

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

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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

Einunddreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1883.



An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

— 26 —

Tit. I

Wir geben uns die Ehre, Ihnen hiemit den das Jahr 1883 umfassenden einunddreissigsten Geschäftsbericht der Direktion über die Verwaltung unsers Unternehmens in gewohnter Form vorzulegen.

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

Mit dem Beginn des Berichtjahres ist das Bundesgesetz über das Obligationenrecht in Kraft getreten, welches unter Anderem auch die Rechtsverhältnisse der Aktiengesellschaften in erschöpfender Weise regelt und namentlich über die Aufstellung der Bilanzen solcher Gesellschaften genaue Vorschriften enthält. Diese Bestimmungen waren selbstverständlich auch auf die Eisenbahngesellschaften anwendbar, welche sich denselben gleich andern Gesellschaften zu fügen hatten. Der h. Bundesrath erachtete jedoch seine Obliegenheit, über die Beobachtung der Gesetze zu wachen, nicht für genügend, um die Befolgung dieser Vorschriften zu sichern. Mit Botschaft vom 6. März 1883 legte er der Bundesversammlung ausführlich alle die Übelstände vor Augen, welche nach seiner Ansicht sich seit dem Beginn des Eisenbahnbaues in der Schweiz in das Rechnungswesen der Eisenbahnen eingeschlichen hatten, und schlug behufs deren Beseitigung, nicht etwa die strikte Beobachtung des Obligationenrechts, sondern ein neues Gesetz vor, nach welchem das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften grösstentheils in die Hände des Bundesrathes gelegt worden wäre.

Allerdings mochte die Veranlassung zu einer solchen Vorlage an die Bundesversammlung in dem Umstande liegen, dass mit 1. Mai 1883 der Bund sich über den Rückkauf eines grossen Theils des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu erklären hatte, und ein Entschluss darüber gefasst werden musste. Die Botschaft vom 6. März hatte nun den doppelten Zweck, einerseits den Nachweis zu leisten, dass im gegenwärtigen Augenblick der Rückkauf für den Bund mit finanziellen Gefahren verbunden wäre, anderseits aber für die Zukunft dem Rückkauf die Wege zu ebnen durch die vorgeschlagene tiefgreifende Einmischung in die finanzielle Verwaltung der Bahngesellschaften, welche einer förmlichen Anhandnahme des Rechnungswesens derselben fast gleichkäme.

Jene durften sich indess solchen Vorschlägen gegenüber nicht gleichgültig verhalten. In einer Besprechung von Abgeordneten derjenigen fünf grösseren Bahngesellschaften, deren Verhältnisse in der Botschaft vom 6. März

mit mehr oder weniger Grund als Beispiele der behaupteten Übelstände benutzt worden waren, wurde eine Eingabe an die h. Bundesversammlung beschlossen zum Zwecke, die den Eisenbahngesellschaften durch die Konzessionen angewiesene Rechtsstellung zu wahren und insbesondere den, ihre wohl erworbenen Rechte gefährdenden fiskalischen Tendenzen der Botschaft entgegenzutreten. Die vom 30. März 1883 datirte Eingabe ist namentlich in letzterer Beziehung nicht ganz wirkungslos geblieben, wenigstens sind die erwähnten Tendenzen in den folgenden Berathungen des Entwurfs etwas in den Hintergrund getreten.

Gleichwohl hat auch der aus den Verhandlungen des Ständerathes hervorgegangene Entwurf vom 29. Juni 1883 den fünf Bahnverwaltungen zu einer zweiten Eingabe an die Bundesversammlung Anlass gegeben, die vom 10. Oktober 1883 datirte und mehr nur die einzelnen Bestimmungen des Entwurfs behandelte.

Die Verwaltungen haben geglaubt, keine Gelegenheit versäumen zu dürfen, um die Rechte ihrer Gesellschaften zu vertheidigen, und sie können es nur bedauern, dass ihre diesfälligen Schritte nicht von grösserem Erfolg begleitet waren. Wenn auch im Laufe der Berathungen Verbesserungen des ursprünglichen Vorschlags eingetreten sind, so trägt das vom 21. Dezember 1883 datirte und mit dem 15. April 1884 als vollziehbar erklärte „Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften“ eben doch den Stempel eines Ausnahmegesetzes.

In unserm letztjährigen Geschäftsberichte haben wir eines Kreisschreibens des Eisenbahndepartements erwähnt, wodurch den Bahnen im Interesse der Betriebssicherheit die Ausführung einer Mehrzahl, zum Theil kostspieliger technischer Einrichtungen binnen kurzer Frist aufgegeben wurde. Im Anschlusse hieran theilen wir mit, dass vom Departement dem Wunsche der Bahnverwaltungen, es möchten vorerst die einschlägigen Verhältnisse gemeinsam einer gründlichen Erörterung unterstellt werden, entsprochen wurde. Diese Erörterung hat begonnen, konnte aber im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen werden; immerhin lassen deren seitherige Ergebnisse auf eine Lösung hoffen, welche den berechtigten Ansprüchen des Verkehrs Rechnung tragen wird, ohne den Bahnen unerschwingliche Opfer aufzubürden oder ihnen unzureichend erprobte Einrichtungen aufzunöthigen.

Die Reform der Gütertarife, welche wir durch die letztes Jahr gefassten und damals eingehend besprochenen Schlussnahmen des Verwaltungsrathes für unsere Gesellschaft als grundsätzlich abgeschlossen ansahen, hat seither zu neuen Erörterungen geführt. Durch eine von der Bundesversammlung erheblich erklärte Motion wurde der Bundesrath mit gründlicher Prüfung des Tarifwesens der Eisenbahnen beauftragt, und im Anschluss hieran eröffnete der schweizerische Handels- und Industrieverein eine bezügliche Enquête, an der er die schweizerischen Kaufleute, Industriellen und Gewerbetreibenden in weiterem Umfange zu betheiligen bestrebt war. Da der Verein auch die Ansichten der Bahnverwaltungen zu erfahren wünschte, einigten sich die schweizerischen Reformtarifbahnen auf eine gemeinsame Äusserung, welche am Schluss des Berichtsjahres an den Vorort des Vereins abgegeben und zugleich den Bundesbehörden und den Mitgliedern der schweizerischen Räthe zugestellt wurde. Die Bahnen bemühten sich, in diesem Memorial die zwingenden Gründe, welche sie (übrigens im Einvernehmen mit den Bundesbehörden) zur Annahme des Reformsystems bewogen hatten, auch weiteren Kreisen klar zu machen, die über dieses System waltenden irrigen Ansichten zu berichtigen und, ohne die Möglichkeit weiterer Fortentwicklung zu bestreiten, doch vor stürmischen und gewagten Experimenten auf diesem Gebiete zu warnen. In der Überzeugung, dass ihre Bemerkungen nicht unbeachtet bleiben werden, nahmen die Bahnverwaltungen von weiteren Ausführungen über die Rechtsstellung, welche den Eisenbahngesellschaften hinsichtlich der Bildung ihrer Tarife zukommt, Umgang und begnügten sich mit einem kurzen Hinweis auf dieselben.

Während das Memorial der Bahnverwaltungen seiner Veröffentlichung entgegenging, erschien der Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung über die Eingangs erwähnte Motion. Die Ausführungen des Memorials

werden dadurch vielfach bestätigt und unterstützt. Daneben aber enthält der Bericht über die Rechtsstellung der Bundesbehörden gegenüber den Eisenbahntarifen Ausführungen, welche von den Ansichten der herwärtigen Gesellschaftsorgane bedeutend abweichen und leicht zu einer Gefährdung der auch im Verkehrsinteresse wünschbaren Selbständigkeit und freien Bewegung der Bahnverwaltungen führen könnten. Ausserdem fällt auf, dass darin den Bemühungen der Nordostbahn um Fernhaltung der von andern Verwaltungen angestrebten und durchgeführten Taxerhöhungen geringe Anerkennung gezollt wird.

Zufolge einer Motion in der Bundesversammlung regte das Eisenbahndepartement bei den beteiligten Bahnen die Einführung von Nachtzügen für den Verkehr zwischen dem Osten, dem Centrum und Westen der Schweiz an. Die daherigen Verhandlungen haben noch zu keinem Abschluss geführt, weil solche Züge namentlich auf den Linien der Centralbahn und der Westschweizerischen Bahnen bedeutende Kosten verursachen würden, und eine Frequenzvermehrung, welche diese Kosten auch nur annähernd auszugleichen geeignet wäre, von denselben nicht erwartet werden kann. Nach Ansicht der Bahnen wird hauptsächlich die Postverwaltung Vorthail von den Nachtzügen haben, und daneben lässt sich nicht in Abrede stellen, dass dieselben auch im volkwirtschaftlichen Interesse der Schweiz liegen würden. Mit Rücksicht hierauf glauben die Bahnverwaltungen, dass, insofern der Anregung Folge gegeben werden soll, vorwiegend der Bund für die daherigen Opfer aufzukommen habe.

Der vom Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn angestrengte, auf Verbot der Dividendenzahlung für das Jahr 1880 gerichtete Prozess, dessen erstinstanzliche Erledigung im letztjährigen Geschäftsberichte mitgetheilt worden ist, hat durch Urtheil der Appellationskammer des zürcherischen Obergerichts vom 19. Juni 1883 seinen Abschluss gefunden. Das Verbot der Dividendenausbezahlung für das Jahr 1880 ist durch dieses Urtheil bestätigt worden, jedoch aus wesentlich andern Motiven. Während das erstinstanzliche Urtheil jede Dividendenzahlung für so lange, als die Nordostbahn nicht in der Lage sein werde, ihren Bauverpflichtungen mit Bezug auf die sogenannten Moratoriumslinien nachzukommen, für unzulässig erklärt hatte, räumt das obergerichtliche Urtheil die Möglichkeit einer Dividendenzahlung unter der Voraussetzung ein, dass daneben auch angemessene Rücksicht auf eine Erstarkung der Unternehmung Bedacht genommen werde; die Ausbezahlung der für das Jahr 1880 beschlossenen Dividende wurde aus dem Grunde untersagt, weil das Gericht der Meinung war, die zur Vertheilung bestimmte Summe repräsentire den ganzen Reinertrag des betreffenden Jahres, eine Meinung, die wir freilich nicht als zutreffend anerkennen können, da der Reinertrag sich bekanntlich auf eine erheblich höhere Summe (Fr. 1,518,286. 88 Cts.) belaufen und der zur Vertheilung bestimmte Betrag von Fr. 635,800 mit einem Übertrag auf neue Rechnung von Fr. 905. 32 Cts. nur den Saldo des Reinertrages gebildet hatte, nachdem von letzterm Fr. 881,581. 56 Cts. zu Abschreibungen verwendet worden waren.

Die vom gleichen Komite gegen die Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1881 und 1882 angehobenen Klagen sind zur Zeit noch nicht einmal von der ersten Instanz entschieden.

Es ist schon hin und wieder, namentlich aus Börsenkreisen, dem Befremden darüber Ausdruck gegeben worden, dass die Geschäftsberichte der Nordostbahn keine klare Übersicht der bestehenden Bauverpflichtungen gewähren. Die Direktion hat es mit Vorbedacht unterlassen, diese Verpflichtungen, die in frühern Jahren der Generalversammlung zur Kenntniss gebracht worden sind, und die für deren Erfüllung zu verausgabenden Summen in solcher Weise zusammenzustellen. Es würde dadurch kein zutreffendes Bild geboten, da die Leistungen, welche die beteiligten Landesgegenden an die betreffenden Bauten zu machen haben, sehr verschiedenartig, zum Theil noch nicht völlig abgeklärt und daher schwierig zu werthen sind, und da überdies die seiner Zeit aufgestellten Voranschläge grossentheils nur auf dem Studium von Vorprojekten beruhen. Ausserdem sind jene Verpflichtungen, welche die Nordost-

bahn jedenfalls schwer belasten würden, wesentlich modifizirt durch die im Jahr 1877/78 abgeschlossenen Moratoriumsverträge, gemäss welchen der Bundesrath nach Ablauf des Jahres 1885 zu entscheiden haben wird, ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um den Bau der vorgenannten Linien an Hand zu nehmen, und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe. Die Direktion ist der Ansicht, dass es sich dannzumal bei der Frage der Erstarkung nicht blos darum handeln könne, ob das für die Moratoriumslinien nöthige Baukapital, welches sich auf ungefähr 35 Millionen Franken belaufen dürfte, aufgebracht werden könne, sondern vor Allem auch darum, ob die Nordostbahn die ihr durch den Bau dieser Linien erwachsende Vermehrung ihrer Zinslast zu tragen vermöge, wenn, wie vorauszusehen, die meisten dieser Bahnen nicht nur keinen Reinertrag liefern, sondern wohl eher zu Betriebsdefiziten führen würden. Es darf gewiss vorausgesetzt werden, dass der h. Bundesrath sich der schweren volkswirtschaftlichen Folgen, welche ein Missgriff in angedeuteter Richtung herbeiführen könnte, voll bewusst sein werde, und dass der Gesellschaft Opfer erspart bleiben, welche das mühsam wieder errungene finanzielle Gleichgewicht neuerdings zu erschüttern geeignet wären.

