b>	<b>108,693</b>	<b>100</b>	<b>106,479.</b>	<b>85</b>	<b>100</b>	<b>113,110.</b>	<b>49</b>	<b>100</b>
<b>Rekapitulation nach Plätzen:</b>											
	I. Platz . . . . .	43,976	43.70	47,256	43.48	56,886.	77	53.42	62,483.	54	55.24
	II. " . . . . .	56,647	56.30	61,437	56.52	49,593.	08	46.58	50,626.	95	44.76
	<b>Total . . . . .</b>	<b>100,623</b>	<b>100</b>	<b>108,693</b>	<b>100</b>	<b>106,479.</b>	<b>85</b>	<b>100</b>	<b>113,110.</b>	<b>49</b>	<b>100</b>
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>											
		Tonnen		Tonnen		5,834.	40		5,940.	47	
		615	.	661	.						
<b>III. Viehtransport.</b>											
	Klasse a, Pferde . . . . .	Stück		Stück							
	" b, schweres Vieh . . . . .	75	2.33	41	1.68						
	" c, leichtes " . . . . .	1,254	38.93	1,192	48.71						
	" d, Schweine . . . . .	1,043	32.38	401	16.39	5,645.	60		7,689.	42	
	" e, Kälber, Schafe und Ziegen . . . . .	63	1.96	69	2.82						
	Hunde . . . . .	473	14.68	427	17.45						
		313	9.72	317	12.95						
	<b>Total . . . . .</b>	<b>3,221</b>	<b>100</b>	<b>2,447</b>	<b>100</b>	<b>5,645.</b>	<b>60</b>	<b>.</b>	<b>7,689.</b>	<b>42</b>	<b>.</b>
<b>IV. Gütertransport.</b>											
	Eilgut . . . . .	Tonnen		Tonnen							
	Stückgut . . . . .	1,490	0.97	1,343	0.78						
	Massengut A . . . . .	9,516	6.22	8,672	5.02						
	" B . . . . .	24,297	15.90	17,922	10.37	427,379.	79		480,147.	82	
	Spezialtarif I . . . . .	69,966	45.78	96,165	55.66						
	" II. . . . .	35,424	23.18	37,793	21.88						
		12,149	7.95	10,867	6.29						
	<b>Total . . . . .</b>	<b>152,842</b>	<b>100</b>	<b>172,762</b>	<b>100</b>	<b>427,379.</b>	<b>79</b>	<b>.</b>	<b>480,147.</b>	<b>82</b>	<b>.</b>
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>											
						258.	42		127.	11	
	<b>Gesammttotal . . . . .</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>545,598.</b>	<b>06</b>	<b>.</b>	<b>607,015.</b>	<b>31</b>	<b>.</b>
<b>Rekapitulation:</b>											
	Personentransport . . . . .					106,479.	85	19.52	113,110.	49	18.63
	Gepäcktransport . . . . .					5,834.	40	1.07	5,940.	47	0.98
	Viehtransport . . . . .					5,645.	60	1.04	7,689.	42	1.27
	Gütertransport . . . . .					427,379.	79	78.33	480,147.	82	79.10
	Verschiedenes . . . . .					258.	42	0.04	127.	11	0.02
	<b>Total . . . . .</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>545,598.</b>	<b>06</b>	<b>100</b>	<b>607,015.</b>	<b>31</b>	<b>100</b>

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.
<b>1882</b>	108,693	113,110	49	661	5,940	47	2,447	7,689	42	172,762	480,147	82	127	11	607,015	31
<b>1881</b>	100,623	106,479	85	615	5,834	40	3,221	5,645	60	152,842	427,379	79	258	42	545,598	06
mehr als 1881	8,070	6,630	64	46	106	07	—	2,043	82	19,920	52,768	03	—	—	61,417	25
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	774	—	—	—	—	—	131	31	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
<b>1882</b>	Fr. 1. 04	Fr. 8. 99	Fr. 3. 14	Fr. 2. 78
<b>1881</b>	„ 1. 06	„ 9. 49	„ 1. 75	„ 2. 80

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

<b>1881</b>				<b>1882</b>			Gegenüber 1881			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
10,000	—	2.52	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.53	—	—	—	—
7,598	08	1.91	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	10,862	27	2.75	3,264	19	—	—
107,966	67	27.20	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffs- personals . . . . .	112,623	52	28.51	4,656	85	—	—
1,763	42	0.44	4. Bekleidung desselben . . . . .	2,020	22	0.51	256	80	—	—
1,498	16	0.38	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	1,997	03	0.51	498	87	—	—
64,183	80	16.18	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . . . .	76,332	—	19.32	12,148	20	—	—
97,320	33	24.52	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch- tung und Beheizung der Schiffe . . . . .	102,380	20	25.91	5,059	87	—	—
80,401	84	20.26	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung . .	57,062	33	14.44	—	—	23,339	51
6,913	30	1.74	10. Assekuranzprämien . . . . .	7,144	98	1.81	231	68	—	—
19,234	74	4.85	11. Verschiedenes . . . . .	14,647	76	3.71	—	—	4,586	98
396,880	34	100	. . . . . Total . . . . .	395,070	31	100			1,810	03

Der Personenverkehr und die Einnahmen aus demselben sind seit 1879 wieder in stetiger, wenn auch langsamer Besserung begriffen, nachdem sie von 1876 an sich in absteigender Linie bewegt hatten; die grössten Einnahmen (1869) sind bisher nicht wieder erreicht worden. Der Güterverkehr und die Einnahmen aus demselben sind viel grösseren Schwankungen unterworfen; doch haben die vier letzten Jahre Ertragnisse geliefert, wie sie vorher in gleicher Höhe nicht in solcher Gleichmässigkeit auftraten. Die diesjährige Mehreinnahme fällt ausschliesslich auf Rechnung des Getreideverkehrs, sie ist indessen durch einen abermaligen Rückgang des Holz- und Weinverkehrs geschmälert worden.

Obwohl die Leistung der Schiffe 11,184 Kilometer mehr als im Vorjahr betrug, ist nicht nur keine Mehrausgabe, sondern gegentheils eine kleine Minderausgabe zu verzeichnen. Es rührt dies in erster Linie daher, dass für den Unterhalt der Schiffe auf Betriebsrechnung rund Fr. 23,000 weniger aufzuwenden waren, indem im Vorjahr Hauptreparaturen an den mit Bayern und Württemberg gemeinschaftlichen Trajektschiffen stattfanden, die sich im Berichtsjahr nicht wiederholten, und für Reparaturen an eigenen Schiffen etwa Fr. 3000 weniger verausgabt wurden

als im Jahr 1881. Das im Berichtsjahr in Umbau genommene Dampfboot „Bodan“ gelangte erst im laufenden Jahr zur Vollendung, und es werden die betreffenden Kosten dem Erneuerungsfond auffallen. Zu dem günstigen Ergebniss hat ferner der Umstand beigetragen, dass die, einer Hauptreparatur unterzogenen Dampfschiffe durchschnittlich weniger Brennmaterial konsumirten.

