

# Betrieb

Objekttyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

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

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

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

## **Haftungsausschluss**

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

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 Tösstalbahn 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>



### 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. Weinfelden . . . . .	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	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per-sonen-zahl	Güter-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. Linthal . . . . .	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. Rappersweil . . . . .	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		

	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
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
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.	Gepäck	Güter			
1855	113,000	—	29,000	29,000	5.32	—	15.95	—	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	130,000	—	34,000	34,000	6.04	—	16.59	—	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	174,568	—	58,013	58,013	5.02	—	13.32	—	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	186,339	—	49,603	49,603	5.08	—	14.67	—	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	198,093	—	62,456	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	—	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	192,862	—	87,353	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	—	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	220,056	—	134,433	134,433	5.20	—	12.92	—	21.71	—	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	237,963	—	139,487	139,487	5.10	—	12.35	—	20.54	—	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	247,411	1,390	124,216	124,216	5.17	49.16	12.84	—	6.01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	247,176	1,313	119,716	119,716	5.10	50.62	12.27	—	5.81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	275,700	1,394	147,790	147,790	4.72	49.13	11.25	—	5.93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	251,166	1,332	179,113	179,113	4.95	49.00	10.80	—	5.78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	252,347	1,407	180,503	180,503	4.93	50.40	11.60	—	5.38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	280,449	1,491	234,547	234,547	4.83	49.80	10.20	—	5.66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	294,430	1,485	190,885	190,885	4.67	50.20	11.00	—	5.54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	275,163	1,709	197,978	197,978	4.72	48.00	10.80	—	5.54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	343,017	1,479	261,567	261,567	4.88	51.40	10.40	—	5.99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	361,429	1,595	234,098	234,098	4.43	53.20	10.00	—	5.50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	385,046	1,790	250,830	250,830	4.44	53.20	10.00	—	5.53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	409,295	1,833	270,733	270,733	4.36	52.00	9.80	—	5.65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	426,390	1,798	268,016	268,016	4.28	51.40	10.00	—	5.57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	362,118	1,376	220,083	220,083	4.18	53.20	9.80	—	4.95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	280,533	1,148	185,044	185,044	4.46	53.66	10.04	—	5.42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	265,108	1,140	171,173	171,173	4.40	53.84	10.37	—	5.40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	251,578	1,158	167,377	167,377	4.48	54.32	10.39	—	5.65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	226,700	1,115	153,025	153,025	4.52	55.15	10.27	—	5.53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	205,463	1,017	132,836	132,836	4.51	55.77	10.27	—	5.31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	377
1882	205,808	1,036	144,206	144,206	4.55	56.08	10.11	—	5.43	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 Neuanschaffung aber nicht vorgenommen wurde.

II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörenden“. 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 Bötzbahn 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 Wädenswil, 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 Säulenrahms 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>100</sub>	der	Hauptgeleise
Luzerner Linie:	49,599	„	„	„	„	80,9 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	„	„
Total:	273,602	laufende	Meter	Geleise	oder	74,7 <sup>0</sup> / <sub>100</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>100</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
„ „ Schmiermaterials . . . . .	„ 49,540. 24	„ 49,813. 15
„ „ „ per 1 Kilogramm . . . . .	Cts. 94	Cts. 94
„ „ Putzmaterials . . . . .	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
„ „ Schmiermaterials . . . . .	„ 8,214. —	„ 10,559. 95
„ „ Putzmaterials . . . . .	„ 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).

Detaillirte 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					Total		Rangirdienst	
	Personen-	Per-	Güter-	Gemischte		1881	1882	1881	1882
	zugsloko-	sonen-	zugsloko-	Tender-					
	motiven	zugsloko-	motiven	lokomotiven	lokomotiven				
(Klasse A)	(Klasse B)	(Klasse C)	(Klasse D)	(Klasse F)					
<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	—	11.9804
<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	—	1.79
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	—	5.00
<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	—	18.77
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	Fr. 396.37

\* 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- schie- denes	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.



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>