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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 31 (1883)

Artikel: Einunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1883

Autor: Studer

Kapitel: 4: Betrieb

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730438

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

B. Passiven.

Bezüglich der Passivposten verweisen wir, soweit dieselben nicht bereits Erwähnung gefunden haben, auf die Bilanz und die Beilage I zu derselben unter Hervorhebung folgender Conti:

1. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn erhöht sich von Fr. 5,236,617. 23 Cts. mit Ende 1882 auf Fr. 6,123,266. 94 Cts. mit Ende 1883.

2. Der Reinertrag der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1883 erzeigt eine Summe von Fr. 2,288,242. 35 Cts., über deren Verwendung Ihnen ein besonderer Antrag des Verwaltungsraths vorgelegt werden wird.

3. Der Conto „Noch nicht bezahlte Dividenden auf das Prioritätsaktienkapital“ erhöht sich um die in der Generalversammlung vom 29. Juni 1883 beschlossene Dividende für 1882 von 6% von 11 Millionen Franken = Fr. 660,000, sowie um die demselben gutgeschriebenen zu 3% berechneten Zinse für das Jahr 1883 mit Fr. 48,774. — Wir haben die Verzinsung dieses Conto von 4½% auf 3% reduzirt, weil im Berichtsjahr der durchschnittliche Disconto diesen Satz nicht überschritten hat.

4. Unter dem Titel „Ausserordentliche Reserven“ erscheint ein neuer Posten für rückständige Instandstellung von Rollmaterial im Betrage von Fr. 150,000, über dessen Zweckbestimmung unter Abschnitt IV E 3 näherer Aufschluss ertheilt wird.

5. Der „Dubiosenconto“ erhöht sich auch im Berichtsjahr wieder um das für 1883 Fr. 61,841. 33 Cts. betragende Betriebsdefizit der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil und beträgt nun im Ganzen die ansehnliche Summe von Fr. 325,780. 08 Cts.

6. Die übrigen Conti der Passiven geben zu keinen besonderen Erwähnungen Veranlassung, und wir verweisen hinsichtlich der Betriebsrechnung auf die im Abschnitt IV D folgende vergleichende Übersicht der Finanzergebnisse von 1882 und 1883.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn, einschliesslich der ehemaligen Nationalbahn und der gepachteten Linie Sulgen-Gossau, ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,534,271 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute und durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes betrug im Berichtsjahr 541 Kilometer.

Im Jahr 1883 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 102 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen:

	1882. Kilometer.	1883. Kilometer.
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	1,596,809	1,623,963
2. Gemischte Züge	622,490	630,860
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	193,277	226,193
	2,412,576	2,481,016
b) Ergänzungs- und Extrazüge:	66,486	53,255
Total:	2,479,062	2,534,271

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1882 (541 Kilometer)				1883 (541 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1882		Mindereinnahme gegenüber 1882	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			I. **Nordostbahn** (eigenes Netz).							
			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:							
5,064,386	06	36.97	1. Personentransport	5,809,706	36	40.51	745,320	30	—	—
314,173	88	2.29	2. Gepäcktransport	342,372	64	2.39	28,198	76	—	—
203,582	66	1.48	3. Viehtransport	201,727	99	1.41	—	—	1,854	67
7,889,405	06	57.60	4. Gütertransport	7,763,001	02	54.13	—	—	126,404	04
13,471,547	66	98.34		14,116,808	01	98.44	645,260	35	—	—
			B. Mittelbare Einnahmen:							
133,758	06	.	1. Pacht- und Miethzinse	158,080	—	.	24,321	94	—	—
93,452	72	.	2. Verschiedenes	65,946	54	.	—	—	27,506	18
227,210	78	1.66		224,026	54	1.56	—	—	3,184	24
13,698,758	44	100	. . Total des eigenen Netzes . .	14,340,834	55	100	642,076	11	—	—
			II. **Aus andern Unternehmungen:**							
293,349	35	20.40	Nettoertrag der Dampfboote . . .	333,864	77	19.97	40,515	42	—	—
1,144,930	54	79.60	Nettoertrag anderer Linien	1,337,998	82	80.03	193,068	28	—	—
1,438,279	89	100	. Total aus andern Unternehmungen .	1,671,863	59	100	233,583	70	—	—
247,760	06	.	. III. **Aktivsaldo des Interessenconto** .	272,461	93	.	24,701	87	—	—
15,384,798	39	.	. . . Totaleinnahmen . . .	16,285,160	07	.	900,361	68	—	—
			Rekapitulation:							
13,698,758	44	89.04	Eigenes Netz	14,340,834	55	88.06	642,076	11	—	—
1,438,279	89	9.34	Andere Unternehmungen . . .	1,671,863	59	10.27	233,583	70	—	—
247,760	06	1.62	Zinse von ausgeliehenen Geldern .	272,461	93	1.67	24,701	87	—	—
15,384,798	39	100		16,285,160	07	100	900,361	68	—	—

Das Jahr 1883 war ein Ausnahmejahr in allen Verkehrs- und Einnahmenziffern.

Der Personenverkehr weist eine Zunahme um 450,000 Personen auf, und die Einnahme aus demselben eine Vermehrung um Fr. 745,000. Selbstverständlich hat die Landesausstellung zu diesem Resultate das Meiste beigetragen. Die während derselben eingeführten Rapporte erzeigen folgende Zahl von nach Zürich ausgegebenen Billeten:

	1882	**1883**	mehr **1883**
Von der Nordostbahn	171,848	332,392	160,544
„ Zürich-Zug-Luzern	40,487	65,994	25,507
„ der Bötzbergbahn	12,426	34,639	22,213
„ Effretikon-Wetzikon-Hinweil . . .	5,646	11,279	5,633
	230,407	444,304	213,897
„ den andern schweizerischen Bahnen .		228,402	
	Total	672,706	

(Die Ziffern von 1882 sind von den übrigen schweizerischen Bahnen nicht rapportirt worden).

Die Mehrfrequenz fällt fast ausschliesslich auf Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten (1883: 455,203; 1882: 123,881); da diese Billete häufig an Stelle der gewöhnlichen Billete einfacher Fahrt getreten, so ist es nicht überraschend, dass von den letztern (in II. und III. Klasse) im Jahr 1883 weniger ausgegeben wurden als 1882. Nichtsdestoweniger sind die Einnahmen aus den beiden letztern Billetsorten grösser gewesen, als im Jahr 1882, woraus geschlossen werden muss, dass der Ausfall an Billeten aus näher an Zürich gelegenen Ortschaften durch eine Vermehrung derselben aus grössern Entfernungen kompensirt worden ist.

Übrigens war auch der Touristenverkehr in Folge der bessern Witterung während der Sommersaison etwas stärker als 1882, jedoch nicht in dem Masse, dass, wie bei der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern, dieser Faktor in den Vordergrund getreten wäre. Die Mehreinnahme vertheilt sich nämlich mit Fr. 42,000 auf die I. Klasse, Fr. 179,000 auf die II. und Fr. 524,000 auf die III. Klasse; auch hieraus geht unzweifelhaft hervor, dass dem massenhaften Besuch der Landesausstellung aus dem Volke selbst der grösste Antheil an dem günstigen Einnahmeresultate zugeschrieben werden muss. Der Zeit nach vertheilt sich die Mehreinnahme auf die Monate

Mai	mit rund	Fr. 68,000
Juni	„ „	„ 116,000
Juli	„ „	„ 178,000
August	„ „	„ 204,000
September	„ „	„ 275,000
		Fr. 841,000
Die andern sieben Monate weisen sämmtlich Mindereinnahmen auf im Gesammtbetrage von		„ 96,000
somit Mehreinnahme		Fr. 745,000

Wenn man mit diesem Ergebnisse die Ziffern der Tafel 5 (Frequenz nach den Stationen) vergleicht, so mag es auffällig erscheinen, dass bei so vielen Stationen mehr oder weniger erhebliche Rückgänge in der Zahl der beförderten Personen verzeichnet sind. Bei näherer Prüfung findet sich zumeist die Erklärung in besonderen lokalen Verhältnissen und in dem Umstande, dass während der Dauer der Ausstellung die Bevölkerung von Zürich selbst weniger reisebedürftig war, die ab Zürich ausgegebenen Retourbillete aber auch in die Personenzahl der Bestimmungsstation eingerechnet werden.

Die Resultate des Güterverkehrs sind leider ganz andere als jene des Personenverkehrs. Wir finden in den ersten sieben Monaten eine stetige Vermehrung der Transportquantitäten und Einnahmen, in den folgenden fünf Monaten eine ebenso fortwährende Verminderung. Die betreffenden Ziffern sind folgende:

	Tonnen	Einnahmen
Januar — Juli	+ 66,000	+ Fr. 364,000
August — Dezember	— 23,000	— „ 490,000
Resultat	+ 43,000	— Fr. 126,000

Während in der ersten Hälfte des Jahres das Verhältniss von Gewicht- zu Einnahmevermehrung das normale ist, indem die 66,000 Tonnen, zum mittleren Jahres-Einnahmebetreffniss pro Tonne berechnet (Fr. 5. 40), ungefähr die Mehreinnahme ergeben, zeigt sich in der zweiten Jahreshälfte in der Gewichts- und Einnahmeverminderung ein weit ungünstigeres Verhältniss. Würde diese Erscheinung zeitlich mit der Einführung des neuen Gütertarifs auf proportionaler Grundlage mit Expeditionsgebühren zusammentreffen, so läge die Versuchung nahe, diesen Tarif nicht für den Rückgang der Quantitäten, wohl aber für die ausser Verhältniss zu denselben stehenden Einnahmeverluste verantwortlich zu machen. Aber der fragliche Gütertarif ist erst am 1. Oktober in Kraft getreten (und nach allgemeinen Erfahrungen wird er seine volle Wirkung nicht einmal gleich in den ersten Monaten seiner Existenz ausgeübt haben), während das fragliche Missverhältniss gleich schon im August zu Tage getreten ist. Auch sonst haben unsere Untersuchungen über die Wirkungen des neuen Gütertarifs, soweit sie in der kurzen Zeit des Bestehens überhaupt gemacht werden konnten, dargethan, dass ein Einnahmeverlust aus demselben (vom direkten Verkehr herrührend) zwar vermuthet werden konnte, sich aber zur Zeit der Untersuchung mit absoluter Sicherheit noch nicht ziffernmässig bestimmen liess, jedenfalls aber entfernt nicht die Beträge erreichen konnte, welche hier in Frage sind. Die Ursache fraglicher Erscheinung muss daher auch anderswo gesucht und kann an der Hand der nachfolgenden Tabellen 6 und 7 mit Wahrscheinlichkeit gefunden werden. Diese letztern erzeigen, dass namentlich der Transitverkehr, der bekanntlich sehr geringe Erträgnisse abwirft, beträchtlich angewachsen ist, dass der Lokalverkehr dagegen etwas zurückging; desgleichen sind einzelne direkte Verkehre — und zwar solche mit geringern Taxen — grösser gewesen, während umgekehrt andere mit bessern Taxen, wie z. B. der bayerisch-schweizerische Verkehr und der österreichisch-schweizerische Getreideverkehr beträchtliche Ausfälle aufzuweisen haben. Aus Tabelle 7 ist ferner zu entnehmen, dass der Mehrverkehr sich fast ausschliesslich auf geringwerthige und niedrig tarifirte Waaren bezieht (Brennmaterial, Baumaterial, Eis, Erden, Düngmittel), die besser rentirenden Artikel, namentlich Getreide und Wein, aber mit ganz bedeutend geringeren Ziffern erscheinen. Letzteres trifft nun in ganz hervorragender Weise gerade in der zweiten Hälfte des Jahres zu und daraus lässt sich auch das erwähnte Missverhältniss wenigstens annähernd erklären.

Wir haben im Geschäftsbericht des vorigen Jahres einige Ziffern über die Einnahmen der Nordostbahn aus dem Verkehre mit der Gotthardbahn gebracht und setzen diese Notizen hier diesmal noch fort, weil es sich um das erste volle Betriebsjahr der Gotthardbahn handelt.

Der Personenverkehr lieferte ein äusserst bescheidenes Ergebniss: Fr. 12,280. 23 aus dem direkten Verkehr der Nordostbahn selbst, Fr. 53,138. 96 aus dem Transitverkehr, einschliesslich Gemeinschaftsverkehr mit der Centralbahn, zusammen Fr. 65,419. 19 Cts. Den grössten Theil des direkten Personenverkehrs der Nordostbahn liefert eben Zürich und die daherigen Einnahmen fallen ganz der Linie Zürich-Zug-Luzern zu; wie nicht anders zu erwarten war, erweist sich das süddeutsche Gebiet jenseits des Bodensees als eine gar spärlich fliessende Quelle für den Transitverkehr, und was den Gemeinschaftsverkehr mit der Centralbahn über Basel anbetrifft, so thut dem Erträgnisse desselben der Umstand grossen Eintrag, dass namentlich zur Sommerzeit weitaus die meisten Reisenden eben einen Aufenthalt in Luzern und am Vierwaldstättersee machen und dafür Billete nur bis Luzern nehmen, die nicht in Gemeinschaft fallen.

Der Gepäck- und der Viehverkehr ertrugen auf allen Titeln blos Fr. 7833. 42 Cts.

Aus dem direkten Güterverkehr wurden eingenommen Fr. 189,212. 16 Cts., vom Transitverkehr, einschliesslich Gemeinschaftsverkehr mit der Centralbahn, Fr. 178,459. 03 Cts., zusammen Fr. 367,671. 19 Cts.

Mehr als letztes Jahr war dieser Verkehr deplacirt und die Einnahme aus demselben keine Mehreinnahme, häufig sogar eine Mindereinnahme, indem z. B. ein guter Theil des Getreide- und Baumwollverkehrs statt über Romanshorn beziehungsweise Aarau über die Gotthardbahn und Zürich, beziehungsweise Brugg einging. Wie viel dies beträgt, kann zur Zeit der Abfassung des Geschäftsberichts noch nicht festgestellt werden; indessen werden — schätzungsweise — kaum mehr als ein Viertel des eigenen Verkehrs und kaum viel mehr als 70 % des Transitverkehrs neuer Verkehr sein, so dass als wirkliche Mehreinnahme aus dem Güterverkehr mit der Gotthardbahn für die Nordostbahn der Betrag von etwa Fr. 180,000 resultiren würde. Das wäre für sich immer noch keineswegs ein glänzendes Resultat, und selbst mit Berücksichtigung der bessern Ergebnisse der Linie Zürich-Zug-Luzern und der Erträgnisse der Aargauischen Südbahn und Bötzbergbahn einstweilen noch kein genügendes Äquivalent für die direkten und indirekten Opfer, welche der Nordostbahn aus diesem Unternehmen erwachsen sind.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen erzeigen gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung um Fr. 3184 24 Cts. Auf dem Titel „Pacht- und Miethzinse“ wurden zwar im Berichtsjahr Fr. 24,321. 94 Cts. mehr vereinnahmt; hinwieder ergab sich aber auf dem Titel „Verschiedenes“ ein Ausfall von Fr. 27,506. 18 Cts. Die erstere Mehreinnahme wurde für die Mitbenutzung von Stationen und Bahnstrecken der Nordostbahn durch fremde Verwaltungen erzielt, und zwar hauptsächlich für die Strecke Aarau-Ruppersweil durch die Aargauische Südbahn und für die Zufahrtsstrecke der Tössthalbahn zum Bahnhof Winterthur. Die diesfalls von uns schon im letztjährigen Bericht erwähnten Ursachen haben sich im Jahr 1883 erstmals für ein ganzes Jahr geltend gemacht; die betreffenden Mehrleistungen betragen ungefähr Fr. 23,000. Hiezu kommen an Mehrvergütungen der Vereinigten Schweizerbahnen für den Bahnhof Winterthur und die Strecke Wallisellen-Zürich, sowie der Badischen Bahn für den Bahnhof Konstanz (Schweizerabtheilung) etwa Fr. 4500; ferner Wegfall der im Jahr 1882 stattgehabten Nachvergütungen von etwa Fr. 6500 an letztere Bahn für die Periode vom 1. Oktober 1880 bis 31. Dezember 1881, auf Grund der neuen Vertragsverhältnisse für die Bahnhöfe Konstanz (Badische Abtheilung) und Singen. Dagegen haben wir für die von der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln mitbenutzte Station Wädensweil für das Berichtsjahr eine Mindereinnahme von Fr. 1600 zu verzeichnen. Überdies mussten wir dieser Gesellschaft nach Massgabe des durch schiedsgerichtliches Urtheil festgesetzten neuenRepartitionsmodus, welcher auf der Achsenzählung basirt und auf 1. Juli 1881 Rückwirkung erhalten hatte, Fr. 7800 rückerstatten. Näheres ist hierüber bereits an anderer Stelle bemerkt worden. Die Mindereinnahme auf dem Titel „Verschiedenes“ resultirt mit etwa Fr. 8000 aus der Aufhebung der Agentur Zürich für den Verkehr nach der Levante, worüber wir uns schon im letztjährigen Bericht geäussert haben, und aus der an dieser Stelle nicht wiederholten Gutschrift einer Reinertragsquote der Imprägniranstalt, die sich im Vorjahr auf Fr. 20,000 bezifferte. Mit Rücksicht auf die günstigen Betriebsergebnisse dieser Anstalt im Jahr 1882 hatten wir uns nämlich veranlasst gefunden, die Einheitspreise für Arbeiten zu eigenen Zwecken annähernd auf die Selbstkosten herabzusetzen; der hier verzeichnete Ausfall hat demnach in einer entsprechenden Ersparniss auf den Betriebsausgaben (Kapitel II 6) und einer Minderbelastung des Erneuerungsfonds Ausgleichung gefunden.