Aus den genannten Gründen unterlassen wir auch jetzt wieder, eine ziffermässige Übersicht der Moratoriumsbauverpflichtungen zu geben. Einigermassen drückend ist allerdings die Ungewissheit, in der sich diesfalls die Unternehmung befindet; aber die nämliche Ungewissheit lastet ebensosehr auf den betreffenden Landesgegenden, welche durch dieselbe gehindert sind, soweit wirkliche Verkehrsbedürfnisse bestehen, deren Befriedigung auf andere Weise anzustreben. Desshalb hat die Direktion geglaubt, im Einverständniss mit dem Verwaltungsrath, eine sich darbietende Gelegenheit benutzen zu sollen, um unter der in dankenswerther Weise gewährten Vermittlung des h. Bundesrathes mit sämmtlichen Bauberechtigten in Unterhandlungen zu treten, behufs Abklärung der Situation durch Modifikation der bestehenden Verträge oder Auskauf derselben. Diese Unterhandlungen haben zwar erst begonnen, und es ist daher nicht möglich, schon von Resultaten derselben zu berichten; sie werden auch um so schwieriger und langwieriger sein, als nicht mit einzelnen Komites abgeschlossen werden kann, sondern das Zugeständniss aller bezweckt werden muss. Aber die Hoffnung ist nicht aufzugeben, dass die beteiligten Landesgegenden in ihrem eigenen Interesse die baldige Abklärung der jetzigen unsichern Lage einer lange dauernden Ungewissheit vorziehen werden.

Nachdem bekannt geworden war, dass der Verwaltungsrath der Gotthardbahn mit Mehrheit beschlossen habe, vorbehältlich der Genehmigung des h. Bundesrathes demnächst den Bau der Linie Immensee-Luzern auf Grund eines neuen, kürzeren aber kostspieligeren Projektes an Hand zu nehmen, den Bau der Linie Goldau-Zug dagegen auf unbestimmte Zeit zu verschieben, glaubten wir im Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, indem wir gegen dieses Projekt mit Eingabe vom 17. Dezember 1883 Verwahrung beim Bundesrath einlegten.

Wir stützten diese Einsprache hauptsächlich darauf, dass ohne den gleichzeitigen Bau der Strecke Goldau-Zug die Nordostbahn den unmittelbaren Anschluss an die Gotthardbahn verlieren und dadurch in der Herstellung direkter Personen- oder Güterverkehre gehemmt würde, was bei den bedeutenden Opfern, welche die Ostschweiz und speziell auch die Nordostbahn für das Zustandekommen der Gotthardbahn gebracht haben, einer Verhöhnung der ostschweizerischen Interessen gleichsähe. Durch den jüngsten Beschluss des h. Bundesrathes in dieser Angelegenheit ist die Gleichstellung beider Zufahrtslinien gewahrt worden, und wir haben das Zutrauen zu der h. Behörde, dass sie auch künftig diesen Standpunkt festhalten werde.

Es ist hier noch zu erwähnen, dass die Verpfändung des auf badischem Gebiete gelegenen Theils der Ostsektion der vormaligen Nationalbahn endlich zur Erledigung gelangt ist. Betreffend den Bau der Wynenthalbahn sind der Direktion dagegen im Berichtsjahr keine weiteren Mittheilungen zugegangen.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Aus den im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Gründen hatte sich die Konferenz schweizerischer Eisenbahnen nur mit wenigen Fragen des Güterverkehrs zu befassen. Erwähnung erheischen von den bezüglichen Beschlüssen bloss die Abänderung einiger Bestimmungen des Nebengebührentarifs im Sinne einer Ermässigung der Auf- und Abladgebühren, ferner die theilweise Revision des Transportreglements; letztere bezweckte die Anpassung der Bestimmungen über die nur bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände an diejenigen des Betriebsreglements der deutschen Bahnen, konnte aber bis jetzt nicht durchgeführt werden, weil das Eisenbahndepartement die bundesrätliche Genehmigung mit Rücksicht auf andere, ihm ebenfalls wünschbar scheinende Änderungen einstweilen zurückhielt.

Etwas zahlreicher waren die von der Konferenz behandelten Fragen des Personenverkehrs, von denen indessen auch nur wenige ein allgemeineres Interesse beanspruchen können und keine von grösserer ökonomischer Tragweite sind. Wir erwähnen daher nur die folgenden:

Zum Zweck der Erleichterung der Heimbeförderung hilfsbedürftiger Schweizer ist den schweizerischen Gesandtschaften in Paris, Rom, Wien und Berlin und den ihnen unterstellten Konsulaten, sowie einzelnen schweizerischen Hilfsgesellschaften die Befugnis erteilt worden, an solche Hilfsbedürftige Empfehlungsscheine zum Bezuge von Billeten zu halbem Preise für die Fahrt auf schweizerischen Bahnen zu verabfolgen.

Für Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Billeten im Falle des Verfehlens von Zugsanschlüssen oder der Erkrankung der Inhaber ist ein für alle schweizerischen Bahnen gültiges, gleichmässiges und einfaches Verfahren vereinbart worden, desgleichen ein solches über Behandlung und Taxirung von Handgepäck von zu grossem Umfange.

Die pekuniär wichtigste Angelegenheit, nämlich die für den Besuch der schweizerischen Landesausstellung zu treffenden besondern Tarifmassnahmen, wurde ausserhalb der Konferenz behandelt, da seitens derselben in Folge der etwas zurückhaltenden Stellung der Westschweizerischen Bahnen eine Einigung nicht in einer Sitzung zu erzielen war. Diese Massnahmen bestanden wesentlich in der Erhöhung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete nach und über Zürich, sodann in Vereinbarungen, welche namentlich den gemeinschaftlichen Besuch der Ausstellung durch Arbeitergruppen erleichtern sollten und endlich in der Aufstellung eines besondern Tarifs für sogenannte Ausstellungsbillete mit abfallenden Grundtaxen bei wachsender Distanz. Zum Erfolg der Ausstellung haben diese Massnahmen zweifelsohne beigetragen, und es wäre deren Wirkung gewiss eine noch intensivere gewesen, wenn sich die Westschweizerischen Bahnen hätten entschliessen können, dem erwähnten Tarif für Ausstellungsbillete, der speziell auf Unterstützung des Besuchs aus grösserer Entfernung berechnet war, beizutreten.

Dagegen hat sich die Konferenz an der Ausstellung selbst durch Erstellung eines graphisch-statistischen Atlases beteiligt. Die Ausführung desselben fiel unserer Verwaltung zu.

Anlässlich mag auch angeführt werden, dass die Konferenz — in Folge unserer Kündigung des bezüglichen Abkommens — die Erstellung der sogenannten Waarenstatistik (Verkehr nach Waarengattungen) auf veränderter Grundlage und in anderer Form beschlossen hat. Als leitende Gesichtspunkte sind hiebei in den Vordergrund getreten: die nähere Anlehnung derselben an den bestehenden Gütertarif und die vollständigere Ermittlung des

Verkehrs der einzelnen Stationen, beides zum Zwecke, diese Einrichtung für Tarifikalkulationen besser verwendbar zu machen als bisher.

Die Anregung, über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich von mehreren Bahnen benutzten Stationen und Bahnstrecken übereinstimmende Grundsätze zu vereinbaren, fand eine ablehnende Erledigung. Bei deren Berathung traten sich zwei verschiedene Auffassungen gegenüber. Die einen Verwaltungen wollten darüber, wie sich die Folgen solcher Unfälle auf die an der betreffenden Station oder Bahnstrecke beteiligten Bahnen verlegen, in erster Linie darauf abstellen, ob dieselben durch Verschulden von Angestellten der einen oder andern Bahn herbeigeführt worden seien; die andern fanden angezeigt, die seitherigen weitschichtigen, zeitraubenden und unsichern Erörterungen über dieses Verschulden für die Folge möglichst entbehrlich zu machen, und stellten daher für die Haftpflicht einfach auf das Gemeinschaftsverhältniss ab, innert dessen der einzelne Unfall sich ereignet, den Regress der Gemeinschaft auf Schuldige immerhin vorbehalten. Da die Beilegung dieser Differenz nicht gelang, haben wir einstweilen mit der Centralbahn und Gotthardbahn eine Vereinbarung entsprechend der letzteren Anschauung getroffen.

Vorwiegend beschäftigte sich die Konferenz mit Betriebsfragen, für deren Prüfung und Begutachtung der neuorganisirte Verein der Bahnbetriebstechniker in bedeutendem Masse beansprucht wurde. Eine Anzahl dieser Fragen, über welche dem Eisenbahndepartement, beziehungsweise dem Bundesrath der Entscheid zukommt, wurde gemeinsam mit dem ersteren erörtert; von denselben benennen wir, neben den schon im ersten Abschnitt erwähnten Einrichtungen zur Herbeiführung vermehrter Betriebssicherheit, die Neubestimmung des Maximal-Ladeprofiles und die Revision der Signalordnung. Von den übrigen Betriebsfragen, welche die Konferenz in Prüfung zog, verdienen folgende Erwähnung: Vereinbarung einheitlicher Normen für den Bau von Güterwagen grösserer Dimension, Untersuchung der Mängel der gegenwärtigen Beheizung der Personenwagen und der Mittel zu deren Beseitigung oder Milderung, Centralisation des Güterwagenparkes und Aufstellung von Normen für den Oberbau mit eisernen Schwellen, welcher auf mehreren schweizerischen Bahnen, so auch auf der Nordostbahn, in grösserem Umfange begonnen hat.

Aus den Verhandlungen der kommerziellen Union erwähnen wir die genauere Regelung der streitig gewordenen Frage, inwiefern bei Streitigkeiten über Ausführung oder Interpretation von Bestimmungen der Konvention deren schiedsgerichtliche Austragung verlangt werden könne.

Die Vereinheitlichung der schweizerischen Gütertarife durch den Übergang zum sogenannten *Reformsystem* machte einen wesentlichen Fortschritt, indem auch die Tössthalbahn, die Rorschach-Heidener Bergbahn und die Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln demselben beitraten und die Westschweizerischen Bahnen wenigstens für die internationalen Gütertarife dasselbe ebenfalls annahmen. Immerhin bleibt, so lange die letzteren für den schweizerischen Verkehr beim 1863er System beharren, die Möglichkeit ausgeschlossen, die Fragen über Weitergestaltung der Gütertarife in der allgemeinen Eisenbahnkonferenz zu behandeln. Für einstweilen müssen dieselben von den übrigen Bahnen allein behandelt werden, zu welchem Ende dieselben nach Bedarf auf dem Korrespondenzweg oder in mündlicher Verhandlung sich ins Benehmen setzen. Von den auf solchem Wege herbeigeführten Massnahmen heben wir, neben der dem Verkehr erhebliche Erleichterungen gewährenden Änderung der Bestimmungen über die Deckung der Güter, noch die Aufhebung des Eilgutzwanges und die Verminderung des zur Taxberechnung heranzuziehenden Minimalgewichtes hervor, wodurch mehrjährigen bezüglichen Wünschen, die vom Eisenbahndepartement unterstützt worden waren, entsprochen wurde; für den Verlust, welchen die Bahngesellschaften durch Nichtgeltendmachung ihrer daherigen konzessionsgemässen Rechte erleiden, gewährte ihnen der Bundesrath eine Kompensation durch allgemeine Zulassung

der Minimaltaxe von 40 Cts. und Bewilligung dezimaler Gewichtsaufrundung. Über zwei andere vom Departement befürwortete Massnahmen, nämlich die Ermässigung der Stückguttaxen für landwirthschaftliche Produkte und die Sorge für Erstellung von Güterwagen mit vermehrtem Laderaum, zogen sich die Verhandlungen ins laufende Jahr hinüber.