Finanzergebniss des Bodenseedampfbootbetriebs.

	1881					1882				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen . . . . .	545,598	06	5	73	—	607,015	31	5	70	—
Ausgaben . . . . .	396,880	34	4	17	72.74	395,070	31	3	71	65.08
Vorschlag . . . . .	148,717	72	1	56	27.26	211,945	—	1	99	34.92

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr sind im Bestande des Betriebsmaterials Änderungen nicht eingetreten; dasselbe bestand demnach zu Ende 1882 aus 6 Raddampfern und 4 eisernen Schleppschiffen, sodann 1 Dampfähre gemeinschaftlich mit Württemberg, 1 Dampfähre und 1 eisernen Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern.

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

	1881	1882
<b>a. Leistungen der Schiffe:</b>		
Dampfboote und Trajektfähren (letztere zur Hälfte).		
Dieselben haben zurückgelegt . . . . . Kilometer	95,214	106,398
und zwar in . . . . . Zeitstunden	6,003	7,011
sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . . Kilometer	15.86	15.18
Schleppboote. Solche durchliefen . . . . . „	56,626	62,730
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz . . . . . Ster</b>		
Steinkohlen . . . . . Tonnen	2,922.410	3,159.500
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen) . . . . . „	2,932.210	3,172.400
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . . Kilogramm	30.796	29.816
„ Zeitstunde . . . . . „	488.457	452.489
Kosten für Brennmaterial im Ganzen . . . . . Franken	84,837.57	89,272.53
per Kilometer . . . . . Centimes	89.10	83.90
„ Zeitstunde . . . . . Franken	14.13	12.73
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen . . . . . Tonnen</b>		
per Kilometer . . . . . Kilogramm	0.101	0.093
„ Zeitstunde . . . . . „	1.600	1.405
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen . . . . . Franken	9,496.62	10,097.56
per Kilometer . . . . . Centimes	9.97	9.49
„ Zeitstunde . . . . . „	158.19	144.02
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen . . . . . Franken</b>		
per Kilometer . . . . . Centimes	84.44	53.63

**2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.**

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1881		1882		1881			1882		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>										
Einfache Fahrt . . . . . I. Platz	32,401	4.15	31,260	3.86	32,572.	57	8.43	31,355.	78	7.95
„ „ . . . . . II. „	147,248	18.88	145,299	17.92	77,220.	11	19.98	77,084.	16	19.54
Hin- und Rückfahrt . . . . . I. „	117,830	15.11	121,142	14.94	86,529.	02	22.39	87,619.	74	22.21
„ „ . . . . . II. „	380,292	48.76	392,776	48.45	161,046.	61	41.67	166,030.	85	42.09
Abonnementsbillete . . . . . I. „	43,872	5.63	48,249	5.95	11,095.	30	2.87	10,733.	62	2.72
„ „ . . . . . II. „	41,274	5.29	48,609	6.00	8,772.	80	2.27	9,461.	68	2.40
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . . . . . I. „	5,918	0.76	12,211	1.51	5,047.	35	1.31	8,141.	63	2.06
„ „ . . . . . II. „	11,037	1.42	11,093	1.37	4,165.	31	1.08	4,056.	81	1.03
<b>Total . . . . .</b>	<b>779,872</b>	<b>100</b>	<b>810,639</b>	<b>100</b>	<b>386,449.</b>	<b>07</b>	<b>100</b>	<b>394,484.</b>	<b>27</b>	<b>100</b>
<b>Rekapitulation nach Plätzen:</b>										
I. Platz . . . . .	200,021	25.65	212,862	26.26	135,244.	24	35.00	137,850.	77	34.94
II. „ . . . . .	579,851	74.35	597,777	73.74	251,204.	83	65.00	256,633.	50	65.06
<b>Total . . . . .</b>	<b>779,872</b>	<b>100</b>	<b>810,639</b>	<b>100</b>	<b>386,449.</b>	<b>07</b>	<b>100</b>	<b>394,484.</b>	<b>27</b>	<b>100</b>
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>										
	Tonnen		Tonnen		4,853.	26		4,930.	85	
	617	.	636	.						
<b>III. Viehtransport.</b>										
	Stück		Stück							
Klasse I . . . . .	27	0.55	28	0.59	3,377.	95	.	3,167.	15	.
„ II . . . . .	1,667	34.07	1,741	37.02						
„ III . . . . .	3,010	61.52	2,651	56.37						
„ IV . . . . .	189	3.86	283	6.02						
<b>Total . . . . .</b>	<b>4,893</b>	<b>100</b>	<b>4,703</b>	<b>100</b>						
<b>* IV. Gütertransport.</b>										
Eilgut . . . . .	Tonnen		Tonnen		94,331.	72	.	87,780.	56	.
Klasse I . . . . .	4,100	13.01	4,142	13.83						
„ II . . . . .	1,602	5.08	1,626	5.43						
„ A . . . . .	10,174	32.28	9,288	31.02						
„ B . . . . .	2,973	9.43	3,132	10.46						
„ C . . . . .	1,438	4.56	1,022	3.41						
„ D . . . . .	3,188	10.12	3,066	10.24						
„ E . . . . .	1,705	5.41	1,213	4.05						
„ . . . . .	6,339	20.11	6,455	21.56						
<b>Total . . . . .</b>	<b>31,519</b>	<b>100</b>	<b>29,944</b>	<b>100</b>						
Lokalspesen . . . . .					25,686.	65		21,281.	40	
<b>Total . . . . .</b>					<b>120,018.</b>	<b>37</b>		<b>109,061.</b>	<b>96</b>	
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>										
					3,412.	54		2,714.	—	
<b>Gesammttotal . . . . .</b>					<b>518,111.</b>	<b>19</b>		<b>514,358.</b>	<b>23</b>	
<b>Rekapitulation:</b>										
Personentransport . . . . .					386,449.	07	74.59	394,484.	27	76.69
Gepäcktransport . . . . .					4,853.	26	0.94	4,930.	85	0.96
Viehtransport . . . . .					3,377.	95	0.65	3,167.	15	0.62
Gütertransport . . . . .					120,018.	37	23.16	109,061.	96	21.20
Verschiedenes . . . . .					3,412.	54	0.66	2,714.	—	0.53
<b>Total . . . . .</b>					<b>518,111.</b>	<b>19</b>	<b>100</b>	<b>514,358.</b>	<b>23</b>	<b>100</b>

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.
<b>1882</b>	810,639	394,484	27	636	4,930	85	4,703	3,167	15	29,944	109,061	96	2,714	—	514,358	23
<b>1881</b>	779,872	386,449	07	617	4,853	26	4,893	3,377	95	31,519	120,018	37	3,412	54	518,111	19
mehr als 1881	30,767	8,035	20	19	77	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	190	210	80	1,575	10,956	41	698	54	3,752	96

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
<b>1882</b>	Fr. 0. 49	Fr. 7. 75	Fr. 0. 67	Fr. 3. 64
<b>1881</b>	„ 0. 50	„ 7. 87	„ 0. 69	„ 3. 81