Die Dampfbootunternehmungen auf dem Boden- und Zürichsee haben im Berichtsjahr eine weitere Zunahme der Nettoeinnahmen im Betrage von Fr. 40,515. 42 Cts. aufzuweisen; davon entfallen Fr. 11,687. 44 Cts. auf den Bodensee und Fr. 28,827. 98 Cts. auf den Zürichsee. Nähere Angaben über dieses Resultat sind unter Abschnitt E 1 und 2 enthalten.

Die Betheiligungskapitalien bei anderen Bahnunternehmungen haben im Berichtsjahr Fr. 1,337,998. 82 Cts. ertragen, gegen Fr. 1,144,930. 54 Cts. im Jahr 1882, also Fr. 193,068. 28 Cts. mehr. Es

kommen hievon Fr. 56,000 auf die Linie Zürich-Zug-Luzern, entsprechend der von 6,1 % auf 6,681 % erhöhten Durchschnittsdividende, welche die Nordostbahn für ihr Betheiligungskapital an dieser Unternehmung für 1883 erhielt. Ferner Fr. 9805. 58 Cts. als vermehrter Antheil am Reinertrag der Bötzbergbahn; das Betheiligungskapital, am Jahresschluss Fr. 12,193,140. 73 Cts betragend, ertrug Fr. 469,012. 90 Cts. gegen Fr. 459,207. 32 Cts., gleich einem Zinse von 3,846 %, gegen 3,765 % im Vorjahr. Fr. 124,066. 96 Cts. sind der Nordostbahn mehr aus dem Reinertrag der Aargauischen Südbahn zugeflossen. Ihr Gesammtantheil am Ertrag dieser mit der Schweizerischen Centralbahn ebenfalls gemeinschaftlichen Unternehmung beziffert sich auf Fr. 175,739. 94 Cts. gegen Fr. 51,672. 98 Cts. im Jahr 1882; es ergibt dies für das Betheiligungskapital von Fr. 6,100,000 einen Zins von 2,88 % gegen etwa 0,85 % im Vorjahr. Ist dieses Resultat gegenüber den früheren chronischen Betriebsdefiziten auch erfreulich, so muss dasselbe doch, nachdem die Wirkungen des über die Aargauische Südbahn sich bewegenden Transitgüterverkehrs von und nach der Gotthardbahn erstmals während eines ganzen Jahres zur Geltung gelangten noch als ein recht bescheidenes bezeichnet werden. Die veränderten Vertragsverhältnisse mit der Schweizerischen Centralbahn über den Betrieb der Linie Wohlen-Bremgarten ermöglichten etwelche Ersparnisse im Betriebe dieser Sekundärbahn, was der Nordostbahn insoweit zu gut kam, als sie an dem Betriebsdefizit nur mit einem Betrage von Fr. 5924. 02 Cts., gegen Fr. 9119. 76 Cts., also mit Fr. 3195. 74 Cts. weniger als im Jahr 1882 aufzukommen hatte. Für Verzinsung unserer Betheiligung am Obligationenkapital der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil, die, wie an anderer Stelle erwähnt, sich mit Ende 1883 von Fr. 1,120,000 auf Fr. 1,100,000 reduzirt hat, war effektiv Nichts erhältlich, indem im Berichtsjahre die Betriebsausgaben die Betriebseinnahmen dieser Linie überstiegen haben; wir waren daher genöthigt, unsere ganze Zinsforderung von Fr. 56,000, zuzüglich des Betriebsrückschlages von Fr. 5841. 33 Cts., auf den „Dubiosenconto" vorzutragen; damit haben unsere Ausstände an Obligationenzinsen und Betriebsdefiziten auf diesem Conto an die genannte Unternehmung am Schlusse des Berichtsjahres die Summe von Fr. 325,780. 08 Cts. erreicht. Die Gesammtbetheiligung der Nordostbahn an den vorbezeichneten Bahnunternehmungen beläuft sich mit Ende 1883 auf Fr. 30,019,140. 73 Cts. und deren Ertrag, wie oben bemerkt, auf Fr. 1,337,998. 82 Cts., gleich einem Zinse von 4,457 %.

Die Mehreinnahme von Fr. 24,701. 87 Cts. auf dem Interessenconto lässt sich durch folgende Hauptposten nachweisen. An Zinsen für eigene Werthpapiere, auf der Discontirung von Wechseln und gekündeten Obligationen etc. wurden etwa Fr. 66,000 mehr vereinnahmt als im Vorjahr; dazu kommen an Minderausgaben für Verzinsung des Baukapitalsaldo und der Betriebsüberschüsse der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern etwa Fr. 7000. Dagegen sind an bisherigen Einnahmen ausgefallen: die Verzinsung unserer Einzahlungen auf das Baukapital der Aargauischen Südbahn und der Bauvorschüsse an die Vereinigten Schweizerbahnen für Erweiterung der gemeinschaftlichen Glarnerstationen, letztere in Folge Rückzahlung der Vorschüsse, mit zusammen ungefähr Fr. 36,000. Ferner betragen die Mehrausgaben für Zinse auf den nicht ausbezahlten Dividenden für das Prioritätsaktienkapital aus den Jahren 1880/82 etc. etwa Fr. 13,000.

Über die approximativen Betriebsergebnisse der Bischofszeller Bahn haben wir seit einigen Jahren Ausweise gebracht, die sich stets ungefähr in den nämlichen Ziffern bewegt haben. Da dieselben aber jeweilen nur für das dem Berichtsjahr vorhergehende Jahr und nur aus Durchschnittszahlen berechnet werden konnten, welche keine absolute Genauigkeit zulassen, so glauben wir einstweilen von Fortsetzung dieser Aufstellung um so eher Umgang nehmen zu dürfen, als die Verhältnisse immer die gleichen sind.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1882		1883		1882		1883	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	24,218	0.43	27,512	0.45	139,587. 74	2.76	168,296. 98	2.90
„ „ . . II. „	291,958	5.18	288,950	4.75	862,409. 34	17.03	903,739. 63	15.55
„ „ . . III. „	1,194,029	21.20	1,186,359	19.51	1,280,292. 25	25.28	1,298,246. 13	22.35
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	7,721	0.14	6,726	0.11	5,955. 39	0.12	5,088. 15	0.09
„ „ . . III. „	143,625	2.55	137,446	2.26	70,037. 80	1.38	66,044. 78	1.14
Hin- und Rückfahrt . . I. „	3,550	0.06	6,966	0.11	8,250. 02	0.16	18,197. 84	0.31
„ „ „ . . II. „	484,260	8.60	489,886	8.06	570,631. 90	11.27	635,377. 01	10.94
„ „ „ . . III. „	2,736,060	48.58	2,876,764	47.30	1,722,241. 01	34.01	1,928,815. 99	33.20
Abonnementsbillete . . II. „	156,926	2.79	142,558	2.34	72,481. 22	1.43	68,380. 08	1.18
„ . . III. „	409,983	7.28	418,208	6.88	78,697. 28	1.55	82,053. 67	1.41
Militär- u. Polizeitransporte III. „	55,746	0.99	44,804	0.74	49,162. 94	0.97	36,237. 27	0.62
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . I. „	4,318	0.08	5,236	0.09	15,781. 17	0.31	18,662. 13	0.32
II. „	31,071	0.55	73,214	1.20	89,252. 83	1.76	167,504. 22	2.88
III. „	88,492	1.57	376,753	6.20	99,605. 17	1.97	413,062. 48	7.11
Total	5,631,957	100	6,081,382	100	5,064,386. 06	100	5,809,706. 36	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	32,086	0.57	39,714	0.65	163,618. 93	3.23	205,156. 95	3.53
II. „	971,936	17.26	1,001,334	16.47	1,600,730. 68	31.61	1,780,089. 09	30.64
III. „	4,627,935	82.17	5,040,334	82.88	3,300,036. 45	65.16	3,824,460. 32	65.83
Total	5,631,957	100	6,081,382	100	5,064,386. 06	100	5,809,706. 36	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	16,433	.	17,848	.	314,173. 88	.	342,372. 64	.
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
Klasse I	6,395	4.51	5,195	3.60	203,582. 66	.	201,727. 99	.
„ II	59,132	41.74	54,645	37.83				
„ III	51,054	36.03	55,826	38.65				
„ IV	25,101	17.72	28,774	19.92				
Total	141,682	100	144,440	100	203,582. 66	.	201,727. 99	.
	Tonnen		Tonnen					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	45,082	3.24	47,785	3.33	7,153,135. 14	90.67	7,063,782. 50	90.99
Stückgutklasse I	158,061	11.35	134,209	9.34				
„ II	106,413	7.63	112,694	7.85				
Wagenladungsklasse A[1]	59,616	4.27	59,130	4.12				
„ B	59,616	4.27	55,224	3.85				
„ A[2]	79,313	5.69	98,718	6.87				
„ Spezial-Tar. I. .	271,172	19.46	247,936	17.26				
„ „ II. .	63,093	4.53	47,824	3.32				
„ „ III. .	551,180	39.56	632,985	44.06				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)	.	.	.	.	736,269. 92	9.33	699,218. 52	9.01
Total	1,393,546	100	1,436,505	100	7,889,405. 06	100	7,763,001. 02	100
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen .	.	.	.	.	13,471,547. 66	.	14,116,808. 01	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1883 = 541 Kilom., 1882 = 541 Kilom.)		1882	1883
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,361.16	10,738.83
„ „ Reisenden	„	0.90	0.96
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.55	4.41
Zahl der Personenkilometer		111,342,360	131,629,580
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19,77	21.64
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Reisende	205,808	243,308
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	10,410	11,241
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	6.32	6.81
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	580.73	632.85
„ „ Tonne	„	19.12	19.18
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	56.08	56.30
„ „ Reisenden	„	5.58	5.63
Zahl der Tonnenkilometer		560,260	608,104
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	34.09	34.07
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,036	1,124
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	30	33
„ „ Reisenden „	Kilogr.	2.92	2.93
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	376.31	372.88
„ „ Stück	„	1.44	1.40
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	26.34	21.26
Zahl der Tonnenkilometer		772,811	740,034
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	14,583.00	14,349.35
„ „ Tonne	„	5.66	5.40
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	10.11	9.79
Zahl der Tonnenkilometer		78,015,606	79,361,126
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	55.98	55.21
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	144,206	146,610
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	2,576	2,655
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.56	1.57
Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer	Franken	24,901.20	26,093.91
Mittelbare Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	419.98	414.10
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	25,321.18	26,508.01