Über die in Folge Einführung der Gotthardbahn in den Bahnhof Luzern nothwendig gewordene neue Repartition der Baukapitalzinse dieses Bahnhofes auf die denselben benutzenden Unternehmungen hat zwischen der Schweizerischen Centralbahn und uns eine Einigung nicht erzielt werden können. Dieser Streitfall ist daher an ein Schiedsgericht gebracht worden, das bezügliche Verfahren aber noch nicht durchgeführt.

Durch Urtheil des Schiedsgerichtes hat der Anstand mit der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln, betreffend Festsetzung der von dieser zu übernehmenden Quoten von den Baukapitalzinsen und von den Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bahnhofes Wädensweil, seine Erledigung in der Weise gefunden, dass die genannte Gesellschaft pflichtig erklärt wurde, an den erwähnten Lasten in demjenigen Verhältnisse zu partizipiren, in welchem die Zahl der von ihr ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zur Gesamtzahl der von beiden Gesellschaften ein- und ausgeführten Achsen steht, in der Meinung, dass bei Berechnung der Achsenzahle die in Personenzügen transitirenden Achsen nur einmal zu zählen sind. Der praktische Erfolg dieses Entscheides ist der, dass die Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln künftig nur etwa $\frac{1}{8}$ der Baukapitalzinse und der Betriebs- und Unterhaltungskosten übernehmen muss, während sie bisher an die erstern $\frac{1}{5}$ und an die letztern $\frac{1}{4}$ beizutragen hatte. Der Schiedsspruch äussert seine Wirkung vom 1. Juli 1881 an und die darin aufgestellten Normen bleiben bis zum 30. Juni 1887 in Geltung.

Im Berichtsjahre begann die im letzten Jahr gemeldete Theilnahme der schweizerischen Reformtarifbahnen an den periodischen Sitzungen der deutschen Tarifkommission. Die daherigen Erfahrungen berechtigten zu der Annahme, dass die Hoffnung, es werde diese Verbindung auf die beiderseitige Fortentwicklung der Gütertarife vortheilhaft einwirken, nicht unerfüllt bleibe. Vorläufig haben die Nordostbahn und Centralbahn auf Wunsch der Reformtarifbahnen deren Vertretung in der Tarifkommission übernommen.

Die Ausarbeitung der neuen Gütertarife wurde, nachdem nochmalige Differenzen mit dem Eisenbahndepartement hinsichtlich der Grundtaxen gehoben worden waren, mit Nachdruck an Hand genommen. Noch im Berichtsjahre konnten diejenigen für die Stationen der Nordostbahnlinien und die rechtsufrigen Zürichseestationen, ferner für den ostschweizerischen Verkehr mit Basel und Waldshut in Kraft gesetzt werden. Daran schlossen sich die direkten Tarife mit der Tössthalbahn, der Rorschach-Heidener Bergbahn, der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln und den Vereinigten Schweizerbahnen. Diejenigen mit der Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn und Emmenthalbahn, ferner mit der Gotthardbahn wurden hierauf in Arbeit genommen, während hinsichtlich des Verkehrs mit den Westschweizerischen Bahnen deren definitive Entschliessung über das Tarifsysteem noch abzuwarten bleibt.

Die entsprechende Neubildung der Gütertarife mit den südwestdeutschen Bahnen hat sich etwas verzögert, weil die Verhandlungen für vollständige Regelung der Instradirungsverhältnisse mit denselben erst im laufenden Jahre abgeschlossen wurden; zunächst konnten nur die neuen Saarkohlentarife erstellt werden. Dagegen wurde die Bearbeitung neuer direkter Tarife mit Württemberg und Bayern, ferner mit Belgien noch im Berichtsjahre begonnen, und im Anschluss an die ersteren wird demnächst auch diejenige der sächsisch-schweizerischen Tarife an Hand genommen werden. Diese Tariferstellungen, verbunden mit Ausführung der weitschichtigen Taxerepartitionen, nehmen

Zeit und Kraft der Verwaltung in ausserordentlichem Grade in Anspruch, und da zu denselben noch die nachfolgend zu erörternden Arbeiten hinzukommen, wird begreiflich gefunden werden, dass auch das laufende Jahr dafür nicht ausreichen, sondern die völlige Neuordnung unserer Gütertarife sich ins kommende Jahr hinüberziehen wird. Um so mehr darf wohl gehofft werden, dass den neuen Tarifen eine etwelche Dauer beschieden sein und nicht Verhältnisse eintreten werden, welche schon in näherer Zeit die abermalige Anhandnahme der gleichen mehrjährigen Tarifarbeit erheischen und so einen andauernden Zustand der Unsicherheit und des Schwankens der Gütertarife herbeiführen.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit den deutschen Bahnen über Umarbeitung der deutsch-italienischen Gütertarife auf Grund allgemeiner Ermässigung der schweizerischen Antheile kamen erst nach Ablauf des Berichtsjahres zum vollständigen Abschluss. Unsere Direktion, wie auch das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn fühlte sich verpflichtet, einerseits Taxrückwirkungen auf andere Verkehre, welche die vom deutsch-italienischen Verkehr zu erhoffenden Mehreinnahmen mehr als zu absorbiren geeignet wären, zu vermeiden und anderseits dem Verkehre des eigenen Verkehrsgebietes mit Italien eine günstigere Behandlung als bisher zu sichern. Die Gewährung der von den deutschen Bahnen als nöthig erklärten Ermässigungen, unter gleichzeitiger Wahrung dieser beiden Zielpunkte, wurde dadurch ermöglicht, dass die Gotthardbahn sich bestimmen liess, die für das deutsche Nachbargebiet von ihr bewilligten ermässigten Taxen auch dem schweizerisch-italienischen Verkehr zuzugestehen, während wir künftig für den Verkehr der Grenzstationen mit Italien das gleiche Tarifschema wie für denjenigen der Binnenstationen anwenden und die daherigen Taxen auf deutsches Gebiet vortragen werden, bis die Anwendung der für den deutsch-italienischen Verkehr gewährten Grundtaxen höhere Gesamttaxen ergibt. Hiedurch findet das Begehren der Bundesbehörde, dass keine deutsche Station im Verkehr mit Italien eine niedrigere Taxe erhalten dürfe als gleich entfernte oder weniger entfernte schweizerische Stationen, seine Erfüllung, ohne dass wir für den Verkehr der letzteren zu ausnahmsweisen Tarifbildungen genöthigt sind. Nur hinsichtlich des Exports metallurgischer Produkte aus der Schweiz nach Italien, welcher schon zur Zeit von Bedeutung ist, aber durch die der deutschen Konkurrenz gewährten Taxermässigungen in der Folge gefährdet werden könnte, fanden wir ein noch weiteres Entgegenkommen angezeigt und regten daher bei der Gotthardbahn und Centralbahn die Erstellung eines Exporttarifs für metallurgische Produkte aus der Schweiz nach Italien an, unter allgemeiner Einräumung der gleichen Streckentaxen und sonstigen Ausnahmsbedingungen, welche den gleichartigen Transporten aus Deutschland gewährt werden; dieser Vorschlag erhielt die Genehmigung der genannten Verwaltungen, und seither haben noch andere schweizerische Verwaltungen sich demselben angeschlossen. — Die Sorge für entsprechende Neuberechnung der deutsch-italienischen Gütertarife kommt der kais. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu, während die Gotthardbahn die Erstellung der neuen schweizerisch-italienischen Tarife übernommen hat.

Durch die im laufenden Jahre dem Betrieb zu übergebende Arlbergbahn werden nicht allein die seitherigen, schon sehr bedeutenden Beziehungen der schweizerischen Bahnen zu denen Österreich-Ungarns und weiter eine Erleichterung und Erweiterung erfahren, sondern ausserdem wichtige Transitverkehre, an welchen bisher die Schweiz noch gar nicht oder nur in geringerem Masse betheilt war, ihr zugeleitet werden. Die Verhandlungen zur Beordnung der hieraus erwachsenden, schwierigen und weitverzweigten Verhältnisse konnten von der k. k. Direktion für Staats-eisenbahnbetrieb in Wien erst gegen Ende des Berichtsjahres eröffnet werden. Über deren Ergebniss wird der nächstjährige Bericht sich zu äussern haben; einstweilen begnügen wir uns zu erwähnen, dass wir, um der Nordostbahn eine befriedigende Betheiligung an dem über den Arlberg gehenden Verkehr zu sichern, die Erstellung einer Gütertrajektanstalt zwischen Bregenz und Romanshorn in Aussicht genommen und hierüber unter Zustimmung des Verwaltungsrathes eine Vereinbarung mit der Direktion in Wien getroffen haben.

Neben den erwähnten grossen Arbeiten zur Neuregelung der Verhältnisse des Güterverkehrs nahmen uns diejenigen, welche an den schon bestehenden Gütertarifen zur Berücksichtigung anderwärts eintretender Änderungen oder zu weiterer Verkehrsentwicklung nöthig wurden, stetsfort bedeutend in Anspruch. Indessen glauben wir von näherer Aufzählung derselben Umgang nehmen zu dürfen. Wir begnügen uns zu erwähnen, dass einige Tarifmassnahmen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Gewinnung von Transitverkehr aus und nach dem südlichen Frankreich, speziell Bordeaux, vereinbart wurden, welche bereits beachtenswerthen Erfolg hatten, und dass ermässigte Baumwolltarife ab den westlichen französischen Häfen nach der Ostschweiz zur Einführung gelangten.

Von Verkehrs- und Tarifmassnahmen im Personenverkehre sind neben einer grössern Anzahl minder wichtiger die folgenden erwähnenswerth:

1. Im internen Verkehre. *a)* Ein neues Verfahren für den Nachweis des Eintritts von Passagieren auf die Zürichseeboote beziehungsweise der Abfahrtstation der Reisenden und über Erhebung von Supplementtaxen. *b)* Erweiterung der Zulassung fakultativer Benutzung von Billeten auf verschiedenen Linien. *c)* Einer Anregung, Marken-Abonnements zur Benutzung auf verschiedenen Linien auszugeben, konnte, obwohl solche Abonnements unzweifelhaft zur Vermehrung des Verkehrs beitragen würden, noch nicht Folge gegeben werden, weil sich bis jetzt kein Mittel finden liess, den Verkauf und Gebrauch solcher Marken auf einfache Weise und doch wirksam zu kontrolliren.

2. Im direkten Verkehre erfolgte die Umrechnung einer Anzahl internationaler Tarife, und es haben namentlich die direkten Tarife über die Gotthardbahn wesentliche Erweiterungen erfahren. Die Landesausstellung gab ferner Anlass zum Abschluss einer Vereinbarung mit dem grössern Theil der schweizerischen Bahnen über Ausgabe von Beamtenbilleten zu ermässigten Preisen im direkten Verkehre der schweizerischen Bahnen unter sich.

III. Finanzverwaltung.

Auf Rechnung des durch die Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 kontrahirten Anleihs von 54 beziehungsweise 68 Millionen Franken hat im Berichtjahr eine Einzahlung der Eisenbahnbank nicht stattgefunden, dagegen war durch Protokoll vom 30. November 1880 vereinbart worden, dass behufs Rückzahlung des auf den 15. Januar 1884 fälligen Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn von Fr. 5,000,000 auf genannten Termin eine Einzahlung in diesem Betrage zu leisten sei; die Restzahlung von Fr. 710,000 wurde zufolge des genannten Protokolls auf das Jahr 1885 verschoben.