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

<b>1881</b>				<b>1882</b>			Gegenüber 1881			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
						Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
15,000	—	3.48	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.46	—	—	—	—
19,622	—	4.49	2. Gehalte des Administrationspersonals .	16,953	50	3.92	—	—	2,668	50
196,073	50	44.91	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	195,411	98	45.13	—	—	661	52
2,622	17	0.60	4. Bekleidung desselben . . . . .	4,135	95	0.95	1,513	78	—	—
15,790	56	3.62	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	16,744	04	3.87	953	48	—	—
105,377	91	24.14	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	105,196	76	24.50	—	—	181	15
76,806	94	17.59	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	75,920	15	17.54	—	—	886	79
2,874	45	0.66	8. Assekuranzprämien . . . . .	2,762	55	0.64	—	—	111	90
2,437	45	0.56	9. Verschiedenes . . . . .	828	95	0.19	—	—	1,608	50
436,604	98	100	. . . . . Total . . . . .	432,953	88	100	—	—	3,651	10

Der Verkehr und die Einnahmen haben sich im Ganzen auf der Höhe des Vorjahrs erhalten; die Vermehrung des Personenverkehrs und die Verminderung des Güterverkehrs — letztere nicht unerheblich — sind keinen besonders hervortretenden Ursachen zuzuschreiben.

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 3651. 10 Cts. vermindert, ungeachtet die Fahrleistung um 13,250 Kilometer grösser war; die Minderausgabe rührt im Wesentlichen von der Anordnung her, dass inskünftig, erstmals für das Jahr 1882, die Gehalte der Dampfbootbuchhaltung (Kap. 2), welche bisher ganz auf Zürichseebetrieb verrechnet wurden, hälftig der Bodenseebetriebsrechnung belastet werden sollen. — In den Reparaturkosten (Kap. 7) erscheinen Fr. 19,350. 35 Cts. für Umbau des Dampfbootes „Lukmanier“ und Fr. 9519. 77 Cts. für Hauptreparatur des Remorqueurs „Biene“, welche mit Rücksicht darauf, dass mit dem Umbau eine totale Erneuerung des Kessels oder der Maschinen nicht verbunden war, gemäss den Bestimmungen des Regulativs für den Erneuerungsfond der Betriebsrechnung belastet wurden.



### 3. Werkstättebetrieb.

Im abgelaufenen Jahr war die Werkstätte mehr noch wie früher im Falle, ihre Thätigkeit auf die Arbeiten für Zwecke der eigenen Verwaltung zu beschränken, indem man ohnedies der beschränkten Arbeitsräume wegen mit Genehmigung der Behörden die Arbeitszeit verlängern musste, um mit den Reparaturen nicht in Rückstand zu kommen. Mit Rücksicht hierauf wurde ein auf Conto Erneuerungsfond begonnener Umbau der Personenzugslokomotive A 40 in eine Güterzugslokomotive der Serie C<sup>I</sup> wieder sistirt. Die Thätigkeit der Werkstätte bestand hauptsächlich im Unterhalt und in der Erneuerung des Rollmaterials, der Dampf- und Schleppboote, in Arbeiten für Unterhalt des Oberbaues, der Bahneinfriedigungen, der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, des Inventars der Bahn-telegraphie und in Anfertigung neuer Weichen.

Die Zahl der Werkstättearbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Dépôt Winterthur und Werfte Wollishofen, betrug am Ende des Jahres 1882 429 Mann (1881 : 393).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	<b>1881</b>	<b>1882</b>
An Einnahmen . . . . .	Fr. 938,157. 13	Fr. 1,072,756. 51
„ Ausgaben . . . . .	„ 934,536. 11	„ 1,063,617. 88
Differenz	Fr. 3,621. 02	Fr. 9,138. 63

Dieser Reinertrag pro 1882 wurde zur Abschreibung auf den Reservevorräthen der Werkstätte verwendet und eine weitere Abschreibung von Fr. 32,963. 46 Cts. auf diesem Conto zu Lasten der Betriebsrechnung vorgenommen.

### 4. Unfälle.

Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr **46** vorgekommen, nämlich 10 Entgleisungen, 5 Zusammenstösse und 31 sonstige Unfälle. Menschen wurden bei diesen Unfällen getödtet 14, erheblich verletzt 15; die Todesfälle betrafen 2 Reisende, 6 Angestellte und 6 dritte Personen; die Verletzungen 3 Reisende, 6 Angestellte und 6 fremde Personen; in 25 Fällen (6 Selbstmorde inbegriffen) lag Selbstverschulden vor.

### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1882 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. 13,950,839. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . . . .	„ 36,940,000. —
	Fr. 50,890,839. —

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 514,000. —
Total	Fr. 51,404,839. —

Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die per Ende 1882 nachstehendes Resultat erzielen:

a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

Aktivsaldo vom Jahr 1881 . . . . .	Fr. 216,279. 20	
Einnahmen im Jahr 1882 . . . . .	Fr. 20,000. —	
Verausgabt wurden im Jahr 1882 in Folge der Unfälle in Weinfelden am 2. Mai 1881 und in Islikon am 11. Dezember 1882 .	„ 1,346. 14	„ 18,653. 86
		Bestand am 31. Dezember 1882 Fr. 234,933. 06

b) Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen von Angestellten etc.:

Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond per Ende 1881 . . . . .	Fr. 88,293. 98	
Einnahmen im Jahr 1882 . . . . .	Fr. 50,000. —	
Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1882 auf . . . . .	„ 18,887. 78	„ 31,112. 22
		Bestand am 31. Dezember 1882 . „ 119,406. 20
		Total . Fr. 354,339. 26

**6. Personaletat.**

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>		
Beamte und Angestellte . . . . .	139	
Arbeiter im Taglohn . . . . .	24	163
<b>II. Bahnunterhalt und Aufsicht.</b>		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) . . . . .	476	
Arbeiter im Taglohn . . . . .	557	1,033
<b>III. Expeditions- und Zugdienst.</b>		
Beamte und Angestellte . . . . .	1,241	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn) . . . . .	466	1,707
<b>IV. Maschinendienst und Werkstätten.</b>		
Beamte und Angestellte . . . . .	323	
Arbeiter im Taglohn (wovon 415 Werkstättearbeiter) . . . . .	586	909
		3,812
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals . . . . .		
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,53 Angestellte (im Vorjahr 5,05).		
<b>V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.</b>		
Beamte und Angestellte . . . . .	146	
Arbeiter im Taglohn . . . . .	52	198
<b>Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:</b>		
Beamte und Angestellte . . . . .	2,325	
Arbeiter im Taglohn . . . . .	1,685	4,010



### 7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

#### a) Pensions- und Hilfskasse (früher Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 1,012,363. 86

Im Jahr 1882 kamen an Einnahmen hinzu:

Beitrag der Nordostbahngesellschaft . . . . .	Fr. 40,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . . . .	„ 129,821. 28	
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . . . . .	„ 49,503. 52	
	<u>Fr. 219,324. 80</u>	

Die Ausgaben bestehen in:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . .	Fr. 643. 93	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten . . . . .	„ —. —	
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung . . . . .	„ 13,889. —	
Regelmässige Unterstützungen . . . . .	„ 173,674. 65	
Verschiedenes . . . . .	„ 1,367. 34	
	<u>„ 189,574. 92</u>	
		„ 29,749. 88

Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . . Fr. 1,044,350. —  
 abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn. . . . . „ 2,236. 26  
Fr. 1,042,113. 74

Am Schluss des Berichtsjahres waren 2179 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

#### b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 33,115. 85

Im Jahr 1882 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 28,150. 90

denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc. gegenüberstehen . . . . .	„ 23,558. 06	
		„ 4,592. 84

Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . . Fr. 36,200. —  
 in Baarschaft . . . . . „ 1,508. 69  
Fr. 37,708. 69

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1204.