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten												
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter									
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A[1]	Klasse B	Klasse A[2]	Spez.-Tar. I	Spez.-Tar. II	Spez.-Tar. III	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	376,535	952	10,788	3,533	9,962	8,563	4,954	4,309	7,275	25,697	2,952	44,789	112,034
Februar	354,575	957	10,426	3,071	10,249	8,677	4,719	4,162	7,458	19,937	3,201	51,722	113,196
März	387,860	1,090	9,660	3,679	11,758	9,885	5,845	5,520	8,082	23,547	4,040	52,987	125,343
April	428,547	1,339	9,739	3,764	11,295	10,020	4,881	4,220	8,862	21,687	4,437	54,135	123,301
Mai	601,867	1,478	12,981	4,586	11,298	9,445	4,986	4,179	7,707	20,798	3,545	55,836	122,380
Juni	533,396	1,545	10,003	3,603	10,372	8,813	4,063	4,000	7,570	19,669	3,449	50,303	111,842
Juli	676,812	2,200	11,844	4,050	10,433	8,534	4,099	3,821	7,330	17,308	3,473	53,919	112,967
August	684,972	2,249	14,979	4,318	11,738	9,171	4,338	3,988	7,471	20,857	3,292	54,388	119,561
September	738,022	1,925	15,429	3,942	11,778	9,479	5,022	4,697	8,392	18,868	4,467	52,802	119,447
Oktober	490,017	1,687	14,254	5,346	13,198	11,560	5,897	5,453	12,593	19,422	7,395	62,410	143,274
November	422,587	1,349	11,811	4,191	11,678	10,073	5,205	5,309	8,683	20,602	3,951	53,918	123,610
Dezember	386,192	1,077	12,526	3,702	10,450	8,474	5,121	5,566	7,295	19,544	3,622	45,776	109,550
Total	6,081,382	17,848	144,440	47,785	134,209	112,694	59,130	55,224	98,718	247,936	47,824	632,985	1,436,505
gegenüber 1882: mehr	449,425	1,415	2,758	2,703	—	6,281	—	—	19,405	—	—	81,805	42,959
weniger	—	—	—	—	23,852	—	486	4,392	—	23,236	15,269	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1883		per Bahnkilometer 1882	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar	292,653	14	16,721	65	14,092	31	659,170	90	982,638	—	1,816	34	1,664	69
Februar	275,336	49	16,463	11	13,696	67	638,244	46	943,740	73	1,744	44	1,553	74
März	317,268	03	19,463	49	13,885	38	684,136	99	1,034,753	89	1,912	67	1,877	73
April	376,070	13	25,111	36	14,512	05	671,731	64	1,087,425	18	2,010	03	1,950	82
Mai	555,956	76	28,888	83	18,967	—	644,203	19	1,248,015	78	2,306	87	2,151	48
Juni	544,657	04	31,296	54	15,349	64	634,232	47	1,225,535	69	2,265	32	1,987	11
Juli	761,837	47	46,357	71	17,032	09	611,617	54	1,436,844	81	2,655	90	2,274	42
August	828,446	11	48,769	71	19,469	57	642,246	04	1,538,931	43	2,844	60	2,571	43
September	819,262	46	39,665	84	24,642	70	631,421	34	1,514,992	34	2,800	35	2,472	88
Oktober	441,796	33	31,276	15	18,287	63	735,655	02	1,227,015	13	2,268	05	2,437	18
November	313,094	27	19,399	07	16,320	47	633,059	53	981,873	34	1,814	92	2,054	65
Dezember	283,328	13	18,959	18	15,472	48	577,281	90	895,041	69	1,654	42	1,905	07
Total	5,809,706	36	342,372	64	201,727	99	7,763,001	02	14,116,808	01	26,093	91	24,901	20
gegenüber 1882: mehr	745,320	30	28,198	76	—	—	—	—	645,260	35	1,192	71	—	—
weniger	—	—	—	—	1,854	67	126,404	04	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	69,820	165	839	15,011	20,741	35,752	+ 5,503	+ 488	16	7
2. Horn	16,960	33	191	5,578	3,739	9,317	+ 1,622	+ 264	74	30
3. Arbon	63,787	148	293	2,979	9,722	12,701	+ 13,081	+ 1,855	19	20
4. Egnach	19,303	62	1,062	1,137	3,943	5,080	+ 354	– 472	60	45
5. Romanshorn	116,173	393	8,414	227,818	28,235	256,053	+ 1,007	– 22,282	6	2
6. Uttweil	10,718	29	122	767	1,361	2,128	– 173	– 1	97	85
7. Kessweil	8,734	11	186	1,044	1,223	2,267	– 800	– 85	109	81
8. Güttingen	13,752	19	82	727	1,424	2,151	+ 768	– 105	86	84
9. Altnau	10,480	21	232	520	757	1,277	+ 57	– 279	99	106
10. Münsterlingen	17,900	24	183	499	1,006	1,505	+ 473	– 396	67	98
11. Kreuzlingen	18,567	53	146	1,850	2,593	4,443	– 118	+ 145	64	54
12. Konstanz	80,162	313	711	33,329	8,994	42,323	– 245	+ 3,727	12	5
13. Emmishofen-Egelshofen	17,707	36	138	3,173	1,702	4,875	+ 2,283	+ 194	69	48
14. Tägerweilen	12,257	20	38	536	725	1,261	+ 149	+ 14	90	109
15. Ermatingen	21,171	90	299	1,212	941	2,153	+ 71	+ 5	53	82
16. Mannenbach	8,533	20	49	373	272	645	+ 294	– 58	112	127
17. Berlingen	7,264	12	50	666	527	1,193	+ 222	– 104	118	111
18. Steckborn	18,610	45	149	2,064	2,726	4,790	– 1,219	– 768	63	50
19. Mammern	12,074	23	203	157	253	410	+ 177	– 266	91	132
20. Eschenz	7,053	13	256	652	678	1,330	+ 553	+ 282	120	102
21. Stein am Rhein	18,388	53	614	2,252	1,569	3,821	+ 1,254	+ 330	65	59
22. Etzweilen	4,541	6	319	93	80	173	+ 86	– 146	132	138
23. Hemmishofen	6,331	6	81	1,182	264	1,446	– 111	+ 642	125	99
24. Ramsen	6,566	6	845	834	200	1,034	+ 795	+ 148	124	116
25. Rielasingen	8,444	9	91	852	1,884	2,736	+ 1,140	+ 189	114	73
26. Singen	12,303	12	6,460	37,219	4,223	41,442	+ 448	+ 5,782	89	6
27. Stammheim	17,772	47	2,035	1,636	1,445	3,081	+ 1,012	+ 622	68	69
28. Ossingen	9,002	16	654	451	459	910	– 1,322	– 732	106	120
29. Thalheim-Altikon	8,609	74	497	470	235	705	+ 58	+ 3	111	126
30. Dynhard	5,598	16	122	446	293	739	+ 89	– 350	127	125
31. Seuzach	5,353	6	97	62	326	388	– 78	– 70	129	133
32. Oberwinterthur	5,268	13	27	149	1,913	2,062	– 490	+ 864	130	87
33. Amrisweil	53,750	178	4,497	2,987	9,211	12,198	+ 1,482	+ 2,127	21	23
34. Erlen	22,567	71	978	964	2,155	3,119	– 484	+ 316	51	68
35. Sulgen	34,294	73	1,004	660	1,873	2,533	+ 774	+ 303	33	75
36. Kradolf	11,024	43	230	694	2,642	3,336	+ 920	+ 588	96	67
37. Sitterthal	8,046	37	68	1,332	4,538	5,870	– 974	+ 392	115	39
38. Bischofszell	38,284	143	631	1,992	5,760	7,752	+ 3,902	+ 464	30	34
39. Hauptweil	11,639	31	253	685	3,332	4,017	+ 476	– 71	93	56
Übertrag	838,804	2,370	33,146	355,052	133,964					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	838,804	2,370	33,146	355,052	133,964					
40. Arnegg	14,387	31	176	195	2,137	2,332	+ 321	+ 385	83	80
41. Gossau	25,351	28	732	616	3,069	3,685	+ 669	+ 831	44	63
42. Bürglen	30,000	60	659	2,684	7,366	10,050	+ 151	– 358	37	29
43. Weinfelden	68,002	130	3,237	3,819	7,288	11,107	+ 1,510	+ 416	17	26
44. Märstetten	23,584	36	1,765	1,867	3,121	4,988	+ 696	– 228	47	47
45. Müllheim-Wigoltingen .	30,805	68	1,603	2,466	5,363	7,829	+ 1,559	– 1,215	35	33
46. Felben	20,945	27	1,063	1,043	986	2,029	– 43	– 427	54	89
47. Frauenfeld . . .	111,917	341	2,458	7,932	16,806	24,738	+ 3,979	+ 1,322	7	11
48. Islikon	22,997	34	401	562	950	1,512	– 4,245	+ 66	49	97
49. Wiesendangen . . .	16,840	12	122	147	422	569	+ 572	– 270	75	130
50. Winterthur . . .	384,367	992	7,713	29,486	86,400	115,886	– 14,806	– 7,923	2	3
51. Hettlingen	10,072	9	85	508	118	626	– 3,224	+ 373	103	128
52. Henggart	17,411	49	893	401	1,036	1,437	+ 522	+ 250	70	100
53. Andelfingen . . .	28,812	73	1,072	1,034	1,775	2,809	– 8,094	+ 79	38	70
54. Marthalen	19,117	75	838	2,671	3,245	5,916	+ 624	– 325	61	38
55. Dachsen.	20,926	43	131	685	629	1,314	+ 1,474	– 638	55	103
56. Schaffhausen .	85,491	432	6,708	46,110	17,437	63,547	+ 4,825	– 8,020	11	4
57. Töss	10,441	19	43	5,349	11,271	16,620	+ 473	+ 2,436	100	14
58. Wülflingen . . .	10,403	11	81	1,013	3,839	4,852	– 262	– 3,026	101	49
59. Neftenbach-Pfungen	20,865	21	165	4,693	5,630	10,323	+ 193	+ 1,388	56	28
60. Embrach-Rorbas . .	36,522	97	196	4,297	4,855	9,152	+ 197	+ 206	31	31
61. Bülach	53,238	123	1,861	2,103	2,525	4,628	– 146	– 399	22	52
62. Niederglatt . .	19,049	79	430	1,610	1,158	2,768	+ 993	+ 1,024	62	72
63. Buchs (Zürich) .	3,683	5	177	63	94	157	– 255	– 7	135	139
64. Otelfingen . .	8,873	19	92	1,031	254	1,285	+ 118	– 797	103	105
65. Würenlos . .	8,639	22	52	675	467	1,142	– 847	+ 82	110	113
66. Glattfelden . . .	6,704	9	55	465	577	1,042	– 2,068	– 1,632	123	115
67. Eglisau	27,182	110	1,154	2,406	1,508	3,914	– 44	+ 734	42	58
68. Zweidlen	3,090	3	29	538	1,283	1,821	– 167	– 304	138	91
69. Weiach-Kaiserstuhl .	12,661	34	510	1,446	706	2,152	– 694	– 93	88	83
70. Rümikon	3,265	6	73	1,666	58	1,724	– 448	– 1,026	136	94
71. Reckingen	4,372	9	90	2,139	293	2,432	+ 29	– 491	133	79
72. Zurzach	19,344	42	565	2,196	1,215	3,411	– 336	+ 379	59	64
73. Koblenz . . .	11,570	16	837	4,105	1,435	5,540	– 527	+ 825	94	41
74. Kemptthal	27,943	22	298	1,306	3,701	5,007	– 1,282	– 452	40	46
75. Effretikon	41,868	32	2,459	1,413	3,179	4,592	– 1,393	+ 1,022	27	53
76. Bassersdorf . . .	16,665	33	213	559	1,083	1,642	+ 1,411	+ 32	76	95
77. Kloten	14,455	60	229	446	509	955	+ 1,178	+ 3	82	119
78. Seebach	1,659	2	4	240	285	525	– 63	– 178	140	131
Übertrag . . .	2,132,319	5,584	72,415	497,037	338,037					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,132,319	5,584	72,415	497,037	338,037					
79. Affoltern b. H. . .	3,822	3	15	19	93	112	+ 324	– 146	134	140
80. Regensdorf-Watt. .	8,040	12	51	746	218	964	– 6,992	+ 315	116	117
81. Buchs-Dällikon . .	6,914	11	55	158	162	320	+ 227	—	121	136
82. Dietlikon	19,674	25	103	1,091	769	1,860	+ 116	+ 592	58	90
83. Wallisellen . . .	42,186	43	162	1,942	1,786	3,728	– 1,378	– 3,025	26	62
84. Örlikon*.	122,893	86	237	5,836	20,056	25,892	+ 1,809	+ 2,917	4	10
85. Glattbrugg . . .	10,036	22	76	485	392	877	– 188	– 308	104	122
86. Rümlang	10,532	21	100	839	1,652	2,491	– 1,161	– 817	98	78
87. Oberglatt	14,632	56	201	346	243	589	+ 1,645	+ 307	81	129
88. Niederhasli . .	5,438	34	64	262	99	361	+ 514	– 107	128	135
89. Dielsdorf . . .	28,474	132	658	10,298	1,855	12,153	+ 1,876	– 953	39	24
90. Zürich†	1,242,803	3,669	5,895	82,405	247,589	329,994	+295,193	+ 11,123	1	1
91. Enge	122,833	142	150	1,495	2,303	3,798	– 6,762	+ 503	5	60
92. Wollishofen . . .	27,099	39	73	1,970	12,236	14,206	– 7,264	+ 1,804	43	18
93. Bendlikon (Kilchberg) .	39,785	25	111	937	819	1,756	– 2,149	– 222	28	93
94. Rüschlikon . . .	33,887	36	130	476	856	1,332	+ 1,090	– 27	34	101
95. Thalweil . . .	71,400	128	272	2,499	8,217	10,716	+ 6,367	+ 159	15	27
96. Oberrieden . . .	23,932	33	105	1,360	4,014	5,374	+ 1,156	+ 128	46	42
97. Horgen	89,912	200	358	5,705	9,154	14,859	+ 1,497	– 6,183	10	17
98. Au (Zürich) . . .	11,358	47	46	—	379	379	– 585	– 16	95	134
99. Wädensweil . .	94,113	250	610	7,385	22,376	29,761	+ 2,173	+ 3,603	8	9
100. Richtersweil . . .	63,490	190	579	6,077	9,733	15,810	– 2,122	+ 1,016	20	15
101. Pfäffikon (Schwyz)	22,225	34	237	578	525	1,103	– 97	+ 15	52	114
102. Lachen	39,713	94	1,571	2,170	4,481	6,651	+ 1,115	– 213	29	37
103. Siebnen (Wangen) .	24,770	30	717	1,594	4,140	5,734	+ 2,479	– 1,021	45	40
104. Reichenburg . . .	13,210	64	562	244	715	959	+ 10	– 118	87	118
105. Bilten	6,857	16	257	555	258	813	+ 380	– 161	122	124
106. Ziegelbrücke .	8,978	9	283	623	285	908	– 245	+ 149	107	121
107. N.-O.-Urnen . . .	15,071	29	97	731	1,955	2,686	+ 239	+ 391	80	74
108. Näfels-Mollis .	15,609	38	240	1,958	3,369	5,327	+ 121	– 7	78	43
109. Netstall	10,392	38	111	8,635	4,762	13,397	+ 1,929	+ 7,947	102	19
110. Glarus	78,032	183	986	7,477	13,432	20,909	– 1,768	+ 3,544	13	12
111. Ennenda	18,224	32	44	992	7,156	8,148	+ 707	+ 48	66	32
112. Mitlödi	16,987	16	27	429	1,336	1,765	+ 1,655	+ 16	73	92
113. Schwanden. . .	44,655	46	1,892	4,102	8,245	12,347	– 1,815	+ 564	25	22
114. Nidfurn-Haslen . .	15,833	33	50	378	1,679	2,057	+ 306	+ 190	77	88
115. Luchsingen . . .	19,688	29	115	1,147	3,279	4,426	+ 1,169	+ 188	57	55
116. Diesbach	7,420	5	58	379	480	859	+ 406	+ 130	117	123
117. Rüti (Glarus) . . .	5,657	8	155	417	808	1,225	+ 205	+ 448	126	110
Übertrag . . .	4,588,398	11,492	89,868	661,777	739,943					

*) 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 1882		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,588,898	11,492	89,868	661,777	739,943					
118. Lintthal . . .	22,946	41	209	1,995	3,231	5,226	- 1,713	+ 258	50	44
119. Altstetten	67,014	43	145	4,104	8,587	12,691	- 3,135	+ 4,614	18	21
120. Schlieren	34,705	37	128	1,496	2,454	3,950	+ 2,884	+ 372	32	57
121. Dietikon	49,904	81	422	3,800	3,920	7,720	- 1,061	+ 1,063	23	35
122. Killwangen	13,795	26	200	983	319	1,302	- 46	- 101	84	104
123. Wettingen	17,144	9	110	1,093	1,715	2,808	- 1,157	- 872	72	71
124. Baden-Oberstadt .	23,489	36	113	1,651	878	2,529	- 979	- 2,469	48	76
125. Dätwyl	7,233	15	82	411	858	1,269	- 477	+ 168	119	107
126. Mellingen	15,443	47	587	968	556	1,524	- 589	+ 576	79	96
127. Mägenwyl	3,019	8	45	1,160	105	1,265	- 608	- 1,285	139	108
128. Othmarsingen . .	5,137	8	49	1,006	151	1,157	- 395	- 619	131	112
129. Lenzburg . . .	27,745	83	861	3,158	8,951	12,109	+ 1,721	+ 2,180	41	25
130. Hunzenschwyl. . .	3,234	4	30	114	96	210	- 34	- 9	137	137
131. Suhr	9,691	23	445	1,404	2,357	3,761	- 334	- 54	105	61
132. Baden	145,985	538	1,202	5,582	9,736	15,318	- 4,633	- 165	3	16
133. Turgi.	45,480	46	790	1,543	3,186	4,729	- 1,106	+ 509	24	51
134. Siggenthal . . .	11,737	17	261	1,422	1,961	3,383	- 1,092	- 822	92	65
135. Döttingen-Klingnau .	17,254	34	569	1,097	1,410	2,507	+ 1,718	- 6	71	77
136. Brugg	75,414	161	2,774	10,153	7,039	17,192	+ 1,129	- 864	14	13
137. Schinznach	13,780	46	90	6,511	487	6,998	+ 322	+ 6,190	85	36
138. Wildegg	30,726	49	418	1,676	1,690	3,366	- 1,878	+ 199	36	66
139. Ruppersweil . . .	8,470	8	61	713	1,364	2,077	- 515	- 579	113	86
140. Aarau	91,708	256	1,857	12,702	19,831	32,533	- 6,119	+ 8,671	9	8
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	607,357	3,659	29,592	439,934	345,628	785,562	+136,483	+ 3,401		
Rundfahrten	53,932	—	—	—	—	—	+ 25,310	—		
Transitverkehr	90,142	1,081	13,532	270,052	270,052	540,104	- 2,039	+ 65,286		
Total	6,081,382	17,848	144,440	1,436,505	1,436,505					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1882	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	10,421	6,469	10,376	5,305	20,797	11,774	– 1,200	+ 3,608
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	15,298	24,917	14,690	5,865	29,988	30,782	– 5,767	– 4,738
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	80,023	31,888	76,926	151,133	156,949	183,021	+ 54,810	– 19,398
Effretikon-Hinweil	41,398	11,127	41,992	2,836	83,390	13,963	+ 9,033	+ 638
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	233,068	83,142	231,211	38,764	464,279	121,906	+ 105,876	+ 1,406
Tössthalbahn.	10,407	10,725	10,755	3,544	21,162	14,269	+ 8,636	+ 4,303
Wädensweil-Einsiedeln	31,176	3,197	30,642	2,551	61,818	5,748	+ 16,343	+ 784
Gotthardbahn und Italien	2,682	6,382	2,599	9,857	5,281	16,239	+ 993	+ 8,278
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	109,970	148,976	113,188	65,134	223,158	214,110	+ 63,550	+ 12,161
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	53,953	10,945	55,423	109,909	109,376	120,854	+ 9,508	+ 4,042
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	11,516	1,419	11,583	15,797	23,099	17,216	+ 6,501	+ 2,422
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	10,321	6,441	7,972	29,239	18,293	35,680	+ 3,859	– 10,105
Total	610,233	345,628	607,357	439,934	1,217,590	785,562	+ 272,142	+ 3,401

† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.

§ Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.

* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	7	1,102	8	1,181	15	2,283	+ 5	+ 1,086
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	410	763	326	5,260	736	6,023	– 73	+ 1,046
Effretikon-Hinweil	121	225	202	284	323	509	– 6	– 59
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	3,020	1,709	3,077	1,429	6,097	3,138	– 1,551	– 1,433
Tössthalbahn.	5	137	20	167	25	304	+ 1	+ 149
Wädensweil-Einsiedeln	1,279	224	1,349	107	2,628	331	– 200	+ 86
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	79	203	40	326	119	529	+ 30	– 42
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	383	5,251	951	6,031	1,334	11,282	– 432	– 162
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	163	86	132	485	295	571	– 164	– 800
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,715	966	1,355	3,618	3,070	4,584	+ 325	– 617
Übertrag .	7,182	10,666	7,460	18,888	14,642	29,554		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1882	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	7,182	10,666	7,460	18,888	14,642	29,554	—	—
Zürichsee-Dampfboote	4	3,067	5	397	9	3,464	- 5	+ 1,896
Effretikon-Hinweil	41	1,342	56	161	97	1,503	- 5	- 870
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	6,858	21,787	7,626	9,057	14,484	30,844	- 2,861	- 711
Tössthalbahn	—	51	—	17	—	68	—	- 90
Wädensweil-Einsiedeln	5,369	855	5,453	143	10,822	998	+ 982	+ 182
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	193	317	139	283	332	600	- 23	- 439
Gr. Bad. Bahn	21	201	9	37	30	238	- 5	- 43
K. Württemberg. Staatsbahn	—	27	—	12	—	39	—	- 60
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	749	1,561	687	7,459	1,436	9,020	+ 168	+ 671
	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil					
Zürichsee-Dampfboote	3	31	3	99	6	130	+ 4	+ 20
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	949	311	744	810	1,693	1,121	+ 161	- 344
Tössthalbahn	4	41	5	121	9	162	+ 5	+ 42
Wädensweil-Einsiedeln	—	8	—	20	—	28	—	- 9
Gotthard und Italien	2	44	2	644	4	688	+ 4	+ 648
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	17	311	6	986	23	1,297	- 13	- 124
Gr. Bad. Bahn	1	13	—	1,460	1	1,473	+ 1	- 178
K. Württembergische Staatsbahn	—	8	—	49	—	57	—	+ 39
Bayern und weiter	—	99	—	310	—	409	—	+ 146
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	6	—	9	—	15	—	+ 9
Vereinigte Schweizerbahnen	1,611	889	1,622	232	3,233	1,121	+ 457	+ 374
Tössthalbahn	26	85	56	174	82	259	+ 6	- 148
Wädensweil-Einsiedeln	5,552	7	5,117	1	10,669	8	+ 2,284	- 15
Gotthard und Italien	1,075	758	1,039	2,846	2,114	3,604	- 64	+ 1,789
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	5,141	6,422	4,706	13,505	9,847	19,927	- 2,109	+ 1,164
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	681	1,099	733	72,428	1,414	73,527	- 173	+ 6,564
K. Württemberg. Staatsbahn	5	203	—	9,594	5	9,797	+ 5	+ 2,248
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	490	—	588	—	1,078	—	- 319
Übertrag	35,484	50,699	35,468	140,330	70,952	191,029		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn		Total		Differenz gegenüber 1882	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	35,484	50,699	35,468	140,330	70,952	191,029	—	—
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	4	—	6	—	10	—	+ 10	- 306
Gr. Bad. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	990	—	1,001	—	1,991	—	- 314	—
Gr. Bad. Bahn	3,851	46	3,771	248	7,622	294	+ 929	+ 71
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,304	—	1,302	—	2,606	—	+ 663	—
	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien					
Deutsche Bahnen via Romanshorn	467	4,298	499	5,366	966	9,664	+ 32	+ 8,739
„ „ via Singen	87	1,516	87	2,505	174	4,021	+ 24	+ 3,625
„ „ via Schaffhausen	332	—	939	—	1,271	—	+ 484	—
„ „ via Waldshut	14	3,440	13	4,420	27	7,860	+ 7	+ 6,491
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	314	—	733	—	1,047	—	+ 107
Aarg. Südbahn	220	390	251	303	471	693	+ 49	+ 133
Gr. Bad. Bahn	776	40	690	769	1,466	809	- 326	+ 240
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	76	2,146	127	1,139	203	3,285	- 32	- 166
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,214	7,203	1,169	44,147	2,383	51,350	- 319	+ 2,013
Total des Transitverkehrs	44,819	70,092	45,323	199,960	90,142	270,052	- 2,039	+ 32,643
Gesammttotal	655,052	415,720	652,680	639,894	1,307,732	1,055,614	+ 270,103	+ 36,044

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1882	1883	Gegenüber 1882 mehr	Gegenüber 1882 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide	203,983	177,992	—	25,991
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaaren	49,132	51,209	2,077	—
3. Kartoffeln und Gemüse	26,600	31,343	4,743	—
4. Baumfrüchte	12,366	15,386	3,020	—
5. Fleisch und Fleischwaaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc.	6,758	5,851	—	907
6. Butter und Schmalz	2,847	3,145	298	—
7. Käse und Zieger	10,933	11,778	845	—
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate	7,795	8,911	1,116	—
9. Zucker	13,164	13,551	387	—
10. Tabak und Cigarren	3,809	4,175	366	—
	337,387	*323,341*	—	*14,046*
II. In flüssigem Zustande				
11. Milch, einschliesslich condensirte	10,082	11,480	1,398	—
12. Wein und Most	45,802	42,005	—	3,797
13. Bier	18,552	16,948	—	1,604
14. Branntwein und Liqueur	2,500	2,624	124	—
	76,936	*73,057*	—	*3,879*
b) Gebrauchsmittel				
15. Hausrath und Effekten	13,895	14,710	815	—
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	3,086	3,177	91	—
	16,981	*17,887*	*906*	—
	431,304	**414,285**	—	**17,019**
B. Brennmaterialien:				
17. Brennholz	37,279	45,174	7,895	—
18. Holzkohlen	1,797	2,186	389	—
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit	234,833	251,646	16,813	—
20. Torf	6,231	7,583	1,352	—
	280,140	**306,589**	**26,449**	—
C. Baumaterialien:				
21. Bausteine und Pflastersteine	50,610	48,592	—	2,018
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer	27,259	27,953	694	—
23. Kalk und Kalksteine	9,698	7,247	—	2,451
24. Cement	23,529	24,435	906	—
25. Gyps und Gypssteine	9,081	9,011	—	70
26. Asphalt	3,823	4,449	626	—
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie	111,641	124,460	12,819	—
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen	22,267	18,254	—	4,013
	257,908	**264,401**	**6,493**	—
D. Metallindustrie:				
29. Rohes und altes Eisen, Erze	29,655	30,575	920	—
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen	31,797	30,853	—	944
31. Eisenwaaren	18,220	18,577	357	—
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde	4,192	4,123	—	69
33. Maschinen und Maschinentheile	27,182	29,295	2,113	—
	111,046	**113,423**	**2,377**	—
Übertrag	**1,080,398**	**1,098,698**	**18,300**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1882	1883	Gegenüber 1882 mehr	Gegenüber 1882 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,080,398**	**1,098,698**	**18,300**	—
E. Textilindustrie:				
a) in Baumwolle.				
34. Baumwolle, roh	20,298	21,115	817	—
35. Garn und Tücher (roh)	32,061	31,365	—	696
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	17,229	18,335	1,106	—
37. Baumwollabfälle	5,682	4,837	—	845
b) in Leinen, Hanf etc.	*75,270*	*75,652*	*382*	—
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	4,588	6,440	1,852	—
c) in Seide.				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	7,562	8,121	559	—
d) in Wolle.				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle	9,235	9,694	459	—
	96,655	**99,907**	**3,252**	—
F. Gerberei:				
41. Felle und Häute	4,478	4,907	429	—
42. Rinde und übrige Gerbstoffe	6,452	5,528	—	924
43. Leder und Lederwaaren	5,004	4,582	—	422
	15,934	**15,017**	—	**917**
G. Glas- und Thonfabrikation:				
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan)	**10,119**	**13,166**	**3,047**	—
H. Papierfabrikation:				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	7,088	6,562	—	526
46. Papier und Carton	8,754	9,033	279	—
	15,842	**15,595**	—	**247**
I. Hülfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:				
47. Eis	1,542	13,145	11,603	—
48. Salz	16,655	16,728	73	—
49. Erden aller Art (Kies und Sand)	13,649	16,251	2,602	—
50. Mineralöl	13,522	14,209	687	—
51. Vegetabilische Öle	8,923	8,045	—	878
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen	7,337	8,185	848	—
53. Sprit	8,373	8,528	155	—
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien	7,966	8,361	395	—
55. Chemische Produkte, ausschliesslich Düngmittel	13,911	16,049	2,138	—
56. Stärke und Stärkemehl	3,156	3,232	76	—
57. Heu und Stroh	2,989	3,738	749	—
58. Düngmittel	19,603	22,605	3,002	—
	117,626	**139,076**	**21,450**	—
K. Hülfsmittel zum Transport:				
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen	9,501	8,521	—	980
60. Leere Gebinde und Emballagen	23,058	19,865	—	3,193
	32,559	**28,386**	—	**4,173**
Total	**1,369,133**	**1,409,845**	**40,712**	—
Nicht klassifizirte Waaren	**24,413**	**26,660**	**2,247**	—
Gesammttotal	**1,393,546**	**1,436,505**	**42,959**	—

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 541 Kilometer, sondern auch die Linien Zürich-Zug-Luzern mit 67, Brugg-Basel mit 58 und Effretikon-Hinweil mit 23 Kilometer.

Die Betriebslänge des ganzen Nordostbahnnetzes betrug durchschnittlich und am Schlusse des Berichtsjahres 689 Kilometer.

1. Ausgaben.

1882						1883		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer						Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente				Fr.	Cts.	Prozente
265,510	36	3.50	I. Centralverwaltung			278,209	05	3.47
1,537,084	75	20.29	II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst			1,639,638	25	20.49
2,855,495	62	37.70	III. Expeditionsdienst			2,907,456	60	36.33
2,706,097	39	35.72	IV. Transportdienst			2,886,867	13	36.07
25,543	16	0.34	V. Bahntelegraphie			38,681	40	0.48
185,607	99	2.45	VI. Verschiedenes			253,053	17	3.16
7,575,339	27	100	Totalausgaben			8,003,905	60	100
			abzüglich:					
			1. Auf die Baurechnung des Stammnetzes fallende Quote der Kosten des technischen Personals		Fr. —.—			
			2. Entschädigung der Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern für administrative und technische Bauleitung		„ —.—			
42,899	06		3. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung:					
			a) Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	Fr. 10,000				
			b) Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	„ 15,000	„ 25,000.—	25,000	—	
7,532,440	21		Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes			7,978,905	60	

Eine Vergleichung der gesammten Ausgaben des Eisenbahnbetriebes in den Jahren 1882 und 1883 ergibt für das letztere eine Vermehrung von Fr. 428,566. 33 Cts. Dieselbe wird grösstentheils durch den starken Verkehr begründet, der während der Schweizerischen Landesausstellung zu bewältigen war. Es mussten nämlich 151,945 Nutzkilometer mehr ausgeführt werden, durch welche Mehrleistung die Mehrausgabe zum grössten Theil ausgewiesen ist. Der Rest ist auf Rechnung eines durchschnittlich etwas theurern Betriebes (per Nutzkilometer 3 Cts. mehr als im Vorjahr) zu setzen.

Im Übrigen wird auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Rechnungskapiteln verwiesen.

I. „Centralverwaltung". Auf diesem Kapitel ist eine Mehrausgabe von etwas über Fr. 12,000 entstanden, hauptsächlich daher rührend, dass vom 1. Januar 1883 an die Gehalte des zur Besorgung der Rechtssachen, einschliesslich der Behandlung der Reklamationen aus dem Personen- und Güterverkehr wegen Verlust, Beschädigung und Verspätung, an Stelle der frühern „Transportinspektion" kreirten „Rechtsbureau", statt wie früher unter Kap. III 3 a

auf Kap. I 1 gebucht werden, ferner dass der Druck von Dienstvorschriften, Tarifen und Verträgen einen etwas grössern Aufwand erheischte und endlich, dass der Antheil der Nordostbahn an den Kosten der schweizerischen Eisenbahnkonferenzen seit Anfang des Berichtsjahres auf Kap. I 4 statt wie früher auf Kap. VI verrechnet wird.

II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörden". Der Unterhalt der Bahn erforderte rund Fr. 102,000 mehr als im Vorjahr. Die Hauptposten entfallen auf Besoldungen durch nothwendig gewordene Personalvermehrung und bewilligte Gehaltsaufbesserungen, auf Unterhalt des Bahnkörpers durch umfangreiche Entwässerung und Chaussirung der durch den nassen Winter von 1882/1883 schadhaft gewordenen Strassen und Vorplätze grösserer Bahnhöfe, auf Unterhalt des Oberbaues durch die im Jahr 1883 vorgenommenen grössern Auswechslungen von Schwellen und Bahnhofhölzern, Unterhalt der Einfriedigungen und Barrieren durch Erneuerung von Lattenhägen und Grünhecken auf der linksufrigen Zürichseebahn und Erneuerung und Umänderung von Barrieren auf der ehemaligen Nationalbahn, endlich auf Unterhalt der Gebäude zufolge grössern Wasserkonsums in den grossen Bahnhöfen wegen starker Frequenz, und belangreicher Reparaturen und Verbesserungen an den Bahnhofgebäuden Zürich und Romanshorn, sowie an den Getreideschuppen in Romanshorn, an der Einsteighalle in Aarau und an der Lokomotivremise und dem Güterschuppen in Etzweilen.

Die Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien auf dem ganzen Betriebsnetz zu Lasten der Betriebsrechnung (Kap. II 6) betrug im Jahr 1883: 76,444 Stück Schwellen (1882: 63,957) und 81,688 laufende Meter Schienen (1882: 89,220). Der Mehrbedarf an Schwellen für 1883 gegenüber dem Vorjahr ist dadurch veranlasst worden, dass auf den „neuen Linien" die Anzahl der schadhaften Schwellen von Jahr zu Jahr zunimmt. Der Bedarf an Schienen zur Einzelnauswechslung, der im Jahr 1881 das Maximum erreicht hatte, nimmt nach und nach ab in Folge ausschliesslicher Verwendung von Stahlschienen für Geleiseumbauten.

Der Geleiseumbau von Schienen der ältern Profile II, III und IV auf Schienen des Normalprofils V ist im Jahr 1883 in einer Länge von 21,245 Kilometer vorgenommen worden, gegen 22,026 im Vorjahr. Ferner wurden zum Gewinnen mittelguter Ersatzeisenschienen von Profil V Stahlschienen vom gleichen Profil auf 17,883 Kilometer Geleise eingelegt (1882: 22,302 Kilometer). Dieser Geleiseumbau von Schienen der alten Profile auf das Normalprofil V, und von Eisenschienen des Normalprofils in Stahlschienen desselben Profils nimmt von Jahr zu Jahr stetig ab.

Auf den ältern Linien mit Schienen der alten Profile waren am Ende des Jahres 1883 in den Hauptgeleisen auf das Normalprofil umgebaut:

Altes Stammnetz:	235,925	laufende Meter Geleise oder	77,4 % der Hauptgeleise,
Luzerner Linie:	58,199	„ „ „ „	94,4 % „ „
Total:	294,124	laufende Meter Geleise oder	80,2 % der Hauptgeleise.

Von den auf sämmtlichen Linien des Nordostbahnnetzes in den Hauptgeleisen liegenden 492,779 laufende Meter Geleise vom Normalprofil bestehen 276,041 laufende Meter oder 56 % aus Stahlschienen.

III. „Expeditionsdienst". Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von nahezu Fr. 52,000, welche wie folgt begründet wird:

Gehaltsaufbesserungen und Personalvermehrung, letztere theils definitiv in Folge Anwachsens des Verkehrs auf einer Reihe von Stationen, theils vorübergehend während der Dauer der Ausstellung (Kap. III 1 a, 2 a und 3 a), Mehrbedarf der Stationen an Heizmaterial in Folge der kühlen Witterung im Frühjahr, längere, beziehungsweise bessere Beleuchtung der Bahnhöfe Winterthur, Aarau, Schaffhausen und Wädensweil, sowie eine diesfällige Mehr-

vergütung an die Badische Bahn für die gemeinschaftlichen Bahnhöfe Konstanz und Singen (Kap. III 1 d), vermehrter Rangirdienst, theils dauernd, wie im Bahnhof Aarau, wo eine zweite Rangirmaschine eingestellt werden musste, und im Bahnhof Zürich, wo für den Betrieb des Industriegeleises eine weitere Rangirmaschine verwendet wird, theils vorübergehend während der Landesausstellung (III 1 f). Dagegen weist das Kap. III 1 e „Ergänzung und Unterhalt des Inventars" eine erhebliche Minderausgabe auf, welche grösstentheils daher rührt, dass die Ausgaben für das Inventar des Hauptmagazins vom 1. Januar 1883 an, statt wie bisher auf dieses Kapitel, auf Kap. IV 1 b verrechnet wurden, dass im Jahr 1882 für Anschaffung neuer Wagendecken für den Bahnhof Romanshorn eine bedeutende ausserordentliche Ausgabe nöthig war, welche im Berichtsjahr wegfiel, endlich dass für die Benutzung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe Konstanz und Singen auf diesem Kapitel weniger zu verrechnen war als im Vorjahr. Eine weitere Minderausgabe zeigt das Kap. III 2 c „Druckkosten", weil in Folge Beschaffung einer grössern Parthie Rohbillete im Jahr 1882 im Berichtsjahr für über Fr. 5000 weniger bezogen werden mussten, und weil vom 1. Januar 1883 an die Fahrplankosten (pro 1883 Fr. 9000) dem Kap. III 1 c, statt wie bisher dem Kap. III 2 c, verrechnet werden, demzufolge ersteres eine entsprechende Mehrausgabe enthält. Für „Ersatzleistungen im Güterdienst" (Kap. 3 d) mussten Fr. 4953 weniger als im Vorjahr verausgabt werden.