Im Laufe des Berichtjahres sprach nun die Eisenbahnbank den Wunsch aus, einen Theil der als Gegenwerth der obigen 5 Millionen Franken ihr zu liefernden Nordostbahnobligationen schon früher zu erhalten, und wir haben mit Ermächtigung unseres Verwaltungsrathes diesem Wunsch entsprochen, wogegen die Eisenbahnbank auf das ihr laut Art. 10 der Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 zustehende Recht verzichtete, die in den Jahren 1886 und 1887 fälligen Anleihen der Nordostbahn von je 5 Millionen Franken zu konvertiren.

Zufolge dieser Übereinkunft lieferten wir der Eisenbahnbank am 1. August 1883 4181 Obligationen von Fr. 500, No. 154,820 bis 159,000, zum Kurse von 54/68 und unter Zinsverrechnung auf 15. Januar 1884, wogegen uns die Eisenbahnbank, ebenfalls Werth 15. Januar, Fr. 1,660,000 schuldig wurde, welche in der Bilanz unter den Aktiven erscheinen, während der entsprechende Obligationenbetrag mit Fr. 2,090,500 als Einzahlung auf das Anleihen von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879 in die Passiven eingestellt ist, und die Differenz von Fr. 430,500 als Kursverlust auf dieser Einzahlung in der Liquidationsrechnung erscheint.

Wir erwähnen bei diesem Anlass, dass die Rückzahlung des Subventionsanleihe der linksufrigen Seebahn auf den 15. Januar 1884 vermittelt der erwähnten Zahlung der Eisenbahnbank von 5 Millionen Franken an die Zürcher Kantonalbank, welche ein betreffendes Anleihen der Gemeinden des linken Ufers vermittelt hatte, stattgefunden hat, und dass wir der Eisenbahnbank dafür weitere 8412 Obligationen zu Fr. 500, No. 159,001 bis 167,412, verabfolgt haben, welche in der Rechnung für 1884 erscheinen werden.

Nachdem die Eisenbahnbank, wie bereits erwähnt, auf das Recht der Konversion der in den Jahren 1886/87 fälligen beiden Anleihen verzichtet hatte, und unsere disponiblen Mittel in Folge der in den letzten Jahren stattgefundenen Verwendung der Betriebsüberschüsse zu umfangreichen Abschreibungen auf einen erheblichen Betrag angestiegen waren, hielten wir es für zweckmässig, dem Verwaltungsrathe die Kündigung der beiden Anleihen zu beantragen. Mit Ermächtigung desselben vom 19. Juli 1883 fand diese Kündigung am 31. Juli statt:

- 1) für das 4¹/₂ 0/0 Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 30. November 1871, fällig im Jahr 1887, auf den 31. Januar 1884;
- 2) für das 4¹/₂ 0/0 Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 3. April 1871, fällig im Jahr 1886, auf den 15. April 1884.

Gleichzeitig wurde den Obligationeninhabern die Konversion ihrer Titel bis zum Gesamtbetrag von 5 Millionen Franken für beide Anleihen gegen neue Obligationen zu Fr. 500 zum Zinsfusse von 4¹/₄ 0/0 und zum Kurse von 99 0/0 angeboten.

Behufs dieser Konversion bewilligte der h. Bundesrath mit Beschluss vom 7. September 1883 die Eintragung einer dritten Emission von 10 Millionen Franken auf das Gesamtanleihen von 160 Millionen l. Hypothek, und in gleichen Rechten mit den früheren Emissionen, ins eidgenössische Pfandbuch.

Die neuen Titel dieser Emission lauten auf Fr. 500, tragen das Datum vom 15. April 1884 und sind von da an alljährlich zu 4¹/₄ 0/0 mit Fr. 21.25 verzinslich und zwar auf 15. Oktober jedes Jahres mit Fr. 10.60 und auf 15. April mit Fr. 10.65 für den Coupon, erstmals am 15. Oktober 1884.

Von dem Rechte zur Konversion wurde Gebrauch gemacht

für 1701 Obligationen des Anleihe vom 30. November 1871 und
 „ 1799 „ „ „ „ 3. April 1871

zusammen für 3500 Obligationen zu Fr. 1000 Nominalwerth Fr. 3,500,000
 so dass 6500 „ im Betrag von „ 6,500,000

zur Einlösung blieben.

Die auf dieser Operation im Jahr 1883 erlaufenen Druckkosten, Insertions- und Stempelgebühren etc. betragen Fr. 11,708. 30 Cts. und sind im Titel F „Abschreibungen“ der Betriebsrechnung der Nordostbahn begriffen.

Dagegen hat uns diese Operation gestattet, den Titel „Verzinsung der Anleihen“, welcher in der Rechnung für 1883 mit Fr. 6,341,327. 50 erscheint, für 1884 nur mit „ 6,194,735. 40 zu budgetiren, also mit weniger Fr. 146,592. 10
 Andererseits ist der Ertrag der disponibeln Gelder ebenfalls um „ 95,261. — geringer budgetirt als 1883, so dass Fr. 51,330. —
 immerhin als muthmassliche Jahresersparniss übrig bleiben.

Wir greifen der Berichterstattung fürs Jahr 1884 auch hier etwas vor mit der Notiz, dass der Umtausch obiger 3500 Obligationen der gekündigten Anleihen in 7000 neue 4¹/₄ 0/0 Obligationen zu Fr. 500 durchgeführt, und

dass die Rückzahlung der 6500 nicht konvertirten Obligationen ebenfalls zum grössten Theil bewerkstelligt ist; ferner dass auf den 31. März 1884 auch das 3¹/₄% Subventionsdarlehen der Aargauischen Südbahn-Gemeinden im Betrage von Fr. 1,500,000, d. d. 31. März 1874, wovon auf die Nordostbahn die Hälfte mit Fr. 750,000 entfiel, zurückbezahlt worden ist.

Nachdem die Bestellung der Hypothek auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn auch auf badischem Gebiet endlich perfekt geworden war, sind die früher ausgestellten 23 Interimsscheine im Gesamtbetrag von Fr. 3,000,000 durch die definitiven, mit Coupons versehenen Obligationen, die von nun an 4% Zins tragen, 3000 Stück zu Fr. 1000, No. 1—3000, ersetzt worden.

Die Kosten für diese Hypothekbestellung, sowie für Druck- und Stempelgebühren der Aktien und Obligationen, welche den Kaufpreis der ehemaligen Nationalbahn (Ost- und Westsektion) repräsentiren, betragen Fr. 3204. 02 Cts. und sind unter Titel F „Abschreibungen“ der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1883 verrechnet.

Die Bilanz der schweizerischen Nordostbahn mit 31. Dezember 1883 zeigt gegenüber dem Vorjahr folgende Veränderungen:

1) Das Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek erhöht sich um den Nominalwerth der anticipando an die Eisenbahnbank abgegebenen 4181 Titel zu Fr. 500 = Fr. 2,090,500 und reduziert sich hinwieder um die V. Amortisationsquote pro 1883 (1. Februar 1884) „ 150,000 also Vermehrung der Schuld um Fr. 1,940,500 dieselbe betrug am 31. Dezember 1882 „ 76,909,500 und beläuft sich demnach mit 31. Dezember 1883 auf Fr. 78,850,000 wofür die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von Obligationen erhalten hat, während alle bisher ausgelosten Obligationen zur Einlösung präsentirt worden sind.

2) Die Kapitalbeschaffungskosten des Anleihe von 160 Millionen Franken haben mit Ende 1882 betragen Fr. 13,471,554. 40 hiezu kommen im Jahre 1883 die Kursverluste auf vorstehende Nom. Fr. 2,090,500 zu 68/54 „ 430,500. — Fr. 13,902,054. 40 Hinwieder fällt in Abzug die V. Amortisationsquote pro 1883 (1. Februar 1884) von „ 150,000. — Fr. 13,752,054. 40

3) Von weiteren Bewegungen im Kapitalverkehr der Bilanz ist zu erwähnen:

a) Die Bauausgaben für das Stammnetz der Nordostbahn vermehren sich um Fr. 32,441. 81

Hievon entfallen auf die:

1. Erstellung der Ostzufahrten im Bahnhof Winterthur	Fr. 13,006. 66	
2. Abzahlung von Hypotheken auf die im Jahr 1872 angekauften Gebäude im Vorbahnhof Zürich	„ 20,700. —	
3. Stationserweiterung in Altstetten (Grunderwerb und Güterschuppen), 1/2 von Fr. 16,008. 81	„ 8,004. 41	
4. Übertrag der Schneepflüge aus dem Inventar des Rollmaterials auf dasjenige für die Bahnaufsicht	„ 12,800. —	
5. Zahlung für Prozessvergleich in Konstanz (Walser)	„ 500. —	
Übertrag	Fr. 55,011. 07	Fr. 32,441. 81

	Übertrag	Fr. 55,011. 07	Fr. 32,441. 81
Hievon ab:			
6.	Erlöse für Landverkauf, Minderwerth auf Inventarien und diverse Abschreibungen	„ 22,569. 26	
	Total wie oben	Fr. 32,441. 81	
b) Ebenso vermehren sich die Bauausgaben für das Transportmaterial und die Werkstätten um „ 22,041. 07			
welche Summe wie folgt ausgewiesen wird:			
1.	Für Erweiterung der Werkstätte im Bahnhof Zürich	Fr. 140,277. 84	
2.	Für Vollendungsarbeiten an der Werfte in Wollishofen	„ 385. 78	
		Fr. 140,663. 62	
Hievon gehen ab:			
3.	Erlös für den Verkauf von 9 Personenwagen (8 an Seethalbahn und 1 Krankenwagen an Gotthardbahn)	Fr. 23,872. —	
4.	Übertrag der Schneepflüge aus dem Inventar des Rollmaterials in dasjenige der Bahnaufsicht	„ 12,800. —	
5.	Mindererlös und Abschreibung des Minderwerths obiger Personenwagen und Schneepflüge etc.	„ 41,275. 60	
6.	Desgleichen auf Schleppboote auf dem Zürichsee	„ 2,228. 52	
7.	Abschreibung auf dem Anlagekapital der Imprägniranstalt	„ 25,000. —	
8.	Abschreibung ausrangirter Werkzeug-Maschinen der Werkstätte Zürich	„ 13,446. 43	
		„ 118,622. 55	
	Total wie oben	Fr. 22,041. 07	Fr. 54,482. 88
c) Dagegen vermindern sich die Bauausgaben für neue Linien um „ 4,706. 39			
hauptsächlich aus Erlösen für Landverkauf und zurückgezogene Materialien und Inventarstücke herrührend.			
	Die Bauausgaben für 1883 betragen somit		Fr. 49,776. 49
4)	Die Beteiligung der Nordostbahn bei anderen Bahnunternehmungen vermindert sich:		
a.	bei der Bötzbeargbahn um	Fr. 1,220. 62	
	als hälftiger Antheil der Nordostbahn aus den Baueinnahmen für Landverkäufe etc. für 1883.		
b.	bei der Linie Effretikon-Hinweil um	„ 20,000. —	
	in Folge Reduktion des Bau-Saldos dieser Linie mit Ende 1883, durch Abzahlung am Obligationenkapital der Nordostbahn.		
	Summa der Verminderung der Beteiligung der Nordostbahn bei anderen Unternehmungen		Fr. 21,220. 62