#### c) Krankenkasse für die Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 14,735. 93

Hiezu kamen im Jahr 1882 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme . Fr. 5,706. 65

An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt . . . . .	„ 4,803. —	
		„ 903. 65

Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . . Fr. 15,200. —  
 „ Baarschaft . . . . . „ 439. 58  
Fr. 15,639. 58

**8. Kautionskassen.**

Die bisher unter getrennter Buchführung bestandenen drei Kautionskassen für die Lokomotivführer und Heizer, das Dampfbootpersonal und für Beamte und Angestellte der übrigen Dienstkategorien haben wir, wie im letztjährigen Bericht bereits bemerkt, zur Vereinfachung des Rechnungswesens mit 1. Januar 1882 in eine Kassa verschmolzen. Diese und die auch ferner noch separat verwaltete Kautionskassa der Güterarbeiter erzeigen per Ende 1882 folgende Vermögensbestände:

*a) Baarkautionen von Angestellten.*

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1881:

a) Der Kautionskassa der Lokomotivführer und Heizer . . . . .	Fr. 117,083. 76	
b) „ „ des Dampfbootpersonals . . . . .	„ 10,340. 12	
c) „ Baarkautionen von Beamten und Angestellten . . . . .	„ 5,805. 72	
		<u>Fr. 133,229. 60</u>
An Einnahmen kamen im Jahr 1882 hinzu, per Einlagen und Zinse	Fr. 20,344. 10	
Die Ausgaben betragen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 17,260. 25	
		„ 3,083. 85
Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 136,000. —	
„ Conto - Corrent - Guthaben bei der Nordostbahn . . . . .	„ 313. 45	
		<u>Fr. 136,313. 45</u>

*b) Kautionskasse der Güterarbeiter.*

Am 31. Dezember 1881 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 61,675. 42	
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1882 hinzu . . . . .	Fr. 17,869. 98	
Die Ausgaben betragen an Entschädigungen . . . . .	Fr. 152. 75	
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 10,418. 26	
		„ 10,571. 01
		„ 7,298. 97
Bestand am 31. Dezember 1882: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 66,000. —	
„ Baarschaft . . . . .	„ 2,974. 39	
		<u>Fr. 68,974. 39</u>

## V. Bahnbau.

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

Nachdem noch im Spätjahr 1881 die Unterbauarbeiten für Verlegung der Ostzufahrten in den Bahnhof Winterthur in Angriff genommen worden sind, wurden im Berichtsjahr die neuen Ostzufahrtslinien mit Überführung der Lind- und Haldenstrasse über den vierspurigen Bahnkörper vollendet, und es konnten die neuen Zufahrten, und zwar zwei für die beiden Nordostbahnlinien nach Singen-Konstanz und nach Romanshorn und je eine für die Vereinigten Schweizerbahnen und für die Tössthalbahn, mit 1. August dem Betrieb übergeben werden.

Die Verlegung der Ostzufahrten war mit durchgreifenden Geleisänderungen zur Einmündung in den Bahnhof, die sich bis in den eigentlichen Personenbahnhof erstreckten, verbunden.

Die Erweiterung des Güterbahnhofes ist bereits im Jahr 1881 vollendet worden, und es ist nun mit Erstellung der neuen Zufahrtslinien und den damit zusammenhängenden Geleisanlagen das reduzierte Projekt über die Bahnhof-erweiterung Winterthur gemäss dem vom Bundesrath unterm 14. Oktober 1881 genehmigten Plan vollständig durchgeführt.

Die Baurechnung des Stammnetzes hatte für diese Bauten in Winterthur für 1882 mit Fr. 374,181. 48 Cts. aufzukommen. Dagegen wurden derselben an verschiedenen Einnahmen gutgebracht Fr. 26,075. 33 Cts.

Für die definitive Stationsanlage Horgen, wonach die Station zwischen dem Übergang der Seestrasse und dem Übergang zur Dampfschifflande, beziehungsweise unterhalb des Meierhofes erstellt werden soll, wurden die Verhandlungen mit den Gemeindebehörden fortgesetzt, und die Pläne zur Vorlage an das Post- und Eisenbahndepartement angefertigt. Die definitive Genehmigung der Planvorlage durch den Bundesrath erfolgte unterm 24./26. Februar 1883.

Die Strecke Otelfingen-Wettingen ist seiner Zeit zweispurig angelegt worden; da indessen nach Übernahme der Nationalbahn die Erfahrung zeigte, dass der Verkehr auf dieser Linie auch bei einspuriger Bahn leicht bewältigt werden könne, so wurde, um die Bahnunterhaltungskosten reduzieren zu können, das zweite Geleise auf dieser Strecke abgebrochen und das gewonnene Oberbaumaterial dem Conto „Baureserve für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn“ gutgeschrieben, die in Folge des einspurigen Betriebes erforderlichen Änderungen der Geleisanlagen auf den Stationen Otelfingen und Würenlos dagegen dem gleichen Conto belastet. Die der Baureserve hieraus zugeflossene Nettoeinnahme beträgt Fr. 62,009. 14 Cts. Auf denselben Conto wurden von grössern Arbeiten noch ausgeführt: Vollendungsbauten an der Stationserweiterung Örlikon; Schutzbauten am rechten Thurufer bei Ossingen; Verstärkung der Eisenkonstruktion der Überfahrtsbrücke über die Aargauische Südbahn zwischen Othmarsingen und Lenzburg; Umbau und Ersatz der Holzbestandtheile einer Anzahl kleinerer Brücken durch Eisenkonstruktion; Erstellung von durchgehenden Gütergeleisen auf den Stationen Mannenbach, Dynhard, Baden-Oberstadt und Mägenwyl; ferner wurde für Einmündung der Aargauischen Südbahn auf der Station Othmarsingen ein viertes durchgehendes Geleise nebst den nöthigen Verbindungsgeleisen in gemeinschaftlichen Kosten mit der Aargauischen Südbahn erstellt. Die Ausgaben für diese verschiedenen Bauten, abzüglich einiger Einnahmen, haben sich auf Fr. 60,850. 54 Cts. beziffert, und es stellt sich daher mit Berücksichtigung des obigen Einnahmepostens der Saldobestand der Baureserve per Ende des Berichtsjahres auf Fr. 122,253. 19 Cts. gegenüber Fr. 121,094. 59 Cts. im Vorjahr.