An Reklamationen wegen Verlusten, Beschädigungen und Verspätungen im Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr waren zu behandeln:

		Fälle.
Von der Direktion und dem Rechtsbureau:		
Übertrag vom Jahr 1882		307
Neu hier anhängig gemachte		655
Von andern Bahnverwaltungen überwiesen		447
Vom Betriebschef:		
Übertrag vom Jahr 1882		35
Neu hier anhängig gemachte		306
Von andern Bahnverwaltungen überwiesen		87
	Total	1,837
Hievon wurden im Berichtsjahr definitiv oder vorläufig erledigt:		
Von der Direktion und dem Rechtsbureau	1,244	
Vom Betriebschef	414	1,658
Unerledigt blieben:		
Bei der Direktion	165	
Beim Betriebschef	14	179

Die Vergütungen im Gepäck- und Viehverkehr beziffern sich auf .	Fr. 1,324. 47
Davon gehen ab: Rückerstattungen	„ 92. 72
Rest zu Lasten der Nordostbahn (Kap. III 2 d)	Fr. 1,231. 75
Im Güterverkehr betragen die Ersatzleistungen	Fr. 39,558. 96
hieran wurden theils durch andere Transport-Unternehmungen, theils durch Assekuranzgesellschaften rückvergütet und gingen ferner als Erlös aus beschädigten Gütern ein	„ 35,243. 19
Zu Lasten der Nordostbahn (Kap. III 3 d) fallen demnach . .	Fr. 4,315. 77

Von der Gesammtausgabe von Fr. 39,558. 96 entfallen auf:

Entschädigungen wegen Verlust	von Gütern . . .	Fr. 11,549. 35
„ „ Beschädigung	„ „	„ 27,027. 59
„ „ Verspätung	„ „	„ 982. 02
	wie oben	Fr. 39,558. 96

Die einzelnen Waarengattungen partizipiren an dem geleisteten Ersatze wie folgt:

Getreide	Fr. 5,669. 80
Mehl	„ 1,653. 15
Wein	„ 3,016. 37
Sprit	„ 541. 89
Öl	„ 85. 10
Eisenwaaren	„ 1,607. —
Baumwolle	„ 18,376. 82
Möbel	„ 289. 64
Glaswaaren	„ 909. 64
Andere Artikel	„ 7,409. 55
	Fr. 39,558. 96

IV. „Transportdienst“. Die stärkste Mehrausgabe ist auf diesem Dienstzweig entstanden und beträgt etwas zu Fr. 180,000.

Die Hauptposten der Mehrausgaben werden wie folgt begründet:

Zu Kap. IV 2 a: Vermehrung des Zugspersonals während der Landesausstellung (daherige Mehrausgabe allein Fr. 29,000), Personalvermehrung und Gehaltsaufbesserungen auf der Centralwagenkontrole, vermehrte Stellvertretungen und Aushülfe auf diversen Stationen wegen des strengern Dienstes, Kreirung einer Wagenvisiteurstelle in Rothkreuz und Anstellung von drei weitern Wagenkontroleuren für Brugg und Rothkreuz, endlich durch Mehrleistung an die Badische Bahn für Mitbenutzung des Bahnhofes Konstanz. Zu Kap. IV 2 c: Die Nordostbahn war mit 1. Oktober 1880 aus der zwischen allen den Bahnhof Basel benutzenden Bahnen bestandenen Gemeinschaft für Wagenbeschädigungen ausgetreten, in der Meinung, dass sie ohne Gemeinschaft billiger wegkomme; es hatte dieser Zustand aber mancherlei Inkonvenienzen im Gefolge, wesshalb wir uns im Berichtsjahr entschlossen, der Gemeinschaft wieder beizutreten, und zwar, da das diesfällige Verhältniss mittlerweile unbeordnet geblieben war, mit Rückwirkung auf 1. Oktober 1880, von welchem Zeitpunkt an eine grössere Nachvergütung an die Gemeinschaft zu leisten war. Zu IV 2 g: Unsere eigenen Wagen machten auf fremden Bahnen einen um 754,678 Achsenkilometer geringern Parcours, während umgekehrt die fremden Wagen auf der Nordostbahn 1,706,794 Achsenkilometer mehr zurücklegten; demzufolge übersteigt die gezahlte Wagenmiethe die empfangene um Fr. 46,219 und in ungefähr demselben Betrage ist der saldirte Ausgabeposten grösser als im Vorjahr. Zu Kap. IV 3 a: Der Hauptposten der Mehrausgabe auf diesem Kapitel fällt auf Nebenbezüge an das Maschinenpersonal, welches zufolge des starken Zugsverkehrs 166,140 Lokomotivkilometer im Fahrdienst mehr als im Vorjahr zu leisten hatte.

Zu Kap. IV 3 d und e: Die diesfälligen Mehrausgaben resultiren aus absolut und durchschnittlich grösserm Kohlen-, Öl- und Schmiermaterial-Verbrauch und theurern Preisen für letzteres. Der durchschnittliche Mehrverbrauch an Brennmaterial erklärt sich einerseits aus der Reduktion der täglichen Leistungen des Maschinenpersonals zufolge des Begehrens des Eisenbahndepartements um Diensterleichterung, weil dadurch weniger Kilometer auf eine Anheizung

kommen, anderseits durch das Bestreben, die durch den starken Verkehr während der Landesausstellung entstandenen Verspätungen möglichst einzuholen. Der durchschnittliche Mehrverbrauch an Schmiermaterial hängt vermuthlich damit zusammen, dass während der genannten Periode eine grosse Zahl provisorischer Heizer verwendet werden musste, welche an einer Ersparniss nicht mitinteressirt waren.

Wir resumiren aus dem Gesagten, dass der Transportdienst im Berichtsjahr per Bahnkilometer zwar 6,7 %, aber auf die Leistung bezogen, d. h. per beförderten Wagenachsenkilometer, nur 2 % theurer, die eigentliche Traktion nach Verhältniss der Leistung nicht theurer war als im Vorjahr.

V. „Bahntelegraphie“. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 13,000 zu notiren, welche begründet wird durch vermehrte Drahtauswechslung, Kreirung einer Telegraphistenstelle im Bahnhof Aarau, einer weitern Telegraphistenstelle im Bahnhof Winterthur und durch Mehrvergütung an die Badische Bahn für Mitbenutzung des Bahnhofes Konstanz. Die Zahl der Telegraphenstationen ist sich gleich geblieben und betrug zu Ende 1883 174 mit 228 Apparaten, inbegriffen 14 Gemeinschaftsstationen mit 16 Apparaten. Es wurden 157,724 Depeschen befördert, 12,711 mehr als im Vorjahr. Im Laufe des Berichtsjahres wurde der eidgenössische Telegraphendienst auf den Bahnstationen Schinznach, Oberwinterthur, Thalheim und Ossingen vom Bahndienst, weil für diesen mit Inkonvenienzen verbunden, abgelöst, so dass zu Ende des Jahres nur noch neun Bahnstationen den eidgenössischen Telegraphen besorgten. Die Zahl der Aufgabebureaux für Privatdepeschen betrug wie im Vorjahr 18.

VI. „Verschiedenes“. Zu Lasten dieses Kapitels wurden Fr. 67,000 mehr verausgabt, und zwar durch Vertheilung von Bonifikationen von zusammen Fr. 31,000 an das durch den strengen Dienst während der Ausstellung in ausserordentlichem Mass in Anspruch genommene Personal, wovon jedoch auf diesem Kapitel nur etwa Fr. 27,800 verbucht sind, durch eine aus derselben Veranlassung beschlossene Gabe von Fr. 20,000 an die Pensions- und Hülfskasse, durch eine sonstige Mehreinlage von Fr. 10,000 in dieselbe Kasse und durch eine Mehreinlage von Fr. 10,000 in den Unfallversicherungsfond.

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 Berichtsjahre trat diesfalls keine Änderung ein; es waren demnach zu Ende des Jahres 1883 **150** Stück vorhanden.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 92 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 78 Lokomotiven, wovon 62 im Strecken- und 16 im Rangirdienst. Jene 92 Lokomotiven haben im Ganzen 4,213,763 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,546,579 und im Rangirdienst 667,184 zurückgelegt (gegenüber 3,940,495 im Vorjahr, wovon 3,380,439 im Fahr- und 560,056 im Rangirdienst).

In den aufgeführten Fahrdienstzahlen (3,546,579) sind die Leistungen je einer an die Arth-Rigi-Bahn und an die Tössthalbahn vermiethet gewesenen Lokomotive (erstere mit 3512, letztere mit 1440 Kilometer) nicht enthalten.

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1883 auf 209,488 (pro 1882 auf 210,528) beziffern.

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

	Zugskilometer.	Vorspannkilometer.	Nutzkilometer.	Materialtransportkilometer.	Schneepflugfahrtenkilometer.	Leerfahrtenkilometer.	Total der Fahrkilometer.
Eigenes Netz, ausschliesslich ehemalige Schweiz. Nationalbahn	2,044,223	109,671	2,153,894	1,758	239	43,938	2,199,829
Ehemalige Schweiz. Nationalbahn	415,909	1,735	417,644	14	118	896	418,672
Sulgen-Gossau	74,139	122	74,261	—	—	33	74,294
Zürich-Zug-Luzern . . .	345,008	7,581	352,589	3,687	—	5,987	362,263
Bötzbergbahn	422,188	11,072	433,260	213	—	1,132	434,605
Effretikon-Hinweil . . .	56,662	—	56,662	—	—	36	56,698
Aushülfe an schweiz. Bahnen .	—	199	199	—	—	19	218
Total . .	3,358,129	130,380	3,488,509	5,672	357	52,041	3,546,579

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

	1882.	1883.
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm . . .	25,165,688	26,776,352
„ „ Tannenholz in Ster	906,25	952,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlen-Einheiten reduzirt) in Kilogramm	25,528,188	27,157,352
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . .	52,872,5	59,027
„ „ Putzwaaren „ „ . .	15,207	15,745,5
Kosten des Brennmaterials	Fr. 575,799. 89	Fr. 614,712. 70
„ „ „ per 100 Kilogramm . .	„ 2. 26	„ 2. 26
„ „ Schmiermaterials	Fr. 49,813. 15	Fr. 59,092. 25
„ „ „ per 1 Kilogramm . .	Cts. 94	Cts. 100,1
„ „ Putzmaterials	Fr. 14,333. 01	Fr. 15,777. 04
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 421,273. 66	„ 414,550. 33
Totalkosten	„ 1,061,219. 71	„ 1,104,132. 32

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

	1882.	1883.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . .	4,093,042	4,662,048
„ „ Schmiermaterial „ „ . .	11,204	13,383
„ „ Putzwaaren „ „ . .	3,468	3,948

	1882.	1883.
Kosten des Brennmaterials	Fr. 92,319. 12	Fr. 105,526. 33
„ „ Schmiermaterials	„ 10,559. 95	„ 13,411. 73
„ „ Putzmaterials	„ 3,268. 07	„ 3,955. 85
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 38,529. 20	„ 44,380. 88
Totalkosten	Fr. 144,676. 34	Fr. 167,274. 79

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr verminderte sich die Anzahl der Personenwagen um 9 Stück, indem 8 Wagen (2 II. und III. Klasse und 6 III. Klasse) an die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn und 1 Krankenwagen an die Gotthardbahn verkauft wurden. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

532 Stück mit 1202 Achsen und 22,459 Sitzplätzen (1882: 541 Stück mit 1220 Achsen und 22,715 Sitzplätzen).

Im Bestand der Gepäck- und Güterwagen trat während des Berichtsjahres keine Änderung ein. Es waren demnach zu Ende des Jahres vorhanden:

2587 Stück mit 5198 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,241 Tonnen.

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf den eigenen Linien:

	1882.		1883.	
Personenwagen	20,861,688		23,012,642	
Gepäck- und Güterwagen	34,615,454	55,477,142	34,318,750	57,331,392

b) Auf fremden Bahnen:

Personenwagen	3,463,434		2,431,300	
Gepäck- und Güterwagen	30,189,026	33,652,460	30,466,482	32,897,782
Total .		89,129,602		90,229,174

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	1,241,736		1,841,726	
Gepäck- und Güterwagen	29,404,904		30,361,820	
Schweiz. Bahnpostwagen	2,131,146		2,281,034	
Total .		32,777,786		34,484,580

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn	88,254,928	91,815,972

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 7669,5 Kilogramm, wofür Fr. 3420. 15 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 8397,5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 4080. 53 im Vorjahr. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 11,972 Achsenkilometer zurückgelegt (1882: 10,510)

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 324,295. 56 Cts., gegenüber Fr. 316,781. 25 Cts. im Vorjahr.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

		Fahrdienst							Rangirdienst	
		Personenzugs-lokomotiven		Güter-zugslokomotiven	Tender-lokomotiven		Total			
		A	B	C	D	F	1882	1883	1882	1883
a) Stand und Leistungen.										
Zahl der Lokomotiven . .		49	16	43	14	12	135	134	15	16
Zurückgelegte Wegstrecke										
mit Bahnzügen	Km.	1,469,657	328,433	1,049,566	200,778	440,075	3,336,564	3,488,509	—	—
im Materialtransport	„	2,129	24	3,378	108	33	3,875	5,672	—	—
in Schneepflugfahrten	„	134	—	223	—	—	32	357	—	—
in Leerfahrten	„	28,734	942	17,568	3,366	1,431	39,968	52,041	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilom.		1,500,654	329,399	1,070,735	204,252	441,539	3,380,439	3,546,579	770,584 (210,528)	876,672 (209,488)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	1883	4,111.4	902.5	2,933.5	559.6	1,209.7	—	9,716.7	—	2,401.8
	1882	3,856.5	873.1	2,915.9	568.8	1,047.3	9,261.5	—	2,111.2	—
Beförderte Wagenachsenkilometer		30,601,198	4,832,545	42,563,144	2,671,275	11,147,810	88,254,928	91,815,972	—	—
per Fahrkilometer	1883	20.39	14.67	39.75	13.08	25.25	—	25.89	—	—
	1882	20.39	14.67	40.43	12.83	24.03	26.11	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.										
Verbrauch im Ganzen	Kg.	9,801,060	1,898,084	10,569,453	1,118,631	3,770,124	25,528,188	27,157,352	4,093,042	4,662,048
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1883	6.5312	5.7623	9.8712	5.4767	8.5386	—	7.6573	—	5.3179
	1882	6.4866	6.2230	9.6620	5.5430	7.7974	7.5517	—	5.3116	—
Kosten im Ganzen	Fr.	221,849.18	42,963.55	239,241.92	25,320.46	85,337.59	575,799.89	614,712.70	92,319.12	105,526.33
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1883 Cts.	14.7835	13.0430	22.3437	12.3967	19.3273	—	17.3326	—	12.0372
Dito	1882 „	14.6307	14.0362	21.7931	12.5025	17.5873	17.0333	—	11.9804	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.										
Verbrauch an Schmiermaterial und Putzwaaren	Kg.	25,605.5	7,157	28,052	4,066	9,892	68,079.5	74,772.5	14,672	17,331
Verbr. per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1883	0.0171	0.0217	0.0262	0.0199	0.0224	—	0.0211	—	0.0198
	1882	0.0166	0.0212	0.0240	0.0209	0.0209	0.0201	—	0.0190	—
Kosten des Schmier- und Putzmaterials	Fr.	25,638.65	7,166.26	28,088.32	4,071.26	9,904.80	64,146.16	74,869.29	13,828.02	17,367.58
Kosten per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom.	1883 Cts.	1.71	2.17	2.62	1.99	2.24	—	2.11	—	1.98
Dito	1882 „	1.57	2.00	2.26	1.97	1.97	1.90	—	1.79	—
Erneuerungs- und Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender:										
im Ganzen	Fr.	180,928.56	25,891.93	147,539.67	6,794.10	53,396.07	421,273.66	414,550.33	38,529.20	44,380.88
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom.	1883 Cts.	12.06	7.86	13.78	3.33	12.09	—	11.69	—	5.06
Dito	1882 „	11.37	12.24	12.61	9.00	18.35	12.49	—	5.00	—
d) Total.										
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, sowie für Reparaturen:										
im Ganzen	Fr.	428,416.39	76,021.74	414,869.91	36,185.82	148,638.46	1,061,219.71	1,104,132.32	144,676.34	167,274.79
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom.	1883 Cts.	28.55	23.08	38.75	17.72	33.66	—	31.13	—	19.08
Dito	1882 „	27.57	28.27	36.60	23.46	37.91	31.39	—	18.77	—
per Wagenachsenkilom. . .	1883 „	1.40	1.57	0.97	1.35	1.33	—	1.20	für jeden Tag: —	Fr. 458.29
Dito	1882 „	1.35	1.93	0.91	1.83	1.58	1.20	—	Fr. 396.37	—