A. Aktiven.

I. Die Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti setzen sich wie folgt zusammen:		
1) Kassabestand mit 31. Dezember 1883 einschliesslich Giro- und Chèque-Conti bei drei Bankinstituten in Zürich und Basel		Fr. 843,808. 89
2) Bestand des Wechsel-Portefeuille:		
a. fällig im Monat Januar 1884	Fr. 3,225,744. —	
b. " " " Februar "	" 1,721,881. 20	
c. " " " März "	" 2,808,415. 35	
d. " " " April "	" 50,000. —	
(in 287 Appoints)		" 7,806,040. 55
	Summa	<u>Fr. 8,649,849. 44</u>
II. Werthpapiere. Der Bestand der Werthpapiere mit 31. Dezember 1883 ist folgender:		
1. 9 Stück 4 ¹ / ₄ —5 ⁰ / ₀ Schuldbriefe auf verkaufte Liegenschaften, betragend		Fr. 174,914. 50
2. 1034 Obligationen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, zu Fr. 500		" 517,000. —
3. 114 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Obligationen des Anleihens der Gemeinden des linken Zürichseeufers, zu Fr. 1000	Fr. 114,000. —	
plus 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Zins vom 15. Oktober 1883	" 1,282. 50	
Fällig mit 15. Januar 1884		" 115,282. 50
4. Eine 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ anticipando eingelöste, mit 15. Januar 1884 fällige Obligation der Nordostbahn des Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn zu Gunsten des Kantons Glarus		" 300,000. —
5. Nordostbahnobligationen:		
733 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Nordostbahnobligationen, d. d. 30. November 1871, gekündigt auf 31. Januar 1884, zu Fr. 1000		" 733,000. —
347 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Nordostbahnobligationen, d. d. 3. April 1871, gekündigt auf 15. April 1884, zu Fr. 1000		" 347,000. —
353 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Nordostbahnobligationen, d. d. 16. April 1873, rückzahlbar 1888, zu Fr. 1000		" 353,000. —
Eine 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Nordostbahnobligation, d. d. 3. November 1863, rückzahlbar 1892, 115 4 ⁰ / ₀ Nordostbahnobligationen, d. d. 1. Oktober 1860, rückzahlbar 1890 mit Fr. 500 zu 96 ⁰ / ₀		" 55,200. —
74 4 ⁰ / ₀ Nordostbahnobligationen, d. d. 1. Juni 1862, rückzahlbar 1892, mit Fr. 1000 zu 95 ⁰ / ₀		" 70,300. —
Ferner:		
60 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Obligationen der Bischofszellerbahn mit Fr. 1000 zu 95 ⁰ / ₀		" 57,000. —
Ein Gutschein der Stadt Zürich auf eine zurückbezahlte Obligation der rechtsufrigen Zürichseebahn		" 20. —
	Übertrag	<u>Fr. 2,723,717. —</u>

Endlich:	Übertrag	Fr. 2,723,717. —
270 5/0 Gotthardbahnobligationen IV. Serie (Rest unserer früheren Beteili- gung bei der Gotthardbahn), zu Fr. 1000, zum Buchsaldo von		„ 90,455. 65
Summa der Werthpapiere mit 31. Dezember 1883		<u>Fr. 2,814,172. 65</u>

III. Eisenbahnbank, Obligationenconto. Die bereits erwähnten Fr. 1,660,000 als ausstehende Einzahlung auf die anticipando gelieferten 4181 4 1/2 0/0 Nordostbahnobligationen zu Fr. 500 = Nom. Fr. 2,090,500 zu 54/68 finden ihre definitive Verbuchung in der Rechnung des laufenden Jahrs anlässlich der auf den 15. Januar 1884 erfolgten Einzahlung von 5 Millionen Franken, bestimmt für die Rückzahlung des Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn im gleichen Betrage.

IV. Vom Liegenschafteneonto der Nordostbahn sind im Berichtsjahr nur fünf Parzellen mit einem Erlös von Fr. 313. 10 Cts. verkauft worden. Der Inventarwerth derselben betrug Fr. 385. 12 Cts., so dass sich auf denselben ein Verlust von Fr. 72. 02 Cts. ergeben hat.

Dagegen weist der Correntverkehr dieses Conto einen Überschuss aus von	Fr. 16,322. 35
welcher abzüglich obigen Verlustes von	„ 72. 02
	mit <u>Fr. 16,250. 33</u>

zu weiteren Abschreibungen auf verschiedenen Gebäulichkeiten verwendet worden ist. Auf Ende 1883 beträgt der Inventarwerth des Liegenschafteneonto, zuzüglich eines Ausstandes auf einer verkauften Parzelle von Fr. 63. 08 Cts., noch Fr. 1,153,513. 76 Cts.

V. Im Villenquartier in Enge wurde im Berichtsjahr die Villa Ulmberg, sowie eine kleinere Parzelle von 49,2 Quadratmeter verkauft, und es reduzirt sich in Folge dessen und durch Eingang einer Restanz aus dem Jahr 1881 im Betrage von Fr. 34,500 der Saldo dieses Conto von Fr. 527,291. 42 Cts. mit Ende 1882 auf Fr. 404,577. 47 Cts. mit Ende 1883.

VI. Der Material- und Werkstätteconto hat sich von	Fr. 2,059,994. 65
mit Ende 1882 auf	„ 2,383,479. 54
mit Ende 1883, also gegen das Vorjahr um	Fr. 323,484. 89

erhöht, hauptsächlich in Folge grösserer Anschaffungen der Baumaterialverwaltung des Oberingenieurs von Schwellen und Schnittwaaren (Bretter und Dielen), Erwerbung einer Kiesgrube bei Honau an der Zürich-Zug-Luzerner Linie und Vermehrung der Vorräthe von Holz, Kohlen, Eisen und Schnittwaaren der Hauptmagazinverwaltung.

VII. Im Conto „Diverse Hauptbuchdebitoren“ sind enthalten:

1. Die mit Ende 1883 sich ergebenden Guthaben an die eigenen Stationen (Güterexpeditionen), an schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften aus dem direkten Verkehr, im Ganzen	Fr. 1,024,593. 85
2. Das Betriebsdefizit der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil mit Ende 1883 (vide dagegen den Dubiosenconto unter den Passiven)	„ 325,780. 08
3. Die Guthaben an Banquiers aus dem Couponsverkehr	„ 29,730. 18
4. Die Vorschüsse an Gerichte in noch schwebenden Prozessen u. s. w.	„ 21,581. 95
5. Guthaben an die Gesellschaft Etzweilen-Schaffhausen	„ 41,875. 93
6. Diverse andere Debitoren	„ 2,312. 85
Zusammen	<u>Fr. 1,445,874. 84</u>

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 erzeugt 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 6⁰/₀ von 11 Millionen Franken = Fr. 660,000, sowie um die demselben gutgeschriebenen zu 3⁰/₀ berechneten Zinse für das Jahr 1883 mit Fr. 48,774. — Wir haben die Verzinsung dieses Conto von 4¹/₂⁰/₀ auf 3⁰/₀ reduziert, 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.

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

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 erzielen 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 Bötzbahn	12,426	34,639	22,213
„ Effretikon-Wetzikon-Hinweil	5,646	11,279	5,633
	<u>230,407</u>	<u>444,304</u>	<u>213,897</u>
„ 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
		<u>Fr. 841,000</u>

Die andern sieben Monate weisen sämtlich Mindereinnahmen auf		
im Gesamtbetrage 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 erzeugen, 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 Bilete 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 0/0 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 Bötzbahn 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 Miethzins“ 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-Rapperswil 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 Wädenswil-Einsiedeln mitbenutzte Station Wädenswil für das Berichtsjahr eine Mindereinnahme von Fr. 1600 zu verzeichnen. Überdies mussten wir dieser Gesellschaft nach Massgabe des durch schiedsgerichtliches Urtheil festgesetzten neuen Repartitionsmodus, 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 6,1⁰/₀ auf 6,681⁰/₀ erhöhten Durchschnittsdividende, welche die Nordostbahn für ihr Beteiligungskapital an dieser Unternehmung für 1883 erhielt. Ferner Fr. 9805. 58 Cts. als vermehrter Antheil am Reinertrag der Bötzbahn; das Beteiligungskapital, 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 3,846⁰/₀, gegen 3,765⁰/₀ im Vorjahr. Fr. 124,066. 96 Cts. sind der Nordostbahn mehr aus dem Reinertrag der Aargauischen Südbahn zugeflossen. Ihr Gesamtantheil 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 Beteiligungskapital von Fr. 6,100,000 einen Zins von 2,88⁰/₀ gegen etwa 0,85⁰/₀ 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 Beteiligung 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 reduziert 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 Betriebsrückchlages 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 Gesamtbeteiligung 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 4,457⁰/₀.

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 Wechsell 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 immér die gleichen sind.

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									Total
	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		
				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 gegenüber 1882:	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	
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		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 gegenüber 1882:	5,809,706	36	342,372	64	201,727	99	7,763,001	02	14,116,808	01	26,093	91	24,901	20
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			Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	nach	
									Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
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. Uttwil	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					

				Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück						Tonnen	Tonnen	Personen-zahl	Güter-gewicht
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. Büla ch	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. Kempththal	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					

				Güter			Gegenüber 1882		Rangordnung der Stationen		
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
									Personen-zahl	Güter-gewicht	
	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. Rüslikon	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. Netstal	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		
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
									Personen-zahl	Güter-gewicht	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen			
Übertrag	4,588,898	11,492	89,868	661,777	739,943						
118. Linthal	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. Rappersweil	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, Bötzbahn, 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
Wädenswil-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	+ 3,839	- 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 Örliken nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen. * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Zürichsee-Dampfboote	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
Wädenswil-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		

	Von der Bötzbahn und weiter		Nach der Bötzbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1882	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
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		

	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn		Total		Differenz gegenüber 1882	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
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
Gesamtttotal	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	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide	203,983	177,992	—	25,991
2. Mehl- u. Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaren	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 Fleischwaren, 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
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
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	weniger
			Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,080,398	1,098,698	18,300	—
E. Textilindustrie:				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
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
<i>b) in Leinen, Hanf etc.</i>	<i>75,270</i>	<i>75,652</i>	<i>382</i>	—
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	4,588	6,440	1,852	—
<i>c) in Seide.</i>				
39. Seide, roh, gewirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	7,562	8,121	559	—
<i>d) in Wolle.</i>				
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. Hilfsstoffe für die Landwirtschaft 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. Hilfsmittel 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 klassifizierte 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 in Kilometern	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 Zugkilometer		per Wagenachsenkilom.		per Bahnkilometer			
	Anzahl	Personen	Tonnen	Gepäck	Tonnen	Güter				Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Personen	Gepäck	Vieh		Güter	Total
							Fr. Cts.										
1855	60	115,000	—	—	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	174,368	—	—	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	—	—	10,305	606	371	9,526	20,808	430	
1860	178	192,862	—	—	87,353	5.32	—	14.56	—	—	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057	
1861	178	220,056	—	—	134,433	5.20	—	12.92	—	—	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953	
1862	178	237,963	—	—	139,487	5.10	—	12.35	—	—	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145	
1863	178	247,411	1,390	—	124,216	5.17	49.16	12.84	—	—	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515	
1864	178	247,176	1,313	—	119,716	5.10	50.62	12.27	—	—	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896	
1865	178	275,700	1,394	—	147,790	4.72	49.13	11.25	—	—	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788	
1866	178	251,166	1,332	—	179,113	4.95	49.00	10.80	—	—	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632	
1867	178	252,347	1,407	—	180,503	4.83	50.40	11.60	—	—	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732	
1868	178	280,449	1,491	—	234,547	4.83	49.80	10.20	—	—	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	—	—	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821	
1870	193	275,163	1,709	—	197,978	4.72	48.00	10.80	—	—	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386	
1871	203	343,017	1,479	—	261,567	4.88	51.40	10.40	—	—	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215	
1872	213	361,429	1,595	—	234,098	4.43	53.20	10.00	—	—	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293	
1873	213	385,046	1,790	—	250,930	4.44	53.20	10.00	—	—	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294	
1874	213	409,295	1,833	—	270,733	4.36	52.00	9.80	—	—	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416	
1875	230	426,390	1,798	—	268,016	4.28	51.40	10.00	—	—	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360	
1876	312	362,118	1,376	—	220,083	4.18	53.20	9.80	—	—	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972	
1877	378	280,533	1,148	—	185,044	4.46	53.66	10.04	—	—	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053	
1878	391	265,108	1,140	—	171,173	4.40	53.84	10.37	—	—	11,668	614	426	17,750	30,458	504	
1879	401	251,578	1,158	—	167,377	4.48	54.32	10.39	—	—	11,271	629	381	17,384	29,665	540	
1880	469	226,700	1,115	—	153,025	4.52	55.15	10.27	—	—	10,251	615	374	15,723	26,963	442	
1881	540	205,463	1,017	—	132,836	4.51	55.77	10.27	—	—	9,274	567	358	13,618	23,817	377	
1882	541	205,808	1,036	—	144,206	4.55	56.08	10.11	—	—	9,361	581	376	14,583	24,901	420	
1883	541	243,308	1,124	—	146,610	4.41	56.30	9.79	—	—	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 Stammetzes fallende			
			Quote der Kosten des technischen Personals	Fr.	—	—
			2. Entschädigung der Baurechnung der Linie			
			Zürich-Zug-Luzern für administrative und tech-			
			nische 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.—	
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 theuern 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“ kreierten „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 belangericher 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 Einzelauswechslung 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 Einzelauswechslung, 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 0/0 der Hauptgeleise,
Luzerner Linie:	58,199 „ „ „ „ 94,4 0/0 „ „
Total:	294,124 laufende Meter Geleise oder 80,2 0/0 der Hauptgeleise.