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

Dieser Conto hat sich im Berichtsjahr um Fr. 265,919. 44 Cts. vermindert. Einer Ausgabe von Fr. 11,737. 97 Cts. für Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten bei der Werftanlage in Wollishofen sammt Hafenaabschluss und Landungssteg stehen nämlich folgende Einnahmen gegenüber: Fr. 50,000 für Abschreibung der ausrangirten Tenderlokomotive D Nr. 201; Fr. 104,199. 65 Cts. in Folge Verkaufs von 4 Tenderlokomotiven D Nr. 202—205 sammt Gutschrift des Mindererlöses; Fr. 89,011. 13 Cts. durch Verkauf von 17 Personen- und 9 Gepäckwagen (von der ehemaligen Nationalbahn herrührend); Fr. 779. 35 Cts. für Verkauf entbehrlichen Schiffsinventars; endlich Fr. 35,467. 28 Cts. Abschreibung auf dem Anlagekapital der Imprägniranstalt.

Im Berichtsjahr ist eine Erweiterung der Hauptwerkstätte mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 179,500 beschlossen worden. Die jetzige Reparaturwerkstätte wurde in den Jahren 1857/58 erbaut; seither ist die ganze Anlage, mit Ausnahme einiger hinzugekommener provisorischer Bauten, dieselbe geblieben, obwohl der Bestand und die Leistung des Rollmaterials sich um mehr als das Fünffache vermehrt haben. Schon im Jahr 1874 wurde daher eine umfassende Neubaute projektirt; in der Folge beschränkte man sich aber auf Ausführung einiger provisorischer Bauten und vertagte die Ausführung der weitergehenden Projekte. Dass das Bedürfniss einer Erweiterung der Werkstätte sich seit dieser Zeit nicht stärker fühlbar gemacht hat, ist wohl hauptsächlich den umfangreichen Anschaffungen von Rollmaterial in den Jahren 1875/76 zuzuschreiben, welche gestatteten, älteres, reparaturbedürftiges Material auf die Seite zu stellen und dessen Umbau (wofür die Mittel auf die Seite gelegt worden und im Erneuerungsfond enthalten sind) zu verschieben. Nachdem mittlerweile eine Zunahme des Verkehrs, zum Theil in Folge der Ausdehnung des Netzes, stattgefunden hat und der Bedarf an kursirendem Rollmaterial ein grösserer geworden ist, lässt sich eine Erweiterung der Werkstätte nicht mehr verschieben. Nach dem genehmigten Projekt werden die jetzigen Werkstättelokalitäten gegen Westen, wo noch genügender Raum vorhanden ist, erweitert; die jetzige Wagenreparaturwerkstätte für eine Kesselschmiede, welche man bisher nicht hatte, eingerichtet, und für die Wagenreparatur und die Malerei Neubauten aufgeführt. Dazu kommen einige neue Werkzeugmaschinen und eine neue stärkere Dampfmaschine. Die Ausführung selbst fällt ins laufende Jahr.

---

### **VI. Direktion.**

Gegen Ende des Berichtsjahrs (6. Dezember) erlitt die Gesellschaft einen schweren Verlust durch den Hinschied von Herrn Nationalrath Dr. A. Escher. Unter den Schöpfungen, an welchen sein thatkräftiges Wirken einen hervorragenden Antheil hatte, und mit denen sein Name für immer verknüpft bleibt, nimmt die Begründung der Zürich - Bodensee - Bahngesellschaft, nachmaligen Schweizerischen Nordostbahngesellschaft eine hauptsächliche Stelle ein. Herr Dr. A. Escher bekleidete von Anfang an (1853) das Präsidium der Direktion der Nordostbahn, bis er (29. Januar 1872) in dasjenige der Direktion der Gotthardbahn übertrat. Von da an gehörte er dem diesseitigen Verwaltungsrath als Mitglied und seit 22. März gl. J. bis zu seinem Ableben als Präsident dieses Collegiums an. Die Verdienste, welche Herr Escher in vorzüglicher Weise sich um die Leitung und Entwicklung der Nordostbahnunternehmung erwarb, stehen den Mitlebenden noch im vollen Gedächtniss. Wie wir gleich hier hinzufügen wollen, hat zum Andenken an ihren sel. Vater die hinterlassene Tochter des Verstorbenen in grossherziger Verfügung uns einen Betrag von Fr. 20,000 zu Gunsten der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten der Unternehmung sowie einen solchen von Fr. 10,000 zu Gunsten der Krankenkassen zugelangt lassen. Wir haben dieser Vergabung die Bezeichnung Alfred Escher-Stiftung beigelegt und solche in bestimmungsgemässe Verwaltung genommen,

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

Die Direktion hat den Tod ihres Mitglieds, Herrn A. Sailer zu beklagen. Herr Direktor Sailer erlag am 24. Februar 1883 einem Leiden, von welchem er in den letzten Monaten des Berichtsjahrs befallen worden war. Seit derselbe unterm 3. April 1879 die Leitung des Betriebsdienstes im engeren Sinne übernommen, hat der Verstorbene in dieselbe die ganze Energie und beharrliche Hingabe seiner Persönlichkeit eingesetzt und der Unternehmung erfolgreiche Dienste geleistet.

Am 8. Februar 1882 verstarb Herr Hauptkassier J. Heinrich Müller und am 14. Mai gl. Jahres Herr Transportinspektor Friedrich Zollinger, beide nach verdienstlicher langjähriger Thätigkeit, die schon im Beginn der Nordostbahnunternehmung ihren Anfang genommen hatte.

Die Direktion hielt im Berichtsjahr 104 Sitzungen. Sie fasste 2325 Beschlüsse, abgesehen von den, durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

---

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahr 1882 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit. unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. Juni 1883.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:**

Der Präsident:

**Studer.**

# Rechnungen

der

## Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1882.

---

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

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
<b>I. Vom eigenen Netze (einschliessl. Sulgen-Gossau).</b>						
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.</b>						
1. Personentransport . . . . .	5,064,386	06				
2. Gepäcktransport . . . . .	314,173	88				
3. Pferde- und Viehtransport . . . . .	203,582	66				
4. Gütertransport . . . . .	7,889,405	06	13,471,547	66		
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>						
1. Pacht- und Miethzinse . . . . .	215,758	06				
abzüglich:						
Pachtzins für die Bischofszellerbahn . . . . .	Fr. 65,000. —					
Einlage in den Erneuerungsfond derselben . . . . .	„ 17,000. —					
	82,000	—				
	133,758	06				
2. Verschiedenes . . . . .	93,452	72	227,210	78	13,698,758	44
<b>II. Aus andern Unternehmungen.</b>						
<b>A. Nettoertrag der Dampfboote.</b>						
1. Dampfboote auf dem Bodensee . . . . .	211,945	—				
2. Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .	81,404	35	293,349	35		
<b>B. Ertrag der Beteiligungskapitalien bei andern Bahnen.</b>						
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern . . . . .	587,170	—				
2. Bötzbbergbahn . . . . .	459,207	32				
3. Aargauische Südbahn . . . . .	51,672	98				
4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten . . . . .	9,119	76*				
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .	56,000	—	1,144,930	54	1,438,279	89
<b>III. Aktiv-Saldo des Interessenconto . . . . .</b>						
					247,760	06
<b>Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1881 . . . . .</b>			670,496	55	15,384,798	39
Hievon ab laut Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1882:						
6%o Jahresdividende pro 1881 auf 22,000 Prioritätsaktien = Fr. 30.—						
per Aktie zu Fr. 500 . . . . .			660,000	—	10,496	55
<b>Summa der Einnahmen . . . . .</b>					<b>15,395,294</b>	<b>94</b>
* Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet einen Rückschlag.						