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Wagen: Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	Bruttolast per Bahnkilometer	Bruttolast per Achsenkilometer
									Tonnen				
1883	69	463	532	1202	1,187	7,176	14,096	22,459	12,885,052	108,366,406	121,251,458	175,982	4.88
1882	69	472	541	1220	1,187	7,200	14,328	22,715	10,737,387	96,280,693	107,018,080	155,324	4.84

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten im Ganzen	Reparaturkosten per Achsenkilometer	Reparaturkosten in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material u. Arbeitslöhne	Kosten des Schmiermaterials per Achsenkilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials per Achsenkilometer: Ausgaben	Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Ausgaben für Material	Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Ausgaben für Arbeitslöhne für Wagen-Reiniger und Heizer	Putzen, Heizen u. Beleuchtung: Totalkost. per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes
1883	25,443,942	138,873.16	0.546	1.784	24,854,368	2,076.1	2,533.77	0.08353	0.0102	25,354.40	38,645.90	0.25750
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

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Anzahl: Güterwagen vierrädrige	Anzahl: Totalzahl der Wagen	Anzahl: Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	Bruttolast per Bahnkilomtr.	Bruttolast per Achsenkilomtr.	Die Wagen haben leer zurückgelegt	Die Wagen haben beladen zurückgelegt
						Tonnen			Tonnen					Achsenkilometer	
1883	12	62	2,513	2,587	5,198	28,241	2.846	5.43	108,776,510	199,709,357	308,485,867	447,730	4.77	16,446,804	48,233,766
1882	12	62	2,513	2,587	5,198	28,241	2.846	5.43	106,882,562	195,344,558	302,227,120	438,646	4.72	16,268,251	47,752,107

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten im Ganzen	Reparaturkosten per Achsenkilometer	Reparaturkosten in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Kosten des Schmiermaterials Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials Betreffniss per Achsenkilometer: Ausgaben	Putzen: Ausgaben für Arbeitslöhne Total	Putzen: Ausgaben für Arbeitslöhne per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1883	64,785,232	185,422.40	0.286	1.692	66,961,604	5,593.4	6,826.38	0.08353	0.0102	2,611.94	0.00390
1882	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

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.			1881	1882	1883
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)					
Gesammt-Betriebsausgaben . .	per	Bahnkilometer . . .	Franken	10,201.86*	10,932.42*	11,580.41*
	„	Nutzkilometer . . .	„	2.21*	2.26*	2.29*
	„	Lokomotivkilometer . .	„	2.19*	2.23*	2.25*
	„	Wagenachsenkilometer .	Centimes	8.43*	8.53*	8.69*
Centralverwaltung	„	Bahnkilometer . . .	Franken	377.54*	366.40*	391.69*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt	„	„ . . .	„	2,133.17*	2,211.77*	2,379.74
Expeditionsdienst.	„	Bahnkilometer . . .	„	3,922.60*	4,132.31*	4,207.72*
Transportdienst:						
Im Ganzen	„	Bahnkilometer . . .	„	3,509.01*	3,915.48*	4,177.84*
	„	Nutzkilometer	„	76.17*	80.85*	82.51*
	„	Lokomotivkilometer . .	„	75.42*	79.80*	81.16*
	„	Wagenachsenkilometer .	Centimes	2.90*	3.06*	3.13*
Allgemeine Kosten	„	Nutzkilometer . . .	„	1.61*	1.68	1.76
	„	Lokomotivkilometer . .	„	1.60*	1.66	1.74
	„	Wagenachsenkilometer .	„	0.06*	0.06	0.07
Fahrdienst	„	Nutzkilometer . . .	„	28.16*	29.84	31.42
	„	Lokomotivkilometer . .	„	27.88*	29.45	30.90
	„	Wagenachsenkilometer .	„	1.07*	1.13	1.19
Zugkraft	„	Nutzkilometer	„	46.40*	49.33*	49.33*
	„	Lokomotivkilometer .	„	45.94*	48.69*	48.52*
	„	Wagenachsenkilometer .	„	1.77*	1.87*	1.87*
	„	Bahnkilometer . . .	Franken	2,137.46*	2,389.11*	2,497.76*
Bahntelegraphie	„	„ . . .	„	36.10	37.07	56.14
Verschiedenes	„	„ . . .	„	223.44	269.39	367.28
II. Fahrmaterial.						
Länge des Netzes am Jahresschluss			Bahnkilometer	689	689	689
Durchschnittlich betriebene Länge			„	693	689	689
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:						
Auf jede Lokomotive kommen			Bahnkilometer	4.4452	4.5933	4.5933
„ „ „ „			Personenwagenachsen	8.0903	8.1333	8.0133
„ „ „ „			Güterwagenachsen	33.652	34.653	34.653
„ „ „ „		im Ganzen .	Wagenachsen	41.74	42.79	42.67
„ „ „ „			Sitzplätze	150.78	151.43	149.73
„ „ „ „			Tonnen Tragkraft	182.548	188.273	188.273
Auf jeden Bahnkilometer kommen			Lokomotiven	0.225	0.218	0.218
„ „ „ „			Personenwagenachsen	1.820	1.771	1.745
„ „ „ „			Güterwagenachsen	7.570	7.544	7.544
„ „ „ „		im Ganzen .	Wagenachsen	9.390	9.315	9.289
„ „ „ „			Sitzplätze	33.920	32.968	32.597
„ „ „ „			Tonnen Tragkraft	41.067	40.988	40.988
Auf jede Personenwagenachse fallen			Sitzplätze	18.64	18.62	18.68
„ „ Güterwagenachse „			Tonnen Tragkraft	5.4247	5.4331	5.4331

Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung etc., sowie die Vergütung der Centralbahn für Besorgung des Transportdienstes und die Leitung des Betriebes auf der Strecke Aarau-Suhr-Zofingen vom 1. Januar bis 31. März 1881 von den Summen der betreffenden Ausgabetitel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

		1881	1882	1883
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	25,395	27,632	29,488
	„ Tag „	69.6	75.7	80.8
im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	46,560	47,524	46,666
	„ Tag „	127.6	130.2	127.9
im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	59,493	58,176	57,203
	„ Tag „	163.0	159.4	156.7
im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt	„ Jahr „	60,302	59,276	54,792
	„ Tag „	165.2	162.4	150.1
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		25.94	26.11	25.89
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer	Centimes	9.81	12.49	11.69
„ Zugskilometer	„	10.15	13.04	12.34
„ Wagenachsenkilometer	„	0.378	0.479	0.452
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer.	Kilogr.	7.5386	7.5517	7.6573
„ Zugskilometer	„	7.7956	7.8840	8.0870
„ Wagenachsenkilometer	„	0.2906	0.2893	0.2958
„ „ Schmiermaterial* „ Lokomotivkilometer.	„	0.0164	0.0156	0.0166
„ Zugskilometer	„	0.0170	0.0163	0.0176
„ Wagenachsenkilometer	„	0.00063	0.00060	0.00064
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer	Centimes	16.7140	17.0333	17.3326
„ Zugskilometer	„	17.2838	17.7826	18.3052
„ Wagenachsenkilometer	„	0.6444	0.6524	0.6695
„ „ Schmiermaterials* „ Lokomotivkilometer.	„	1.5421	1.4736	1.6662
„ Zugskilometer	„	1.5946	1.5384	1.7597
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial: per Bahnkilometer	Franken	1,325.66	1,540.23	1,602.51
„ Lokomotivkilometer.	Centimes	28.43	31.39	31.13
„ Zugskilometer	„	29.40	32.77	32.88
„ Wagenachsenkilometer	„	1.10	1.20	1.20
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	12,915	13,887	14,098
und zwar jede Personenwagenachse	„	19,044	19,939	21,168
„ Güterwagenachse	„	11,442	12,467	12,463
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen		85.34	87.89	98.83
„ Güterwagenachsen		246.02	263.04	266.26
„ Personen- u. Güterwagenachsen		331.36	350.93	365.09
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen auf Nordostbahnwagen	Prozente	64.43	62.86	62.44
„ fremde Wagen	„	35.57	37.14	37.56
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer	Centimes	0.0049	0.0046	0.0037
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	395.92	459.77	470.68
„ Wagenachse und Jahr	„	42.16	49.36	50.67
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.326	0.355	0.359
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	33.39	32.83	34.79
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	„	30.54	31.95	32.14

*) Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials, ausschl. Schiffe. (Aus den Erneuerungs- bezw. Reservefonds der Nordostbahn und Filialbahnen bestritten)		
		Central-verwaltung	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.	Gesammtbetrag Oberbau	Gesammtbetrag 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[1]	472,756[2]
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	—
1879	549	543	2,465[3]	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473[3]	—
1880	607[4]	432	2,279[3]	4,356	4,013	44	207	11,331	2.25	8.18	773	444,371[3]	24,949
1881	688[4]	378	2,133[3]	3,923	3,509	36	223	10,202	2.19	8.43	749	453,970[3]	61,701
1882	689	366	2212[3]	4,132	3,916	37	269	10,932	2.23	8.53	887	501,353[3]	109,700
1883	689	391	2380[3]	4,208	4,178	56	367	11,580	2.25	8.69	818	496,628[3]	67,244

[1]) 1877 einschliesslich Fr. 600,000. — Tilgung der Amortisations-Rechnung für anticipirten Geleiseumbau zu Lasten des Reservefonds.
[2]) „ „ „ 413,562. 10 idem idem „ Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.
[3]) 1879/83 Einzelnauswechslung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.
[4]) 1880/81 ausschliesslich Suhr-Zofingen.

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

1882				1883
		Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und		
Fr. 13,471,547. 66		. . . . . Güterverkehr		Fr. 14,116,808. 01
„ 227,210. 78		. . . . . Mittelbare Einnahmen		„ 224,026. 54
Fr. 13,698,758. 44				Fr. 14,340,834. 55
„ 5,610,799. 70		. . . . . Betriebsausgaben		„ 5,876,764. 11
Fr. 8,087,958. 74		. . . Bruttoüberschuss der Betriebseinnahmen . . .		Fr. 8,464,070. 44
		Davon ab:		
	Fr. 155,384. 82	Ausbau und neue Anlagen	Fr. 168,174. 22	
„ 1,305,384. 82	„ 1,150,000. —	Einlage in den Erneuerungsfond	„ 1,200,000. —	„ 1,368,174. 22
Fr. 6,782,573. 92		. . . Betriebsergebniss des eigenen Netzes . . .		Fr. 7,095,896. 22
	49,51 %	in Prozenten der Bruttoeinnahme	49,48 %	
	Fr. 12,537. 10 (541 Km.)	per Bahnkilometer (541 Km.)	Fr. 13,116. 26	
	„ 2. 74 . .	„ Zugskilometer . .	„ 2. 80	
	„ 2. 64 . .	„ Nutzkilometer . .	„ 2. 67	
		Wir bringen davon ferner in Abzug:		
		a) verschiedene Abschreibungen, deren Detail weiter unten folgt	Fr. 60,475. 74	
		b) ausserordentliche Reserve für Instandstellung von Rollmaterial (Begründung folgt ebenfalls weiter unten)	„ 150,000. —	„ 210,475. 74
		und fügen zum Reste von		Fr. 6,885,420. 48
„ 293,349. 35		den Ertrag der Dampfboote		„ 333,864. 77
„ 1,144,930. 54		den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen .	Fr. 1,337,998. 82	
		abzüglich Übertrag des Defizits von Effretikon-Wetzikon-Hinweil	„ 61,841. 33	„ 1,276,157. 49
Fr. 8,220,853. 81		. . Demnach ergibt sich als Überschuss des Betriebsnetzes .		Fr. 8,495,442. 74
„ 247,760. 06		. . . . . dazu Aktivzinsensaldo		„ 272,461. 93
Fr. 8,468,613. 87		. . Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation . .		Fr. 8,767,904. 67
„ 10,496. 55		. . und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom vorigen Jahr . .		„ 261,665. 18
Fr. 8,479,110. 42				Fr. 9,029,569. 85
		Hiezu sind erforderlich:		
Fr. 2,464,000. —		Für Zinse auf Obligationenanleihen		Fr. 2,464,000. —
„ 315,875. —		„ „ „ Subventionsanleihen		„ 315,875. —
„ 3,411,037. 50		„ „ „ Einzahlungen auf das Anleihen von 160 Millionen Franken		„ 3,461,452. 50
Fr. 6,190,912. 50		. . . . . Übertrag		Fr. 6,241,327. 50

Fr. 6,190,912. 50	Übertrag		Fr. 6,241,327. 50
„ 85,000. —	Für Zinse auf dem Anleihen von 3 Millionen Franken auf der Ostsektion		„ 100,000 —
„ 390,000. —	„ Amortisationsquote des 160 Millionen Anleihens und Jahreskommission an die Eisenbahnbank		„ 400,000. —
Fr. 6,665,912. 50	Total		Fr. 6,741,327. 50
Fr. 1,813,197. 92	Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von (einschliesslich des Vortrags vom vorigen Jahr)		Fr. 2,288,242. 35

Die vorstehende Übersicht zeigt gegenüber dem Vorjahr eine Mehreinnahme aus dem Transportverkehr von . . . . . Fr. 645,260. 35
und eine Verminderung der mittelbaren Einnahmen von . . . . . „ 3,184. 24
Fr. 642,076. 11
dagegen eine Zunahme der Betriebsausgaben von . . . . . „ 265,964. 41
Fr. 376,111. 70

Für Ausbau und neue Anlagen sind mehr ausgegeben . Fr. 12,789. 40
und die Einlage in den Erneuerungsfond ist grösser um . „ 50,000. —
Es kommen daher in Abzug weitere . . . . . „ 62,789. 40
und der Nettoüberschuss auf dem eigenen Netze ergibt im Vergleich mit dem Vorjahr nur ein Plus von . . . . . Fr. 313,322. 30

Hier weichen wir von dem bisherigen Rechnungsschema insofern ab, als wir verschiedene Posten, die früher als Abschreibungen vom Reinertrag behandelt wurden, in die Rechnung selber aufnehmen, weil sie mehr oder minder in jeder Jahresrechnung erscheinen und als regelmässige Ausgaben betrachtet werden können. Nach unten stehendem Detail betragen dieselben . . . . . Fr. 60,475. 74

Wie zum Theil schon seit einigen Jahren, ist namentlich im Rechnungsjahr in Folge der Unzulänglichkeit der Werkstätten die Reparatur des Rollmaterials im Verhältniss zu dessen starker Inanspruchnahme etwas im Rückstand geblieben. Nachdem die Werkstätten nun erweitert sind, wird jene im laufenden Jahr nachgeholt werden; die betreffenden Ausgaben sind aber nicht diesem, sondern dem Rechnungsjahr zu belasten und wir bringen daher hier noch eine Reserve zu diesem Zwecke zu Gunsten der Rechnung von 1884 in Abzug mit . . . . . „ 150,000. — „ 210,475. 74
so dass sich der Mehrüberschuss weiter reduzirt auf . . . . . Fr. 102,846. 56
Dazu kommt nun aber der Mehrertrag der Dampfboote mit . . . . . „ 40,515. 42
und der Mehrertrag der Betheiligung an andern Bahnen von . . Fr. 193,068. 28
wovon wir auch hier das Defizit von Effretikon-Wetzikon-Hinweil als Übertrag auf Dubiosenconto in Abzug bringen mit . . . . „ 61,841. 33
„ 131,226. 95

Auf dem betriebenen Netze, einschliesslich Dampfschifffahrt, ergibt sich daher ein Mehrertrag von . . . . . Fr. 274,588. 93
und mit Hinzufügung des Mehrertrags des Interessenconto von . . . . . „ 24,701. 87
bleiben für Verzinsung und Amortisation mehr verfügbar als im Vorjahr . . . . . Fr. 299,290. 80

Übertrag .		Fr. 299,290. 80
Durch die zu Ende des Jahres 1882 erfolgte Einzahlung der Eisenbahnbank haben sich die Zinse des betreffenden Anleihens erhöht um	Fr. 50,415. —	
die Verzinsung des Anleihens der Ostsektion durch die Nationalbahn ist wieder um 1/2 % gestiegen	„ 15,000. —	
und die Amortisationsquote beträgt mehr	„ 10,000. —	
		„ 75,415. —
Der Saldo des Reinertrages beträgt daher nur		Fr. 223,875. 80
mehr als im Vorjahr und beläuft sich im Total auf		Fr. 2,026,577. 17
Fügen wir den Saldovortrag von 1882 hinzu		„ 261,665. 18
so bleiben zur Verfügung der Generalversammlung		Fr. 2,288,242. 35

worüber derselben ein besonderer Antrag des Verwaltungsrathes vorgelegt werden wird.