Von den auf sämtlichen Linien des Nordostbahnnetzes in den Hauptgeleisen liegenden 492,779 laufende Meter Geleise vom Normalprofil bestehen 276,041 laufende Meter oder 56 0/0 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 Wädenswil, 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:

Von der Direktion und dem Rechtsbureau:		<i>Fälle.</i>
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 Gesamtausgabe 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	<u>Fr. 39,558. 96</u>

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
	<u>Fr. 39,558. 96</u>

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 Centralwagenkontrolle, vermehrte Stellvertretungen und Aushilfe auf diversen Stationen wegen des strengern Dienstes, Kreirung einer Wagenvisiteurstelle in Rothkreuz und Anstellung von drei weitem Wagenkontrolleuren 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 bestehenden 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 ungeordnet 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 Zugverkehrs 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 theuern 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 0/0, aber auf die Leistung bezogen, d. h. per beförderten Wagenachsenkilometer, nur 2 0/0 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 Hilfskasse, 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 sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensttheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren **78** Lokomotiven, wovon **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 Fahrdenstzahlen (3,546,579) sind die Leistungen je einer an die Arth-Rigi-Bahn und an die Tössthalbahn vermietet gewesenen Lokomotive (erstere mit 3512, letztere mit 1440 Kilometer) nicht enthalten.

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdenstlokomotiven 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:

	Zugs- kilometer.	Vorspann- kilometer.	Nutz- kilometer.	Material- transport- kilometer.	Schneepflug- fahrten- kilometer.	Leerfahrten- kilometer.	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
Aushilfe 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 Fahrdenst 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 reduziert) 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	<u>Fr. 144,676. 34</u>	<u>Fr. 167,274. 79</u>

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.

Detaillierte Angaben über den Bestand der Wagen, beziehungsweise die Vertheilung der Sitzplätze der Personenwagen auf die einzelnen Klassen und die Ausnutzung der Sitzplätze, sowie die 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		34,318,750
	<u>55,477,142</u>		<u>57,331,392</u>
b) Auf fremden Bahnen:			
Personenwagen	3,463,434		2,431,300
Gepäck- und Güterwagen	30,189,026		30,466,482
	<u>33,652,460</u>		<u>32,897,782</u>
Total	<u>89,129,602</u>		<u>90,229,174</u>

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	<u>32,777,786</u>		<u>34,484,580</u>

3. Von den Nordostbahnwagen und

fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn	<u>88,254,928</u>		<u>91,815,972</u>
--	-------------------	--	-------------------

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		
	Personenzugslokomotiven		Güterzugslokomotiven	Tenderlokomotiven		Total		1882	1883
	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	—	—
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
1882 " Dito	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- bzw. Rangir-) Kilom. 1883 Cts.	1.71	2.17	2.62	1.99	2.24	—	2.11	—	1.98
1882 " Dito	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- bzw. Rangir-) Kilom. 1883 Cts.	12.06	7.86	13.78	3.33	12.09	—	11.69	—	5.06
1882 " Dito	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- bzw. Rangir-) Kilom. 1883 Cts.	28.55	23.08	38.75	17.72	33.66	—	31.13	—	19.08
1882 " Dito	27.57	28.27	36.60	23.46	37.91	31.39	—	18.77	—
per Wagenachsenkilom. 1883 " Cts.	1.40	1.57	0.97	1.35	1.33	—	1.20	—	—
1882 " Dito	1.35	1.93	0.91	1.83	1.58	1.20	—	—	—
								für jeden Tag: Fr. 458.29	
								Fr. 396.37	

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.													
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen			Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
	achträdrige	vierrädrige	Total		im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
					I.	I.	III.				im Ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer
					Klasse	Klasse	Klasse						
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	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen u. Beleuchtung			
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozent der Einnahme		Material	Ausgaben für Material u. Arbeits- löhne	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für			
								Schmiere	Aus- gaben	Material	Arbeits- löhne für Wagen- Reiniger und Heizer	Totalkost. per Achsen- kilometer	
													Franken
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					Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					Die Wagen haben	
	Gepäck- wagen	Güter- wagen	Totalzahl		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh				Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast			leer	beladen	
			der Wagen	der Achsen						im Ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen- kilomtr.			
															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	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen			
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozent der Einnahme		Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Betreffniss per Achsen- kilometer		Ausgaben für Arbeitslöhne			
								Schmiere	Ausgaben	Total	per Achsen- kilometer		
												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		

	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	8.0570
„ 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 Procente	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 sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Procente	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- bzw. Reservefonds der Nordostbahn und Filialbahnen bestritten)		
		Centralverwaltung	Unterhaltungskosten	Expeditionsdienst	Transportdienst	Telegraphie	Verschiedenes	Im Ganzen	per Lokomotivkilometer	per Wagenachsenkilometer	per Bahnkilom.	Gesamtbetrag	
												Oberbau	Transportmaterial
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	2,212 ³⁾	4,132	3,916	37	269	10,932	2.23	8.53	887	501,353 ³⁾	109,700
1883	689	391	2,380 ³⁾	4,208	4,178	56	367	11,580	2.25	8.69	818	496,628 ³⁾	67,244

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 Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien der Betriebsrechnung belastet.

⁴⁾ 1880/81 ausschliesslich Suhr-Zofingen.

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

<u>1882</u>		<u>1883</u>
	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. —
Fr. 6,782,573. 92	. . . . . Betriebsergebniss des eigenen Netzes	Fr. 7,095,896. 22
	49,51 ⁰ / ₀ in Prozenten der Bruttoeinnahme	49,48 ⁰ / ₀
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. —
	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 Bethheiligung an andern Bahnen .	Fr. 1,337,998. 82
	abzüglich Übertrag des Defizits von Effretikon-Wetzikon-Hinweil	„ 61,841. 33
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 Anleihe und Jahreskommission	„ 400,000. —
Fr. 6,665,912. 50	an die Eisenbahnbank	Fr. 6,741,327. 50
	Total	
Fr. 1,813,197. 92	Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von (ein-	Fr. 2,288,242. 35
	schliesslich des Vortrags vom vorigen Jahr)	

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
 dagegen eine Zunahme der Betriebsausgaben von Fr. 642,076. 11
 „ 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. —
 so dass sich der Mehrüberschuss weiter reduziert auf Fr. 102,846. 56

Dazu kommt nun aber der Mehrertrag der Dampfboote mit „ 40,515. 42
 und der Mehrertrag der Betheligung 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 Dampfschiffahrt, 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 0/0 gestiegen	„ 15,000. —	
und die Amortisationsquote beträgt mehr	„ 10,000. —	
		<u>„ 75,415. —</u>
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 Saldo vortrag 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 Obergeringieurs	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 $\frac{1}{2}$ 0/0 Anleihen vom 3. April und 30. November 1871	"	11,708. 30
6. Werthreduktion auf Reservestücken der Werkstätte (Lokomotiv- und Wagenradsätze etc.)	"	11,626. 88
		<u>Fr. 63,224. 71</u>
Davon ab: Saldo der Korrentrechnung der rechtsufrigen Zürichseebahn pro 1883	"	2,748. 97
	Summa wie oben	<u>Fr. 60,475. 74</u>

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 $\frac{1}{2}$ 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
II. Gepäcktransport											
		Tonnen		Tonnen							
		661	.	700	.	5,940.	47	.	6,079.	34	.
III. Viehtransport.											
Klasse a, Pferde		Stück		Stück							
" b, schweres Vieh		41	1.68	86	2.68						
" c, leichtes "		1,192	48.71	1,644	51.20						
" d, Schweine		401	16.39	693	21.58	7,689.	42	.	8,718.	93	.
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		69	2.82	82	2.56						
Hunde		427	17.45	283	8.81						
		317	12.95	423	13.17						
	Total	2,447	100	3,211	100	7,689.	42	.	8,718.	93	.
IV. Gütertransport.											
Eilgut		Tonnen		Tonnen							
Stückgut		1,343	0.78	2,067	1.15						
Massengut A		8,672	5.02	9,559	5.31						
" B		17,922	10.37	18,895	10.50	480,147.	82	.	515,835.	39	.
Spezialtarif I		96,165	55.66	86,149	47.87						
" II.		37,793	21.88	47,946	26.64						
		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 Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-schiedenes		Total-einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							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 Ersparnisprämien des Schiffs-personals	111,392	84	26.41	—	—	1,250	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	21.18	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 Trajekt Kahn 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 Trajekt Kahns III betrug Fr. 7773.

Finanzergebniss des Bodenseedampfbootbetriebs.

	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	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		
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		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
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
Total	810,639	100	815,855	100	394,484.	27	100	410,331.	29	100
II. Gepäcktransport										
	Tonnen		Tonnen		4,930.	85		5,029.	55	
	636	.	728	.						
III. Viehtransport.										
	Stück		Stück		3,167.	15	.	3,230.	30	.
Klasse I	28	0.59	30	0.63						
„ 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		87,780.	56	.	93,527.	—	.
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						
„ „ 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						
Total	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			Ver-schiedenes		Total-einnahmen	
	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			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
						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 Gesamteinnahmen aus dem II. Platze einfacher Fahrt einen Rückgang verursachte, zum Theil kompensirt worden. — Der Güterverkehr ist quantitativ um volle 27 0/0, die Einnahme aus demselben aber nur um 6,5 0/0 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 Ersparnisprämien 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 Kohlschiffe.

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. —
	<u>Fr. 48,970,589. —</u>

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

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

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
	<u>„ 13,809. 73</u>

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		<u>Fr. 421,369. 33</u>

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte		139
Arbeiter im Taglohn		27
		<u>166</u>
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter)		478
Arbeiter im Taglohn		507
		<u>985</u>
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte und Angestellte		1,263
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn)		544
		<u>1,807</u>
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte und Angestellte		338
Arbeiter im Taglohn (wovon 447 Werkstättearbeiter)		592
		<u>930</u>
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals		<u>3,888</u>
Hiernach 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
		<u>174</u>
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals:		
Beamte und Angestellte		2,348
Arbeiter im Taglohn		1,714
		<u>4,062</u>

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hilfskasse (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 Hilfskasse 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 Spital-	
rechnungen etc. gegenüberstehen	„ 29,029. 15
	<u>859. 45</u>
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren	Fr. 38,000. —
in Baarschaft	„ 568. 14
	<u>Fr. 38,568. 14</u>

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
	<u>„ ÷ 47. 65</u>
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren	Fr. 15,200. —
in Baarschaft	„ 391. 93
	<u>Fr. 15,591. 93</u>

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 $\frac{2}{3}$ zu Gunsten der Pensions- und Hülfskasse und zu $\frac{1}{3}$ der Krankenkassen der Nordost- bahnangestellten und Arbeiter	Fr. 30,000. —
5 0/0 Zinsen hierauf für 1883	„ 1,500. —
	<u>Fr. 31,500. —</u>
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. —
	<u>„ 500. —</u>
	<u>„ 1,500. —</u>
NB. Diese Zinse sind unter den betreffenden Einnahmepositionen der vor- stehenden Rechnungen a—c inbegriffen.	
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren	<u>Fr. 30,000. —</u>

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 betruhen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 24,876. 34
	<hr/>
	„ 5,480. 67
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren	Fr. 141,500. —
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 294. 12
	<hr/>
	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 betruhen an Entschädigungen	Fr. 196. 90
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 15,073. 27
	<hr/>
	„ 15,270. 17
	<hr/>
	„ 3,522. 02
Bestand am 31. Dezember 1883: in Werthpapieren	Fr. 70,000. —
in Baarschaft	„ 2,496. 41
	<hr/>
	Fr. 72,496. 41

V. Bahnbau.

A. Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien.