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

<b>Ausgaben.</b>	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Eisenbahnbetrieb.</b>						
<b>I. Centralverwaltung.</b>						
1. Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Centralverwaltung . . . . .	.	.	225,768	35		
2. Reiseauslagen . . . . .	.	.	4,627	25		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale . . . . .	.	.	5,582	33		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .	.	.	20,117	26		
5. Porti und Kommissionskosten . . . . .	.	.	8,233	63		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars . . . . .	.	.	1,181	54	265,510	36
<b>II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.</b>						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnmeister und Bahnwärter) . . . . .	587,047	26				
Hiezu 1/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von . . . . . Fr. 595,851. 65	198,617	22	785,664	48		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	.	.	10,648	73		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	13,786	36				
Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von . . . . . Fr. 14,861. 92	4,954	—	18,740	36		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .	.	.	30,365	79		
5. „ der Kunstbauten . . . . .	.	.	53,477	14		
6. „ des Oberbaues (einschl. Einzelauswechslung) . . . . .	.	.	414,828	78		
7. „ der Einfriedigungen, Barrieren etc. . . . .	.	.	36,074	93		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .	.	.	29,667	19		
9. „ der Gebäude . . . . .	.	.	131,498	84		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. . . . .	.	.	24,869	72		
11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .	.	.	1,248	79	1,537,084	75
<b>III. Expeditionsdienst.</b>						
<b>1. Allgemeine Kosten.</b>						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, des statistischen Bureau, des Betriebschef, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Portiers und Nachtwächter Fr. 515,779. 89						
Hiezu 2/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 595,851. 65			397,234. 43			
	913,014	32				
b) Bekleidung derselben . . . . . Fr. 3,197. 45						
Hiezu 2/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 14,861. 92			9,907. 92			
	13,105	37				
c) Bureaukosten . . . . .	32,722	41				
d) Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux . . . . .	116,835	14				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars . . . . .	31,119	69				
f) Rangirdienst:						
Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter etc. Fr. 224,105. 64						
Rangirkosten (Übertrag von IV. 3 Zugkraftskosten) . . . . .			279,536. 80			
	503,642	44	1,610,439	37		
Übertrag . . . . .	.	.	1,610,439	37	1,802,595	11



# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>						
Übertrag .	.	.	1,610,439	37	1,802,595	11
<b>2. Personendienst.</b>						
<i>a)</i> Besoldung und Entschädigung der Einnahmer, Gepäckexpedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billetsortirerinnen . . . . .	178,095	20				
<i>b)</i> Bekleidung derselben . . . . .	1,071	18				
<i>c)</i> Druckkosten . . . . .	36,237	17				
<i>d)</i> Ersatzleistungen . . . . .	720	79	216,124	34		
<b>3. Güterdienst.</b>						
<i>a)</i> Besoldung und Entschädigung der Transportinspektion, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güterarbeiter etc. . . . .	935,086	30				
<i>b)</i> Bekleidung derselben . . . . .	2,496	10				
<i>c)</i> Druckkosten . . . . .	61,898	73				
<i>d)</i> Ersatzleistungen . . . . .	9,269	57				
<i>e)</i> Assekuranz der Güter . . . . .	20,181	21	1,028,931	91	2,855,495	62
<b>IV. Transportdienst.</b>						
<b>1. Allgemeine Kosten.</b>						
<i>a)</i> Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung . . . . .	25,759	24				
<i>b)</i> Bureaunkosten, Heizung und Beleuchtung . . . . .	19,767	86				
<i>c)</i> Assekuranz der Materialvorräthe . . . . .	350	65				
<i>d)</i> Beleuchtung der Bahn und Signalisirung . . . . .	10,181	36	56,059	11		
<b>2. Kosten des Fahrdienstes.</b>						
<i>a)</i> Besoldung, Löhne und Entschädigung des Zugpersonals, der Centralwagenkontrolle, des Wagenmeisters, der Wagenkontrolleure, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger . . . . .	622,222	23				
<i>b)</i> Bekleidung derselben . . . . .	22,181	99				
<i>c)</i> Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken . . . . .	316,781	25				
<i>d)</i> Öl und Schmiere für die Wagen . . . . .	4,080	53				
<i>e)</i> Beleuchtung und Heizung derselben . . . . .	20,507	32				
<i>f)</i> Assekuranz der Wagen . . . . .	9,806	05				
<i>g)</i> Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 579,458. 94 Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf andern Bahnen . . . . . „ 579,432. 07	26	87	995,606	24		
Übertrag .	.	.	1,051,665	35	4,658,090	73



## II. Rechnung über den Kapitalverkehr der Schweizer:

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>				
<b>I. Saldo vom Jahr 1881:</b>				
a. Liquidationsrechnungen per 31. Dezember 1881 . . . . .	14,169,732	53		
b. Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1881 . . . . .	1,405,442	91	15,575,175	44
<b>II. Beteiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen:</b>				
Bei der Bötzbahn				
Hälftiger Antheil an den Einnahmen des Bauconto pro 1882 für Verkäufe von Land und Bauinventar . . . . .	5,954	83		
<b>III. Obligationen kapital:</b>				
4 1/2% Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek der Nordostbahn, ausschliesslich Nationalbahn:				
Weitere Einzahlung auf die Emission von 68 Mill. Franken d. d. 1. Februar 1879, Werth 31. Dezember 1882 . . . . .	1,259,500	—	1,265,454	83
<b>Summa</b> . . . . .			<b>16,840,630</b>	<b>27</b>