Zu einigen Positionen der vorstehenden Rechnungsübersicht ist noch Folgendes zu bemerken:

Die unter Titel F „Abschreibungen“ in der Betriebsrechnung erscheinende Post von Fr. 60,475. 74 Cts. ist im Rechnungsjahr durch verschiedene Beschlüsse der Direktion anlässlich der Bereinigung von Inventarien, der Anordnung baulicher Veränderungen oder der Genehmigung von Rechnungen entstanden und setzt sich wie folgt zusammen:

1. Abschreibungen auf Stationsinventar:		
Minderwerthung der Camionnagewagen in Winterthur bei Übernahme derselben durch den Camionneur	Fr. 2,906. 19	
Minderwerthung des Vorraths an Kohlenkörben bei Übernahme derselben durch die Materialverwaltung	„ 2,086. 28	
Minderwerth auf den durch die Materialverwaltung im Jahr 1883 übernommenen entbehrlichen Inventargegenständen	„ 4,590. 90	
		Fr. 9,583. 37
2. Abschreibungen auf Hochbauten und mechanischen Einrichtungen:		
Minderwerthung einer von Winterthur nach Zürich translocirten Schiebebühne	Fr. 1,049. 29	
Werth eines abgebrochenen defekten Doppelwärterhäuschens im Rangirbahnhof Zürich	„ 5,122. 42	
		„ 6,171. 71
3. Abschreibungen auf Transportmaterial und Werkstätten:		
Minderwerthung von fünf Schneepflügen anlässlich deren Übertrag auf das Inventar des Oberingenieurs	Fr. 7,250. —	
Ausrangirung von zwei Arbeitsmaschinen der Werkstätte . .	„ 12,996. 43	
Minderwerth entbehrlich gewordener Pelzteppiche	„ 684. —	
		„ 20,930. 43
4. Ausgaben für Hypothekbestellung, Druck und Stempelkosten des Anleihens auf die Ostsektion von 3 Millionen und der Emission von 6,000 Aktien für die Westsektion der Nationalbahn		„ 3,204. 02
Übertrag .		Fr. 39,889. 53

Übertrag .	Fr. 39,889. 53
5. Ausgaben für Provisionen, Druck- und Stempelgebühren betreffend Kündigung, beziehungsweise Konversion der zwei $4^1/_2$ % Anleihen vom 3. April und 30. November 1871 .	„ 11,708. 30
6. Werthreduktion auf Reservestücken der Werkstätte (Lokomotiv- und Wagenradsätze etc.)	„ 11,626. 88
	Fr. 63,224. 71
Davon ab: Saldo der Korrentrechnung der rechtsufrigen Zürichseebahn pro 1883 . .	„ 2,748. 97
Summa wie oben	Fr. 60,475. 74

Der in der Betriebsrechnung unter Titel G „Dubiosenconto“ als Ausgabe aufgenommene Übertrag des Defizits der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil bedarf insofern der Erläuterung, als dessen Betrag von Fr. 61,841. 33 Cts. ungefähr das Doppelte eines gewöhnlichen Jahresdefizits dieser Linie ausmacht. Die Differenz rührt daher, dass Fr. 30,250 als Verzugszinse auf einem Restguthaben der Bauunternehmer Jardini & Cie. von Fr. 94,750 bei gütlicher Erledigung eines $6^1/_2$ Jahre dauernden Prozesses auf Betrieb verrechnet werden mussten.

Über die Reserve von Fr. 150,000 für Instandstellung von Rollmaterial zu Gunsten der Rechnung von 1884 ist schon in der Übersicht das Nöthige gesagt.

Der Titel „Ausbau und neue Anlagen“ enthält als Hauptpost die III. Rate für die definitive Station Horgen mit Fr. 100,000. Im Übrigen besteht diese Position noch grossentheils nach früheren Grundsätzen aus Posten, die mit Recht auf Bauconto gebracht werden dürften und bei einer Bereinigung des letztern berücksichtigt werden können, z. B. die Kanalisation des Vorbahnhofs und Verlängerung der Hochdruckwasserleitung, die Erweiterung der Station Altstetten, die Erweiterung von Stationsgebäuden, Erstellung von Brunnen u. A.

Dem Erneuerungsfond sind ausser der nach dem Regulativ berechneten Einlage von Fr. 1,200,000 noch Fr. 100,000 für Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien zugewendet worden. Die Ausgaben desselben belaufen sich laut Rechnung auf Fr. 413,350. 29 Cts. und der Übertrag auf das laufende Jahr beträgt Fr. 6,123,266. 94 Cts. Wir gedenken, das Regulativ im laufenden Jahre einer Revision zu unterziehen.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1882		1883		1882		1883	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	29,091	26.76	30,047	25.78	45,508. 21	40.23	45,450. 80	39.66
„ „ II. „ . .	29,007	26.69	31,715	27.21	32,916. 24	29.10	35,663. 14	31.12
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	8,931	8.22	10,470	8.99	7,636. 74	6.76	7,948. 38	6.94
„ „ „ II. „ . .	21,479	19.76	24,056	20.64	11,917. 65	10.54	11,336. 36	9.89
Abonnementsbillete I. „ . .	4,081	3.75	3,415	2.93	3,695. 67	3.27	2,793. 29	2.44
„ II. „ . .	5,433	5.00	4,618	3.96	3,411. 04	3.01	2,785. 68	2.43
Lustfahrtbillete I. „ . .	5,153	4.74	6,854	5.88	5,642. 92	4.99	6,220. 65	5.43
„ II. „ . .	5,518	5.08	5,372	4.61	2,382. 02	2.10	2,390. 46	2.09
Total .	108,693	100	116,547	100	113,110. 49	100	114,588. 76	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	47,256	43.48	50,786	43.58	62,483. 54	55.24	62,413. 12	54.47
II. „	61,437	56.52	65,761	56.42	50,626. 95	44.76	52,175. 64	45.53
Total .	108,693	100	116,547	100	113,110. 49	100	114,588. 76	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	661	.	700	.	5,940. 47	.	6,079. 34	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	41	1.68	86	2.68				
„ b, schweres Vieh . . .	1,192	48.71	1,644	51.20				
„ c, leichtes „ . . .	401	16.39	693	21.58	7,689. 42	.	8,718. 93	.
„ d, Schweine	69	2.82	82	2.56				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	427	17.45	283	8.81				
Hunde	317	12.95	423	13.17				
Total .	2,447	100	3,211	100	7,689. 42	.	8,718. 93	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,343	0.78	2,067	1.15				
Stückgut	8,672	5.02	9,559	5.31				
Massengut A	17,922	10.37	18,895	10.50	480,147. 82	.	515,835. 39	.
„ B	96,165	55.66	86,149	47.87				
Spezialtarif I	37,793	21.88	47,946	26.64				
„ II	10,867	6.29	15,356	8.53				
Total .	172,762	100	179,972	100	480,147. 82	.	515,835. 39	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	127. 11	.	129. 71	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	607,015. 31		645,352. 13	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	113,110. 49	18.63	114,588. 76	17.76
Gepäcktransport	.	.	.	.	5,940. 47	0.98	6,079. 34	0.94
Viehtransport	.	.	.		7,689. 42	1.27	8,718. 93	1.35
Gütertransport	.	.	.	.	480,147. 82	79.10	515,835. 39	79.93
Verschiedenes	.	.	.	.	127. 11	0.02	129. 71	0.02
Total .	.	.	.	.	607,015. 31	100	645,352. 13	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1883	116,547	114,588	76	700	6,079	34	3,211	8,718	93	179,972	515,835	39	129	71	645,352	13
1882	108,693	113,110	49	661	5,940	47	2,447	7,689	42	172,762	480,147	82	127	11	607,015	31
mehr als 1882	7,854	1,478	27	39	138	87	764	1,029	51	7,210	35,687	57	2	60	38,336	82
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1883	Fr. 0. 98	Fr. 8. 68	Fr. 2. 72	Fr. 2. 87
1882	„ 1. 04	„ 8. 99	„ 3. 14	„ 2. 78

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1882				**1883**			Gegenüber 1882			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.53	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.37	—	—	—	—
10,862	27	2.75	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	11,418	63	2.71	556	36	—	—
112,623	52	28.51	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	111,392	84	26.41	—	—	1,230	68
2,020	22	0.51	4. Bekleidung desselben	2,449	42	0.59	429	20	—	—
1,997	03	0.51	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	1,837	77	0.44	—	—	159	26
76,332	—	19.32	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	73,587	40	17.45	—	—	2,744	60
102,380	20	25.91	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	95,394	16	22.62	—	—	6,986	04
57,062	33	14.44	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	89,258	98	21.16	32,196	65	—	—
7,144	98	1.81	10. Assekuranzprämien	6,969	40	1.65	—	—	175	58
14,647	76	3.71	11. Verschiedenes	19,411	09	4.60	4,763	33	—	—
395,070	31	100	. . . . . Total	421,719	69	100	26,649	38	—	—

Wenn auch die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr eine kleine Zunahme gegenüber 1882 aufweisen, so ist doch aus der betreffenden Ziffer ersichtlich, dass die Landesausstellung auf den Verkehr über die Landesgrenzen hinaus wenigstens in dieser Richtung wenig Einfluss hatte. Die Einnahme aus dem Güterverkehr ist abermals gestiegen und ist die höchste, die seit dem Bestehen der Unternehmung je erzielt wurde. Leider wird sie aller Voraussicht nach nicht nur den Kulminationspunkt darstellen, sondern es ist zu gewärtigen, dass sie

schon vom nächsten Jahre an rapid auf weit geringere Ziffern fallen wird, da nicht nur der Getreideverkehr auf bescheidenere Ziffern bereits zurückgegangen ist und in Folge der Konkurrenz der Rheinroute und Gotthardbahn selbst in Ausnahmejahren kaum mehr die letztjährigen Ziffern erreichen dürfte, sondern namentlich auch in Folge der bevorstehenden Eröffnung der Arlbergbahn, die sowohl für diesen Artikel wie theilweise für Holz- und Weintransporte einen neuen Weg erschliesst. Inwieweit die vorgesehene Erweiterung des Trajektbetriebs auf die Route Romanshorn-Bregenz diesen Ausfall decken könne und werde, ist schwer vorauszusehen.

Die Ausgaben im Total zeigen gegenüber dem Vorjahr eine erhebliche Vermehrung. Während nämlich auf einigen Kapiteln, hauptsächlich in Folge der im April erfolgten Ausserdienstsetzung der Württembergisch-Schweizerischen Dampffähre, sodann auch wegen durchschnittlich geringern Brennmaterialverbrauchs, weniger verausgabt wurde, hat dagegen für den Unterhalt der Schiffe ein bedeutender Mehraufwand stattgefunden, der sich auf die beiden Raddampfer „Zürich“ und „Bodan“, die Schleppschiffe „Winterthur“ und „Schwan“ und den von Bayern für den Gemeinschaftsdienst gestellten Trajektkahn III vertheilt. Das erstgenannte Dampfboot wurde im Berichtsjahr in Hauptreparatur, verbunden mit Umbau in ein Halbsalondampfboot ohne Oberdeck, genommen, eine Arbeit, deren Ausführung zum grössten Theil ins laufende Jahr fällt. Die diesfälligen Kosten sind auf ungefähr Fr. 85,000 veranschlagt, wovon etwa Fr. 12,500, im Jahre 1883 erlaufene, Demontirungs- beziehungsweise Umbaukosten dem Betriebsconto belastet wurden; über die Verbuchung des Restes wird erst nach Vollendung des Umbaues definitive Schlussnahme erfolgen. Die Hauptreparatur des Dampfbootes „Bodan“ erforderte einen Kostenaufwand von Fr. 46,885. 92 Cts., wovon Fr. 16,885. 92 Cts. auf die Betriebsrechnung und Fr. 30,000 auf den Erneuerungsfond verbucht wurden, und diejenige der genannten beiden Schleppschiffe etwa Fr. 11,700. Der Kostenantheil der Nordostbahn für die Reparatur des Trajektkahns III betrug Fr. 7773.

Finanzergebniss des Bodenseedampfbootbetriebs.

	1882					1883				
	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	607,015	31	5	70	—	645,352	13	6	15	—
Ausgaben	395,070	31	3	71	65.08	421,719	69	4	02	65.35
Vorschlag .	211,945	—	1	99	34.92	223,632	44	2	13	34.65

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr sind im Bestand des Betriebsmaterials keine Änderungen eingetreten; dasselbe bestand demnach am Ende des Jahres 1883 aus 6 Raddampfern und 4 eisernen Schleppschiffen, sodann einer Dampffähre gemeinschaftlich mit Württemberg (seit April 1883 ausser Dienst gestellt), einer Dampffähre und einem eisernen Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern. Die Administration des letztern, welche gemäss Fusionsvertrag alle zwei Jahre wechselt, ist mit Ende des Berichtsjahres von Bayern, welches dieselbe pro 1882 und 1883 besorgt hatte, an die Nordostbahn übergegangen.