Wie in dem vorjährigen Bericht erwähnt worden ist, musste in Folge Erstellung der neuen Ostzufahrten in den Bahnhof Winterthur die Lind- und Haldenstrasse verlegt und mit einer Brücke über den vierspurigen Bahneinschnitt geführt werden. Diese umfangreichen Strassenbauten wurden in der Hauptsache im Jahre 1882 ausgeführt, und es erfolgte dann deren definitive Abnahme durch die Stadtbehörde am 1. September 1883.

Die gänzliche Vollendung der Lind- und Haldenstrasse, sammt Erstellung einer kurzen Zufahrtsstrasse etc. wurde indessen wegen Entschädigungsforderungen für Landerwerbung etc., die nach langwierigen Verhandlungen erst im Spätjahr 1883 endgültig geregelt werden konnten, verzögert, und es sind im laufenden Jahr noch einige unwichtige Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten an dieser Strassenkorrektur auszuführen.

Für die definitive Stationsanlage Horgen wurden die Pläne unterm 24./26. Februar 1883 durch den Bundesrath genehmigt, und sodann behufs Erledigung der erhobenen Reklamationen und zur Förderung der Expropriation etc. Verträge mit der Gemeinde Horgen und einem besondern Konsortium abgeschlossen.

Nach dem genehmigten Projekte sollte die Station Horgen beim Meierhof zwischen dem Übergang der Seestrasse und dem Übergang zu der Dampfschifflande angelegt, das Aufnahmegebäude landwärts der Geleise in der Nähe des Meierhofes erstellt, und der Güterschuppen seewärts der Geleise plazirt werden. Mit dem Placement des Güterschuppens auf der Seeseite kann namentlich auch dem Güterverkehr mit dem See, beziehungsweise dem rechten Seeufer Rechnung getragen werden. Die Geleise, sowie das Aufnahmegebäude kommen nach dem genehmigten Projekte auf alte, längst bestehende Landanlagen zu ruhen; für Anlage des Güterbahnhofes musste dagegen ausser den Lagerplätzen der Gemeinde Horgen unterhalb des Gemeindehafens grösstentheils Seegebiet in Anspruch genommen, beziehungsweise aufgefüllt werden.

Die Arbeiten für Auffüllung des Seegebietes zur Anlage des Stationsplanums wurden an einen Bauunternehmer in Akkord gegeben, und es sind dieselben am 2. Juli in Angriff genommen worden. Das Auffüllungsmaterial wurde grösstentheils aus einer Materialgrube im Hirsacker, zum kleinern Theil aus einer Abgrabung beim Krankenasyl beigebracht.

Die Auffüllung des Seegebietes vor dem Meierhof, also der nördliche Theil der Stationsanlage, wurde auf etwa $\frac{4}{5}$ erstellt, und es traten keine abnormalen Erscheinungen auf. Wenn sich auch während der Auffüllung stellenweise mehr oder minder stärkere Setzungen gezeigt hatten, so waren diese nur vorübergehend, und es blieb die Auffüllung im grossen Ganzen intakt. Die Aufschüttung des Seegebietes, sowie die Erhöhung des ehemaligen Lagerplatzes der Gemeinde Horgen für den südlichen Theil der Stationsanlage, wozu das bei Erstellung der Stützmauer im Thalacker im April und Mai gewonnene Abgrabungsmaterial verwendet wurde, hielt sich anfänglich ebenfalls, ohne dass merkliche Senkungen eintraten. Mit 22. August wurden dann die Auffüllungsarbeiten mit Rollbahnbetrieb in grösserem Umfange fortgesetzt, und es fanden bis 22./23. September keine abnormen Setzungen statt. Von da an traten aber stärkere Senkungen ein; gleichzeitig wurde der Seegrund vor der Auffüllung gehoben, sowie der nördliche Theil der Mauer des Ablageplatzes etwas verschoben und am 25. September Morgens 4 Uhr 50 Minuten erfolgte im Zusammenhang mit der Abrutschung des steilen Abhanges vor der Sust und dem Gemeindehafen, wobei auch der alte Hafendamm fortgerissen wurde, die Abrutschung der neuen und der alten Landanlagen des südlichen Theiles des Stationsplanums auf eine Ausdehnung von etwa 2500 m².

Anschüttungen längs des abgebrochenen Ufers, welche zur Sicherung der Geleise dienen sollten, sind, nachdem solche kaum über Wasserhöhe gelangten, grösstentheils wieder versunken. Es wurde deshalb die Materialanschüttung sistirt, das Ufer durch Einlegen von Holz und Steinen gegen Schädigungen durch Wellenschlag vorerst provisorisch geschützt, und an der bedrohtesten Stelle, vom Gemeindehafen abwärts auf 38 *m* Länge, eine Ufermauer auf Pfahlfundation mit Faschinen und Steinvorlage erstellt.

Ferner wurde das Hauptgeleise zwischen dem Meierhof und dem Übergange zur Dampfschifflande so weit und entsprechend der projektirten definitiven Geleiseanlage um 3 bis 4 *m* landeinwärts verlegt.

Um die Ausdehnung der Abrutschungen zu bemessen, wurden vom Meierhof bis in den Thalacker Profile über den Seeabhang aufgenommen, und zur Erforschung des Untergrundes sehr zahlreiche und zeitraubende Terrainsondirungen vorgenommen.

Auf Grund dieser Aufnahmen und Sondirungen wurden neue Studien des Stationsprojectes Horgen vorgenommen, sowohl im Sinne der blossen Modifikation als der Verlegung; ein Entscheid in Sachen ist jedoch erst im laufenden Jahre zu gewärtigen.

Durch die Abrutschung am 23. September und die darauf folgenden kleinern Nachrutschungen sind ausser dem ehemaligen Lagerplatze der Gemeinde Horgen ungefähr 5000 *m*³ Auffüllungsmaterial verloren gegangen, und es berechnet sich der Verlust an neu erstellten Auffüllungsarbeiten und Baumaterialien auf etwa Fr. 6,760.

B. Transportmaterial, Werkstätten und Schiffswerften.

Die im Jahre 1882 mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 179,500 beschlossene Erweiterung der Hauptreparaturwerkstätte im Bahnhof Zürich wurde im Berichtsjahre bis auf einige wenige Ergänzungsarbeiten in der innern Einrichtung vollendet, und es konnten die neuen Werkstätten gegen Jahresschluss bezogen werden. Dieselben bestehen aus zwei Shedbauten, der Wagenreparaturwerkstätte von 70,8 *m* Länge und 17 *m* Breite mit etwa 1200 *m*² Fläche, und der Malerwerkstätte von 32,4 *m* Länge und 17 *m* Breite mit etwa 550 *m*² Fläche, und sie sind mittelst Drehscheibe und Schiebebühne mit den Werkstättegeleisen verbunden. Ferner wurde eine Abtheilung der ehemaligen Wagenreparaturwerkstätte für eine Kesselschmiede eingerichtet, sowie eine grössere Zahl neuer Werkzeugmaschinen und eine Dampfmaschine von 45 Pferdekräften aufgestellt.

Direktion.

Die Generalversammlung wählte unterm 29. Juni zum Mitgliede der Direktion (an Stelle des verstorbenen Herrn A. Sailer) Herrn C. Arbenz von Andelfingen, bisherigen Betriebschef. Herr Arbenz übernahm in Folge dessen am 1. Juli die Leitung des Betriebsdienstes im engern Sinne, welche auch von seinem Vorgänger besorgt worden war.

Die dadurch freigewordene Stelle des Betriebschef übertrugen wir, mit Bestätigung von Seite des Verwaltungsrathes, Herrn Ph. Birchmeier von Würenlingen (Aargau), bis dahin Betriebsinspektor in Zürich.

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

Die Direktion hielt im Berichtsjahr 110 Sitzungen. Sie fasste 2584 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahr 1883 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. Juni 1884.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1883.

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

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Vom eigenen Netze (einschliessl. Sulgen-Gossau).						
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
1. Personentransport	5,809,706	36				
2. Gepäcktransport	342,372	64				
3. Pferde- und Viehtransport	201,727	99				
4. Gütertransport	7,763,001	02	14,116,808	01		
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
1. Pacht- und Miethzinse	240,080	—				
abzüglich:						
Pachtzins für die Bischofszellerbahn	Fr. 65,000. —					
Einlage in den Erneuerungsfond derselben	„ 17,000. —					
	82,000	—				
	158,080	—				
2. Verschiedenes	65,946	54	224,026	54	14,340,834	55
II. Aus andern Unternehmungen.						
A. Nettoertrag der Dampfboote.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee	223,632	44				
2. Dampfboote auf dem Zürichsee	110,232	33	333,864	77		
B. Ertrag der Beteiligungskapitalien bei andern Bahnen.						
1. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	643,170	—				
2. Bötzberrgbahn	469,012	90				
3. Aargauische Südbahn	175,739	94				
4. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	5,924	02*				
5. Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil	56,000	—	1,337,998	82	1,671,863	59
III. Aktiv-Saldo des Interessenconto						
					272,461	93
					16,285,160	07
Übertrag aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1882			921,665	18		
Hievon ab laut Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1883:						
6% Jahresdividende pro 1882 auf 22,000 Prioritätsaktien = Fr. 30.—						
per Aktie zu Fr. 500			660,000	—	261,665	18
Summa der Einnahmen					16,546,825	25

* Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet: Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1883.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Eisenbahnbetrieb.						
I. Centralverwaltung.						
1. Sitzungsgelder des Verwaltungsrathes und Gehalte des Personals der Centralverwaltung . . . . .	.	.	234,215	47		
2. Reiseauslagen . . . . .	.	.	5,177	95		
3. Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureaulokale . . . . .	.	.	5,341	87		
4. Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten . . . . .	.	.	23,372	13		
5. Porti und Kommissionskosten . . . . .	.	.	8,482	28		
6. Unterhalt, Ergänzung und Assekuranz des Mobiliars . . . . .	.	.	1,619	35	278,209	05
II. Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörenden.						
1. Besoldung des Bahnaufsichtspersonals (Bahningenieur, Bahnmeister und Bahnwärter)	598,561	63				
Hiezu 1/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 610,349. 76	203,449	92	802,011	55		
2. Bureaubedürfnisse des Bahnaufsichtspersonals . . . . .	.	.	7,508	16		
3. Bekleidung des Bahnaufsichtspersonals	13,918	86				
Hiezu 1/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 14,716. 06	4,905	35	18,824	21		
4. Unterhaltung des Bahnkörpers . . . . .	.	.	41,450	—		
5. „ der Kunstbauten . . . . .	.	.	59,770	98		
6. „ des Oberbaues (einschl. Einzelauswechslung) . . . . .	.	.	457,710	78		
7. „ der Einfriedigungen, Barrieren etc. . . . .	.	.	46,098	90		
8. „ der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe . . . . .	.	.	29,118	07		
9. „ der Gebäude . . . . .	.	.	146,172	42		
10. „ des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter etc. . . . .	.	.	25,299	20		
11. Räumung von Schnee und Eis . . . . .	.	.	5,673	98	1,639,638	25
III. Expeditionsdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
a) Besoldung und Entschädigung der Betriebskontrolle, des statistischen Bureau, des Betriebschef, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Portiers und Nachtwächter Fr. 516,767. 01						
Hiezu 2/3 der Besoldungen der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 610,349. 76	.	.	406,899. 84			
b) Bekleidung derselben Fr. 5,700. 42	923,666	85				
Hiezu 2/3 der Bekleidungskosten der Wärtervorstände und Stationswärter von Fr. 14,716. 06	.	.	9,810. 71			
c) Bureaukosten	15,511	13				
d) Äussere und innere Beleuchtung der Stationen und Heizung der Bureaux	44,286	67				
e) Ergänzung, Unterhalt und Assekuranz des Inventars	127,340	85				
f) Rangirdienst:	23,134	16				
Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter etc. Fr. 208,790. 74						
Rangirkosten (Übertrag von IV. 3 Zugkraftskosten) „ 317,793. 60	526,584	34	1,660,524	—		
Übertrag . . . . .	.	.	1,660,524	—	1,917,847	30