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>					
<b>I. Bauausgaben :</b>					
a)	Nettoausgaben der Baurechnung für das Stammnetz der Nordostbahn im Jahre 1882 . . . . .	348,106	15		
b)	Nettoeinnahmen für den Bau neuer Linien der Nordostbahn im Jahre 1882	<b>30,316</b>	<b>89</b>		
		317,789	26		
c)	Nettoeinnahme der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten im Jahr 1882 . . . . .	<b>265,919</b>	<b>44</b>	51,869	82
<b>II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen:</b>					
	Einzahlung der Nordostbahngesellschaft an die Aargauische Südbahn i. J. 1882	.	.	780,000	—
<b>III. Gotthardbahn-Subvention:</b>					
	Resteinzahlung der Nordostbahngesellschaft auf die Subvention an die Gotthardbahn im Jahr 1882 . . . . .	.	.	370,494	07
<b>IV. Amortisation des 4<sup>1/2</sup>% Anleihens von 160 Millionen Franken, I. Hypothek der Nordostbahn, ausschl. Nationalbahn, IV. Quote pro 1882 (1. Februar 1883)</b>					
		.	.	140,000	—
				1,342,363	89
<b>V. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1883 :</b>					
a)	Liquidationsrechnung per 31. Dezember 1882 . . . . .	13,471,554	40		
b)	Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1882 . . . . .	2,026,711	98	15,498,266	38
<b>Summa .</b>				<b>16,840,630</b>	<b>27</b>

### III. Baurechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Stammnetz		Neue Linien		Transportmaterial u. Werkstätten		Zusammenzüge					
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>												
A. Administrative Leitung des Baues	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
B. Technisches Personal . . . . .	8,444	72	<b>3,041</b>	<b>23</b>	—	—	.	.	5,403	49	5,403	49
<b>II. Expropriation.</b>												
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	274	10	—	—	—	—	.	.	274	10		
B. Entschädigungen . . . . .	139,313	60	<b>28,097</b>	<b>48</b>	—	—	.	.	111,216	12		
C. Schätzungs- und Gerichtskosten	2,253	99	1,736	91	<b>47</b>	<b>40</b>	.	.	3,943	50		
D. Verschiedenes . . . . .	88	35	—	—	—	—	.	.	88	35	115,522	07
<b>III. Bahnbau.</b>												
<b>A. Unterbau:</b>												
a. Erdarbeiten . . . . .	45,104	25	774	97	—	—	45,879	22				
b. Stützmauern . . . . .	1,822	84	—	—	—	—	1,822	84				
c. Tunnels . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	52,012	04	—	—	—	—	52,012	04				
e. Wegbauten . . . . .	10,080	50	1,500	—	<b>754</b>	<b>75</b>	10,825	75				
f. Uferbauten . . . . .	—	—	1,139	55	3,949	20	5,088	75				
g. Bettung . . . . .	36,107	72	—	—	—	—	36,107	72				
h. Verschiedenes . . . . .	5,260	45	—	—	—	—	5,260	45	156,996	77		
<b>B. Oberbau:</b>												
a. Schwellen . . . . .	10,217	12	<b>93</b>	<b>50</b>	<b>1,006</b>	<b>80</b>	9,116	82				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	14,483	51	<b>3,927</b>	<b>90</b>	<b>10,305</b>	<b>91</b>	249	70				
c. Wegübergänge . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—				
d. Legen des Oberbaues . . . . .	15,654	56	—	—	<b>1,687</b>	<b>84</b>	13,966	72				
e. Einfriedigungen, Barrièren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc. . . . .	4,117	95	553	90	107	40	4,779	25				
f. Verschiedenes . . . . .	—	—	—	—	<b>29</b>	<b>20</b>	<b>29</b>	<b>20</b>	28,083	29		
Übertrag	345,235	70	<b>29,454</b>	<b>78</b>	<b>9,775</b>	<b>30</b>	.	.	185,080	06	120,925	56

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Einnahmen.

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1882.

Ausgaben.	Stammnetz		Neue Linien		Transportmaterial und Werkstätten		Zusammenzüge					
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Übertrag	345,235	70	29,454	78	9,775	30	.	.	185,080	06	120,925	56
<b>C. Bahnhöfe und Stationsplätze:</b>												
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen . . . . .	2,038	96	1,479	70	6,724	88	10,243	54				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc. . . . .	12,407	86	30	—	1,104	13	11,273	73				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen und Wasserkrahen . . . . .	724	45	—	—	—	—	724	45				
d. Hebkrahen und Brückenwaagen . . . . .	—	—	—	—	3,875	—	3,875	—				
e. Verschiedenes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	5,629	64	190,709	70
<b>IV. Transportmaterial.</b>												
A. Lokomotiven und Tender . . . . .	—	—	—	—	154,199	65	.	.	154,199	65		
B. Wagen . . . . .	—	—	—	—	87,211	13	.	.	87,211	13		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Boden- see . . . . .	—	—	—	—	44	—	.	.	44	—		
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürich- see . . . . .	—	—	—	—	735	35	.	.	735	35	242,190	13
<b>V. Mobilien und Betriebsgeräthschaften.</b>												
A. Bureaux der Centralverwaltung und Kon- trolle . . . . .	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
B. Materialverwaltung . . . . .	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
C. Bahnhof- und Stationsverwaltungen . . . . .	8,222	90	647	59	—	—	.	.	7,575	31		
D. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst . . . . .	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
<b>E. Werkstätten und Schiffswerften:</b>												
a. Stehende Dampfmaschinen	—	—	—	—	8,048	—	8,048	—				
b. Werkzeugmaschinen	—	—	—	—	805	—	805	—				
c. Werkzeuge und Requisite	—	—	—	—	1,147	—	1,147	—				
d. Mobilien	—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	17,575	31
<b>Total der Netto-Ausgaben</b>	348,106	15	30,316	89	265,919	44					51,869	82

## IV. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.</b>						
<b>I. Nordostbahnlilien.</b>						
<i>a. Stammnetz:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	66,107,942	30				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1882, laut vorstehender Rechnung . . . . .	348,106	15	66,456,048	45		
<i>b. Neue Linien:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	48,171,582	52				
2. Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1882, laut vorstehender Rechnung	30,316	89	48,141,265	63		
<i>c. Erwerb der Schweizerischen Nationalbahn (einschliesslich Baureserve für Instandstellung der Bahn) . . .</i>						
			5,500,000	—	120,097,314	08
<b>II. Transportmaterial und Werkstätten.</b>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .			28,934,303	24		
2. Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1882, lt. vorstehender Rechnung			265,919	44	28,668,383	80
<b>III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.</b>						
<i>a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:</i>						
1. Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen . . . . .	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen . . . . .	2,826,000	—	9,626,000	—		
<i>b. Bötzbirgbahn:</i>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	12,200,316	18				
Ab: Hältiger Anteil an den Einnahmen der Baurechnung pro 1882	5,954	83	12,194,361	35		
<i>c. Aargauische Südbahn:</i>						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	5,320,000	—				
2. Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Einzahlungen . .	780,000	—	6,100,000	—		
<i>d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:</i>						
Betrag der geleisteten Einzahlungen . . . . .			45,174	39		
<i>e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:</i>						
Betrag der geleisteten Einzahlungen . . . . .			500,000	—		
<i>f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:</i>						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital .	500,000	—				
2. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital	1,120,000	—	1,620,000	—		
<i>g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:</i>						
Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . . . .			300,000	—	30,385,535	74
<b>IV. Gotthardbahn-Subvention.</b>						
1. Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen			3,889,505	93		
2. Betrag der im Rechnungsjahr geleisteten Resteinzahlung . .			370,494	07	4,260,000	—
<b>B. Liquidations-Rechnung.</b>						
Kapitalbeschaffung des 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % 160 Millionen Anleihe I. Hypothek:						
<i>a.</i> Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission v. 68 Mill.	12,612,054	40				
<i>b.</i> Kursverluste auf den Einzahlungen der II. Emission v. 17 Mill.	1,600,000	—	14,212,054	40		
<i>c.</i> Kursverluste auf der Einzahlung von 1 Million im Jahre 1882 auf die I. Emission von 68 Millionen d. d. 1. Februar 1879			259,500	—		
			14,471,554	40		
Hievon ab:						
<i>a.</i> Amortisation der im Jahr 1879 verrechneten Spezialkommission lt. Art. 8 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878						
	500,000	—				
<i>b.</i> I.—IV. Amortisationsquote pro 1879/1882 (1. Februar 1880/1883)						
	500,000	—	1,000,000	—	13,471,554	40
<b>C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien laut umstehendem Ausweis</b>						
					2,026,711	98
<b>Summa</b>					<b>198,909,500</b>	—