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

		1882	1883
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähren (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	106,398	104,855
und zwar in	Zeitstunden	7,011	6,878
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.18	15.24
Schleppboote. Solche durchliefen	„	62,730	63,234
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	32.250	16.750
Steinkohlen	Tonnen	3,159.500	2,983.008
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	3,172.400	2,989.708
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	29.816	28.512
„ Zeitstunde	„	452.489	434.677
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	89,272. 53	83,115. 61
per Kilometer	Centimes	83.90	79.27
„ Zeitstunde	Franken	12. 73	12. 08
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . .	Tonnen	9.853	9.534
per Kilometer .	Kilogramm	0.093	0.091
„ Zeitstunde .	„	1.405	1.386
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	10,097. 56	8,827. 40
per Kilometer	Centimes	9.49	8.42
„ Zeitstunde	„	144.02	128.34
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	57,062. 33	89,258. 98
per Kilometer . . .	Centimes	53.63	85.12

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1882		1883		1882		1883	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	31,260	3.86	31,752	3.89	31,355. 78	7.95	33,729. 39	8.22
„ „ . . II. „	145,299	17.92	136,208	16.70	77,084. 16	19.54	75,510. —	18.40
Hin- und Rückfahrt . I. „	121,142	14.94	127,938	15.68	87,619. 74	22.21	95,691. 23	23.32
„ „ . II. „	392,776	48.45	389,424	47.73	166,030. 85	42.09	169,467. 76	41.30
Abonnementsbillete . I. „	48,249	5.95	43,191	5.29	10,733. 62	2.72	9,481. 60	2.31
„ . II. „	48,609	6.00	52,214	6.40	9,461. 68	2.40	8,953. 20	2.18
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	12,211	1.51	19,992	2.45	8,141. 63	2.06	10,461. 95	2.55
II. „	11,093	1.37	15,136	1.86	4,056. 81	1.03	7,036. 16	1.72
Total .	810,639	100	815,855	100	394,484. 27	100	410,331. 29	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	212,862	26.26	222,873	27.32	137,850. 77	34.94	149,364. 17	36.40
II. „	597,777	73.74	592,982	72.68	256,633. 50	65.06	260,967. 12	63.60
	810,639	100	815,855	100	394,484. 27	100	410,331. 29	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . . .	636	.	728	.	4,930. 85	.	5,029. 55	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	28	0.59	30	0.63	3,167. 15	.	3,230. 30	.
„ II	1,741	37.02	1,923	40.65				
„ III	2,651	56.37	2,597	54.89				
„ IV	283	6.02	181	3.83				
Total .	4,703	100	4,731	100	3,167. 15	.	3,230. 30	.
*** IV. Gütertransport.**	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	4,142	13.83	4,324	11.28				
Stück-Klasse I	4,722	15.77	6,991	18.24				
„ II	7,214	24.09	5,095	13.29				
Wagenladungen Klasse A^1 . .	1,566	5.23	997	2.60				
„ „ B . .	1,566	5.23	705	1.84	87,780. 56	.	93,527. —	.
„ „ A^2 . .	910	3.04	5,199	13.56				
„ „ I . .	1,942	6.48	914	2.38				
„ „ II . .	1,427	4.77	239	0.62				
„ „ III . .	6,455	21.56	13,875	36.19				
	29,944	100	38,339	100	87,780. 56	.	93,527. —	.
Lokalspesen	.	.	.	.	21,281. 40	.	21,796. 56	.
Total .	.	.	.	.	109,061. 96	.	115,323. 56	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,714. —	.	2,604. —	.
Gesammttotal	.	.	.	.	514,358. 23	.	536,518. 70	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	394,484. 27	76.69	410,331. 29	76.48
Gepäcktransport	.	.	.	.	4,930. 85	0.96	5,029. 55	0.94
Viehtransport	.	.	.	.	3,167. 15	0.62	3,230. 30	0.60
Gütertransport	.	.	.	.	109,061. 96	21.20	115,323. 56	21.49
Verschiedenes	.	.	.	.	2,714. —	0.53	2,604. —	0.49
Total .	.	.	.	.	514,358. 23	100	536,518. 70	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1883	815,855	410,331	29	728	5,029	55	4,731	3,230	30	38,339	115,323	56	2,604	—	536,518	70
1882	810,639	394,484	27	636	4,930	85	4,703	3,167	15	29,944	109,061	96	2,714	—	514,358	23
mehr als 1882	5,216	15,847	02	92	98	70	28	63	15	8,395	6,261	60	—	—	22,160	47
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1883	Fr. 0. 50	Fr. 6. 91	Fr. 0. 68	Fr. 3. 01
1882	„ 0. 49	„ 7. 75	„ 0. 67	„ 3. 64

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1882				**1883**			Gegenüber 1882			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.46	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.52	—	—	—	—
16,953	50	3.92	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	17,219	30	4.04	265	80	—	—
195,411	98	45.13	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	200,858	49	47.12	5,446	51	—	—
4,135	95	0.95	4. Bekleidung desselben	3,048	29	0.72	—	—	1,087	66
16,744	04	3.87	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	16,185	66	3.79	—	—	558	38
105,196	76	24.30	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	102,176	23	23.97	—	—	3,020	53
75,920	15	17.54	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	68,803	35	16.14	—	—	7,116	80
2,762	55	0.64	8. Assekuranzprämien	2,292	45	0.54	—	—	470	10
828	95	0.19	9. Verschiedenes	702	60	0.16	—	—	126	35
432,953	88	100	. . . . . Total	426,286	37	100	—	—	6,667	51

Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr darf im Hinblick auf den starken Besuch der Landesausstellung aus der Seegegend als eine bescheidene bezeichnet werden; sie ist durch eine beträchtliche Verminderung des Verkehrs ab Zürich, die sogar auf den Gesammteinnahmen aus dem II. Platze einfacher Fahrt einen Rückgang verursachte, zum Theil kompensirt worden. — Der Güterverkehr ist quantitativ um volle 27 %, die Einnahme aus demselben aber nur um 6,5 % gewachsen. Die Vermehrung rührt wesentlich von der Zuwendung

der Transporte eines grössern Etablissements am rechten Ufer her, welche ihrem Gewicht nach zumeist aus Rohartikeln bestehen und früher mit eigenen Schiffen zur Bahn verbracht wurden. Bekanntlich erzielen wir aus solchen Transporten eine äusserst geringe Taxe.

Die Ausgaben im Total haben sich gegenüber dem Vorjahr etwas vermindert. Zwar mussten für Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals (Kap. 3) wegen Personalvermehrung und Erhöhung der Ersparnissprämien des Maschinenpersonals mehr verausgabt werden, aber dieser Mehrausgabe stehen Minderausgaben auf den andern Kapiteln gegenüber. Die Minderausgabe auf Kap. 6 resultirt aus durchschnittlich geringerem Brennmaterialverbrauch und etwas kleinerer Fahrdienstleistung (vgl. die nachfolgende Statistik); diejenige auf Kap. 7 „Unterhalt der Schiffe" ist eine zufällige, da aus dem Betrieb im Jahr 1882 zwei Hauptreparaturen („Lukmanier" und „Biene"), im Berichtsjahr nur eine („St. Gotthard") bestritten werden mussten. Die im Berichtsjahr begonnene und im laufenden Jahre zu vollendende Hauptreparatur des Dampfbootes „Gustav Albert", verbunden mit Erstellung eines neuen Kessels, fällt gemäss den Bestimmungen des bezüglichen Regulativs zu Lasten des Erneuerungsfonds.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Zürichsee.

	1882					1883				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	514,358	23	1	90	—	536,518	70	1	98	—
Ausgaben	432,953	88	1	60	84.17	426,286	37	1	58	79.45
Vorschlag	81,404	35	—	30	15.83	110,232	33	—	40	20.55

Betriebsmaterial.

Im Jahr 1883 sind 8 defekte hölzerne Schleppschiffe ausrangirt und 7 neue Schiffe im Werthe von Fr. 6630 beschafft worden. Von diesen Anschaffungskosten fallen Fr. 2600 zu Lasten des Erneuerungsfonds und Fr. 4030 zu Lasten der Betriebsrechnung.

Zu Ende 1883 war der Bestand des Betriebsmaterials folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 7 eiserne und 23 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

		1882	1883
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	246,336	244,900
und zwar in	Zeitstunden	18,674	18,945
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.19	12.93
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	24,659	24,903
und zwar in	Zeitstunden	3,288	3,329
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.50	7.48
Total: Zurückgelegte	„	270,995	269,803
	Zeitstunden	21,962	22,274
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.34	12.11
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	95	94.500
Steinkohlen	Tonnen	4,107.435	3,913.050
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen : 1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.	„	4,145.435	3,950.850
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	15.297	14.643
„ „ Zeitstunde	„	188.755	177.375
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	93,383. 65	89,666. 29
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	34.46	33.23
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4. 25	4. 03
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen .	Tonnen	9.659	9.623
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.036	0.036
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.440	0.432
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	8,696. 45	9,325. 01
per Kilometer	Centimes	3.21	3.46
„ Zeitstunde . . .	„	39.60	41.87
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	75,920. 15	68,803. 35
per Kilometer . . .	Centimes	28.02	25.50

3. Werkstättebetrieb.

Die Arbeitskräfte der Hauptwerkstätte und ihrer Filialen sind im Berichtsjahr neben den auf Bauconto verrechneten Arbeiten für Erweiterung der Werkstätte u. dgl., sowie den dem Erneuerungsfond belasteten theilweisen Umbauten eines Dampfbootes und einer Lokomotive, hauptsächlich durch den dem Betrieb obliegenden laufenden Unterhalt der technischen Einrichtungen und der Transportmittel für den Bahn- und Schifffahrtsbetrieb in Anspruch genommen worden, ohne jedoch dem Unterhalt des Rollmaterials vollständig Genüge leisten zu können. Das letztere wurde im Berichtsjahr mehr als gewöhnlich in Anspruch genommen, während die Erweiterung der Werkstätte erst im laufenden Jahr nutzbar gemacht werden konnte. Es können daher eine Anzahl von Reparaturen, welche eigentlich dem Berichtsjahre zur Last fallen, erst im laufenden Jahr ausgeführt werden, und wir haben zu diesem Ende in die Ausgaben der Rechnung für 1883 einen Betrag von Fr. 150,000 eingestellt, welcher im Jahr 1884 die daher rührenden Mehrausgaben kompensiren soll.

Wie oben unter Kapitel 2, „Statistik des Betriebsdienstes," angegeben ist, betrugen die Erneuerungs- und Reparaturkosten für sämmtliche im Fahr- und Rangirdienst gestandenen Lokomotiven Fr. 458,931. 21 Cts., wovon Fr. 310,783. 03 Cts. für laufende Reparaturen und Fr. 148,148. 18 Cts. für Ersatzstücke verwendet wurden. Bei den Wagen entfallen von der Gesammtsumme von Fr. 324,295. 56 Cts. Erneuerungs- und Reparaturkosten Fr. 290,993. 41 Cts. auf laufende Reparaturen und Fr. 33,302. 15 Cts. auf Ersatzstücke.

Die Zahl der Werkstättearbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Depot Winterthur und Werfte Wollishofen, betrug am Ende des Berichtsjahres 433 (1882: 429).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1882.	1883.
An Einnahmen	Fr. 1,072,756. 51	Fr. 1,464,678. 73
„ Ausgaben	„ 1,063,617. 88	„ 1,459,289. 11
Einnahmen-Überschuss . . .	Fr. 9,138. 63	Fr. 5,389. 62

Der Reinertrag für 1883 fand wie im Vorjahr zu Abschreibungen auf den Reservevorräthen der Werkstätte Verwendung. Eine weitere Abschreibung von Fr. 11,626. 88 Cts. wurde auf diesem Conto zu Lasten der Betriebsrechnung bewerkstelligt.

4. Unfälle.

Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr **39** vorgekommen, nämlich 7 Entgleisungen, 4 Zusammenstösse und 28 sonstige Unfälle. Menschen wurden bei diesen Unfällen getödtet 15, verletzt 13; die Todesfälle betrafen 3 Reisende, 6 Angestellte und 6 andere Personen; die Verletzungen 4 Reisende, 7 Angestellte und 2 andere Personen; in 22 Fällen (1 Selbstmord inbegriffen) lag Selbstverschulden vor.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1883 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden) .	Fr. 14,030,589. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar	„ 34,940,000. —
	Fr. 48,970,589. —

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 514,000. —
Total	Fr. 49,484,589. —

Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die mit Ende 1883 nachstehendes Resultat erzeigen:

a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

Aktivsaldo vom Jahr 1882		Fr. 234,933. 06	
Einnahmen im Jahr 1883	Fr. 20,000. —		
Verausgabt wurden im Jahr 1883 in Folge der Unfälle in Weinfelden am 2. Mai 1881, in Islikon am 11. Dezember 1882, in Aarau am 22. Juli 1883 und bei Entgleisungen im Rangirdienst in Zürich am 10. März, 11. und 14. September 1883	„ 6,190. 27		
		„ 13,809. 73	
	Bestand am 31. Dezember 1883		Fr. 248,742. 79

		Übertrag	Fr. 248,742. 79

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

Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond mit Ende 1882		Fr. 119,406. 20	
Einnahmen im Jahr 1883	Fr. 60,000. —		
Die Ausgaben beliefen sich im Jahr 1883 auf . .	„ 6,779. 66		
		„ 53,220. 34	
Bestand am 31. Dezember 1883 .			„ 172,626. 54
Total .			Fr. 421,369. 33

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte	139	
Arbeiter im Taglohn	27	
		166
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)	478	
Arbeiter im Taglohn	507	
		985
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte und Angestellte	1,263	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn) .	544	
		1,807
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte und Angestellte	338	
Arbeiter im Taglohn (wovon 447 Werkstättearbeiter)	592	
		930
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals		3,888

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,64 Angestellte (im Vorjahr 5,53).

V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.		
Beamte und Angestellte	130	
Arbeiter im Taglohn	44	
		174
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:		
Beamte und Angestellte	2,348	
Arbeiter im Taglohn	1,714	
		4,062

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse (früher Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1882 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 1,042,113. 74
Im Jahr 1883 kamen an Einnahmen hinzu:			
Ordentlicher Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 50,000. —		
Ausserordentlicher Beitrag derselben, anlässlich der Landesausstellung	„ 20,000. —		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . .	„ 134,507. 13		
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . .	„ 60,495. 23	Fr. 265,002. 36	
Die Ausgaben bestehen in:			
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 2,554. 90		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten (Rückzahlung)	„ *619. 90*		
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung	„ 2,650. —		
Regelmässige Unterstützungen . . .	„ 184,359. 45		
Verschiedenes	„ 841. 25	„ 189,785. 70	„ 75,216. 66
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren		Fr. 1,117,350. —	
abzüglich Conto-Corrent Schuld an die Nordostbahn . . .		„ 19. 60	Fr. 1,117,330. 40

Am Schluss des Berichtsjahres waren 2238 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Trotzdem die Rechnungen der Kasse immer noch Vorschläge aufweisen, kann man sich bei näherem Zusehen der Überzeugung nicht verschliessen, dass eine Fortführung dieses Institutes auf den bisherigen Grundlagen ein Ding der Unmöglichkeit geworden ist. Die Ausgaben steigern sich von Jahr zu Jahr in einer Weise, dass auf die Dauer ohne eine ganz ungebührliche Belastung der Kontribuenten die Einnahmen mit den Anforderungen nicht mehr Schritt zu halten vermöchten. Eine tiefgreifende Reorganisation der Kasse ist daher dringend geboten. Um für eine solche eine möglichst zuverlässige Grundlage zu erhalten, haben wir Herrn Professor Kinkelin in Basel um ein bezügliches Gutachten ersucht. Es wäre voreilig, vor Eingang desselben eine Ansicht über die zur Herbeiführung der Konsolidation in Aussicht zu nehmenden Mittel und Wege auszusprechen; immerhin glauben wir hier der Andeutung Raum geben zu sollen, dass eine befriedigende Organisation der Pensions- und Hülfskasse ohne eine kräftige, die frühern Leistungen nicht unerheblich übersteigende Unterstützung seitens der Bahngesellschaft kaum erreichbar sein dürfte.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättearbeiter.

Am 31. Dezember 1882 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 37,708. 69
Im Jahr 1883 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu	Fr. 29,888. 60	
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen etc. gegenüberstehen	„ 29,029. 15	
		„ 859. 45
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren	Fr. 38,000. —	
in Baarschaft	„ 568. 14	
		Fr. 38,568. 14

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1143.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1882 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 15,639. 58
Hiezu kamen im Jahr 1883 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme . .	Fr. 5,204. 05	
An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt .	„ 5,251. 70	
		„ ÷ 47. 65
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren	Fr. 15,200. —	
in Baarschaft	„ 391. 93	
		Fr. 15,591. 93

d) Alfred Escher-Stiftung.

Einnahmen im Jahr 1883, Geschenk von Fräulein Lydia Escher in Enge zum Andenken an ihren sel. Vater, Herrn Nationalrath Dr. A. Escher, gemäss Verfügung der Donatorin kapitalisirt zu 2/3 zu Gunsten der Pensions- und Hülfskasse und zu 1/3 der Krankenkassen der Nordostbahnangestellten und Arbeiter		Fr. 30,000. —	
5 % Zinsen hierauf für 1883		„ 1,500. —	
			Fr. 31,500. —
Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der Pensions- und Hülfskasse		Fr. 1,000. —	
ebenso der Zinse von Fr. 10,000 zu Gunsten			
a) der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter . . .	Fr. 415. —		
b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter	„ 85. —		
		„ 500. —	
			„ 1,500. —
NB. Diese Zinse sind unter den betreffenden Einnahmepositionen der vorstehenden Rechnungen *a—c* inbegriffen.			
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren			Fr. 30,000. —

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1882			Fr. 136,313. 45
An Einnahmen kamen im Jahr 1883 hinzu: Einlagen und Zinse		Fr. 30,357. 01	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen		„ 24,876. 34	
			„ 5,480. 67
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren		Fr. 141,500. —	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn		„ 294. 12	
			Fr. 141,794. 12

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1882 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 68,974. 39
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1883 hinzu . . .		Fr. 18,792. 19	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen . .	Fr. 196. 90		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 15,073. 27		
		„ 15,270. 17	
			„ 3,522. 02
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren		Fr. 70,000. —	
in Baarschaft		„ 2,496. 41	
			Fr. 72,496. 41