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1882.

<b>Kreditoren.</b>	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Aktienkapital:</b>						
1. 84,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien zu Fr. 500 . . . . .	.	.	42,000,000	—		
2. 22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien zu Fr. 500 . . . . .	.	.	11,000,000	—	53,000,000	—
<u>106,000</u>						
<b>B. Obligationen:</b>						
1. mit einem Zinsfusse von 4 0/0: Rückzahlbar:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860 . . . . . 30. Juni 1890	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862 . . . . . 28. Februar 1892	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfusse von 4 1/2 0/0:						
a. Anleihen vom 3. November 1863 . . . . . 28. Februar 1892	5,000,000	—				
b. Anleihen vom 26. September 1865 . . . . . 30. Nov. 1895	3,000,000	—				
c. Anleihen vom 3. April 1871 . . . . . 15. April 1886	5,000,000	—				
d. Anleihen vom 30. November 1871 . . . . . 31. Januar 1887	5,000,000	—				
e. Anleihen vom 16. April 1873 . . . . . 15. April 1888	6,000,000	—				
f. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nord- ostbahn-Gesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn . . . . . 1. April 1892	20,000,000	—	44,000,000	—	56,100,000	—
<b>C. Subventionsdarleihen:</b>						
1. mit einem Zinsfusse von 2 1/2 bzw. 4 1/2 0/0: Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	.	.	3,650,000	—		
2. mit einem Zinsfusse von 3 1/4 bzw. 3 1/2 0/0:						
a. Linksufriges Zürichseebahn-Darleihen vom 15. Januar 1874	5,000,000	—				
b. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 31. März 1874 . . . . .	750,000	—				
c. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 1. November 1880 . . . . .	500,000	—	6,250,000	—	9,900,000	—
<b>D. 4 1/2 0/0 Anleihen von 160 Mill. Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn):</b>						
1. Einzahlungen auf die I. Emission von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879 . . . . .	60,809,500	—				
2. Einzahlungen auf die II. Emission von 17 Millionen Franken vom 1. Oktober 1880 . . . . .	16,600,000	—	77,409,500	—		
Hievon ab: I.—IV. Amortisationsrata pro 1879—1882 (1. Februar 1880/83). . . . .	.	.	500,000	—	76,909,500	—
<b>E. 2—4 0/0 Hypothekar-Anleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweiz. Nationalbahn d. d. 30. April 1880 . . . . .</b>						
	.	.	.	.	3,000,000	—
<b>Summa . . . . .</b>					<b>198,909,500</b>	<b>—</b>



## Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien per 31. Dezember 1882.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Aktiven.</b>						
1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti . . . . .	.	.	5,098,875	41		
2. Werthpapiere . . . . .	.	.	1,687,715	65		
3. Liegenschaften-Conto (einschliesslich Villenquartier in Enge)	.	.	1,697,440	63		
4. Material-Vorräthe:						
a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.) . . . . .	387,001	70				
b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.) . . . . .	1,279,224	65				
c. Werkstätte-Conto (Achsen, Räder, Bandagen etc.) . . . . .	393,768	30	2,059,994	65		
5. Diverse Hauptbuch-Debitoren . . . . .	.	.	3,020,525	37	13,564,551	71
<b>B. Passiven.</b>						
1. Erneuerungsfonds:						
a. Erneuerungsfond der Nordostbahn . . . . .	5,236,617	23				
b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .	78,177	40				
c. idem der Bischofszellerbahn . . . . .	102,569	41	5,417,364	04		
2. Saldi der Betriebsrechnungen:						
a. Betriebsrechnung der Nordostbahn . . . . .	921,665	18				
b. idem der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	68,498	23	990,163	41		
3. Saldi der Baurechnungen:						
a. Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	335,377	64				
b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . . . .	9,769	72	345,147	36		
4. Noch nicht bezahlte Dividende pro 1880 und 1881 auf das Prioritätsaktienkapital . . . . .	1,295,800	—				
Hierauf 4 1/2% Zins vom 1. Juli 1881 — 31. Dezember 1882 . . . . .	57,766	50	1,353,566	50		
5. Dubiosen-Conto für Deckung des Betriebsdefizits Effretikon-Wetzikon- Hinweil per 31. Dezember 1882 . . . . .	.	.	263,938	75		
6. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften . . . . .	.	.	37,828	75		
7. Versicherungsfond gegen Transportgefahren . . . . .	.	.	234,933	06		
8. Unfallversicherungsfond . . . . .	.	.	119,406	20		
9. Ausstehende Coupons und Ratazinse . . . . .	.	.	2,134,138	55		
10. Baureserve für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn . . . . .	.	.	122,253	19		
11. Baureserve für die definitive Stationsanlage in Horgen . . . . .	.	.	198,645	35		
12. Diverse Hauptbuch-Kreditoren . . . . .	.	.	320,454	57	11,537,839	73
<b>Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1883 .</b>	.	.	.	.	<b>2,026,711</b>	<b>98</b>

## V. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1882.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>				
1. Saldo vom 31. Dezember 1881 . . . . .	.	.	4,446,945	70
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1882 .	1,150,000	—		
3. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	100,000	—	1,250,000	—
<b>Summa</b> .	.	.	<b>5,696,945</b>	<b>70</b>
 <b>Ausgaben.</b>				
1. Erneuerung des Oberbaues (streckenweiser Umbau) . . . . .	347,888	82		
2. Anschaffung von 4 Ersatz-Güterschiffen für den Zürichsee	2,740	—		
3. Abschreibung des Werthes der ausrangirten Lokomotive D <sup>1</sup> Nr. 201 . . . . .	47,500	—		
4. Mindererlös auf dem Verkauf von 4 Lokomotiven D <sup>1</sup> Nr. 202—205 . . . . .	62,199	65	460,328	47
5. Saldo auf neue Rechnung . . . . .	.	.	5,236,617	23
<b>Summa</b> .	.	.	<b>5,696,945</b>	<b>70</b>