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag			1,660,524	—	1,917,847	30
2. Personendienst.						
<i>a)</i> Besoldung und Entschädigung der Einnemer, Gepäckexpedienten, Gepäckträger, Billetdrucker und Billetsortirerinnen	195,647	41				
<i>b)</i> Bekleidung derselben	1,565	53				
<i>c)</i> Druckkosten	22,123	16				
<i>d)</i> Ersatzleistungen	1,231	75	220,567	85		
3. Güterdienst.						
<i>a)</i> Besoldung und Entschädigung der Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Güterarbeiter etc.	939,881	50				
<i>b)</i> Bekleidung derselben	2,056	57				
<i>c)</i> Druckkosten und Plombage	63,335	73				
<i>d)</i> Ersatzleistungen	4,315	77				
<i>e)</i> Assekuranz der Güter	16,775	18	1,026,364	75	2,907,456	60
IV. Transportdienst.						
1. Allgemeine Kosten.						
<i>a)</i> Besoldung und Entschädigung der Beamten und Angestellten der Materialverwaltung	26,280	77				
<i>b)</i> Bureaunkosten, Heizung und Beleuchtung	23,323	41				
<i>c)</i> Assekuranz der Materialvorräthe	343	75				
<i>d)</i> Beleuchtung der Bahn und Signalisirung	11,618	41	61,566	34		
2. Kosten des Fahrdienstes.						
<i>a)</i> Besoldung, Löhne und Entschädigung des Zugpersonals, der Centralwagenkontrolle, des Wagenmeisters, der Wagenkontrolleure, Wagenvisiteure, Wagenschmierer und Wagenreiniger	662,763	29				
<i>b)</i> Bekleidung derselben	27,008	34				
<i>c)</i> Unterhalt und Erneuerung der Wagen sammt Ausrüstung und Reservestücken	324,295	56				
<i>d)</i> Öl und Schmiere für die Wagen	3,420	15				
<i>e)</i> Beleuchtung und Heizung derselben	22,694	89				
<i>f)</i> Assekuranz der Wagen	9,608	05				
<i>g)</i> Vergütung für die Benutzung fremder Wagen Fr. 632,128. 31 Abzüglich Vergütung für die Benutzung von Nordostbahnwagen auf andern Bahnen „ 585,908. 50	46,219	81	1,096,010	09		
Übertrag			1,157,576	43	4,825,303	90

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1883.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .			1,157,576	43	4,825,303	90
3. Zugkraftskosten (ausschliesslich Rangirdienst).						
<i>a)</i> Besoldung, Löhne, Stundengelder und Ersparnissprämien des Maschinenpersonals u. Lokomotivputzer Fr. 518,417. 04						
Hiuzu: Administrationskosten des Zugkraftsdienstes Fr. 41,851.30						
idem des Werkstätdienstes " 43,399.82	603,668	16				
" 85,251. 12						
<i>b)</i> Bekleidung desselben	3,154	74				
<i>c)</i> Bureaukosten, Heizung und Beleuchtung der Bureaux und Lokomotivremisen	4,401	77				
<i>d)</i> Brennmaterial	614,712	70				
<i>e)</i> Schmiermaterial	59,092	25				
<i>f)</i> Putzmaterial	15,777	04				
<i>g)</i> Wasserpumpen, Holzschneiden und Vorwärmen	9,413	31				
<i>h)</i> Unterhalt u. Erneuerung der Lokomotiven sammt Ausrüstung und Reservestücken	414,550	33				
<i>i)</i> Assekuranz der Lokomotiven	4,520	40				
V. Bahntelegraphie			1,729,290	70	2,886,867	13
VI. Verschiedenes					38,681	40
					253,053	17
					8,003,905	60
Hievon ab:						
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und der technischen Leitung:						
<i>a)</i> Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	10,000	—				
<i>b)</i> Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	15,000	—	25,000	—		
2. Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
<i>a)</i> auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	836,156	17				
<i>b)</i> auf der Bötzbahn	1,150,891	25				
<i>c)</i> auf der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	115,094	07				
			2,102,141	49	2,127,141	49
Restbetrag der Ausgaben des Eisenbahnbetriebes					5,876,764	11
B. Verzinsung der Anleihen					6,341,327	50
C. Amortisation					400,000	—
D. Einlage in den Erneuerungsfond					1,200,000	—
E. Ausbau und neue Anlagen					168,174	22
F. Abschreibungen					60,475	74
G. Dubiosen-Conto, Betriebsdefizit Effretikon-Hinweil pro 1883					61,841	33
H. Ausserordentliche Reserve für Instandstellung von Rollmaterial					150,000	—
Summa der Ausgaben					14,258,582	90
Reinertrag pro 1883 (einschliesslich Fr. 261,665. 18 Saldo vom Jahr 1882)					2,288,242	35
Total					16,546,825	25

II. Rechnung über den Kapitalverkehr der Schweizerischen

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.					
I. Saldo vom Jahr 1882:					
<i>a.</i> Kapitalbeschaffungskosten des Anleihe von 160 Millionen Franken per 31. Dezember 1882		13,471,554	40		
<i>b.</i> Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1882		2,026,711	98	15,498,266	38
II. Obligationenkapital:					
<i>a.</i> Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.					
Anticipirte Einzahlung auf die I. Emission von 68 Millionen Franken à 4½% d. d. 1. Februar 1879, Werth 15. Januar 1884		2,090,500	—		
<i>b.</i> Amortisation des Hypothekaranleihe von 160 Millionen Franken.					
V. Amortisationsquote pro 1883 (1. Februar 1884)		150,000	—	1,940,500	—
Summa				17,438,766	38

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet: Ausgabe.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1883.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.					
I. Bauausgaben :					
a) Nordostbahnlinien.					
1. Nettoausgaben der Baurechnung des Stammnetzes der Nordostbahn pro 1883	32,441	81			
2. Nettoeinnahmen der Baurechnung der neuen Linien der Nordostbahn pro 1883	4,706	39			
	27,735	42			
b) Transportmaterial und Werkstätten.					
Nettoausgaben der Baurechnung über das Transportmaterial und die Werkstätten pro 1883	22,041	07	49,776	49	
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen:					
Verminderung durch Rückzahlungen.					
a) Bei der Bötzbeargbahn:					
Hälftiger Antheil an den Nettoeinnahmen des Bauconto pro 1883, für Verkäufe von Land etc.	1,220	62			
b) Bei der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:					
Rückzahlung der Unternehmung Effretikon-Hinweil, à Conto der Beteiligung der Nordostbahn am Obligationenkapital	20,000	—	21,220	62	
			28,555	87	
III. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1884:					
a) Kapitalbeschaffungskosten des Anleihens von 160 Millionen Franken per 31. Dezember 1883					
	13,752,054	40			
b) Betriebs- und verfügbare Kapitalien per 31. Dezember 1883					
	3,658,156	11	17,410,210	51	
Summa				17,438,766	38
NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Einnahmen.					

III. Baurechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Stammnetz		Neue Linien		Transportmaterial u. Werkstätten		Zusammenzüge					
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I. Allgemeine Verwaltung.												
A. Administrative Leitung des Baues	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
B. Technisches Personal	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—	—	—
II. Expropriation.												
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	43	53	—	—	—	—	.	.	43	53		
B. Entschädigungen	26,475	48	3,702	74	—	—	.	.	22,772	74		
C. Schätzungs- und Gerichtskosten	2,228	92	—	—	—	—	.	.	2,228	92		
D. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—	25,045	19
III. Bahnbau.												
A. Unterbau:												
a. Erdarbeiten	550	—	—	—	252	—	802	—				
b. Stützmauern	—	—	—	—	—	—	—	—				
c. Tunnels	—	—	—	—	—	—	—	—				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	327	88	—	—	—	—	327	88				
e. Wegbauten	4,950	25	—	—	—	—	4,950	25				
f. Uferbauten	250	—	—	—	358	78	608	78				
g. Bettung	623	37	—	—	1,919	44	2,542	81				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—	9,231	72		
B. Oberbau:												
a. Schwellen	—	—	—	—	1,483	15	1,483	15				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	329	35	—	—	2,702	69	2,373	34				
c. Wegübergänge	—	—	—	—	—	—	—	—				
d. Legen des Oberbaues	—	—	—	—	822	70	822	70				
e. Einfriedigungen, Barrièren, Verbottafeln, Gradientenzeiger etc.	1,545	19	—	—	153	42	1,698	61				
f. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—	6,377	80		
Übertrag	36,665	27	3,702	74	7,692	18	.	.	15,609	52	25,045	19

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bedeuten Einnahmen.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1883.

	Stammnetz		Neue Linien		Transportmaterial und Werkstätten		Zusammenzüge					
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Ausgaben.												
Übertrag	36,665	27	3,702	74	7,692	18	.	.	15,609	52	25,045	19
C. Bahnhöfe und Stationsplätze:												
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	2,656	95	270	—	83,386	12	80,459	17				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen etc.	3,247	15	—	—	12,242	06	8,994	91				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen und Wasserkränen	20	15	—	—	48	90	69	05				
d. Hebkranen und Brückenwaagen	—	—	—	—	—	—	—	—				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—	89,523	13	105,132	65
IV. Transportmaterial.												
A. Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	1,500	—	.	.	1,500	—		
B. Wagen	—	—	—	—	76,447	60	.	.	76,447	60		
C. Dampf- und Schleppboote auf dem Boden- see	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
D. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürich- see	—	—	—	—	2,228	52	.	.	2,228	52	80,176	12
V. Mobiliar und Betriebsgeräthschaften.												
A. Bureaux der Centralverwaltung und Kon- trolle	310	40	—	—	—	—	.	.	310	40		
B. Materialverwaltung	2,926	28	—	—	—	—	.	.	2,926	28		
C. Bahnhof- und Stationsverwaltungen	7,902	83	733	65	—	—	.	.	8,636	48		
D. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	12,800	—	—	—	—	—	.	.	12,800	—		
E. Werkstätten und Schiffswerften:												
a. Stehende Dampfmaschinen	—	—	—	—	16,095	—	16,095	—				
b. Werkzeugmaschinen	—	—	—	—	14,556	76	14,556	76				
c. Werkzeuge und Requisite	—	—	—	—	1,984	03	1,984	03				
d. Mobiliar	—	—	—	—	2,370	20	2,370	20	1,152	07	225	23
Total der Netto-Ausgaben	32,441	81	4,706	39	22,041	07					49,776	49

IV. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Nordostbahnlinien.						
<i>a. Stammnetz:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	66,456,048	45				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1883, laut vorstehender Rechnung	32,441	81	66,488,490	26		
<i>b. Neue Linien:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	48,141,265	63				
2. Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1883, laut vorstehender Rechnung	4,706	39	48,136,559	24		
<i>c. Erwerb der Schweizerischen Nationalbahn (einschliesslich Baureserve für Instandstellung der Bahn) . . .</i>	.	.	5,500,000	—	120,125,049	50
II. Transportmaterial und Werkstätten.						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung . . .	.	.	28,668,383	80		
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1883, lt. vorstehender Rechnung	.	.	22,041	07	28,690,424	87
III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
<i>a. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:</i>						
1. Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . .	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
<i>b. Bötzbereggbahn:</i>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen .	12,194,361	35				
Ab: Hälfziger Antheil an den Einnahmen der Baurechnung pro 1883	1,220	62	12,193,140	73		
<i>c. Aargauische Südbahn:</i>						
Betrag der bis Ende 1883 geleisteten Einzahlungen . . . . .	.	.	6,100,000	—		
<i>d. Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:</i>						
Betrag der geleisteten Einzahlungen . . . . .	.	.	45,174	39		
<i>e. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:</i>						
Betrag der geleisteten Einzahlungen . . . . .	.	.	500,000	—		
<i>f. Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:</i>						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital .	500,000	—	.	.		
2. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital . . . . .	.	.		
Fr. 1,120,000.—						
Ab: Rückzahlung per 31. Dezember 1883	1,100,000	—	1,600,000	—		
<i>g. Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:</i>						
Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn . . . . .	.	.	300,000	—	30,364,315	12
IV. Gotthardbahn-Subvention						
	.	.	.	.	4,260,000	—
					183,439,789	49
B. Liquidations-Rechnung.						
Kapitalbeschaffung des 160 Millionen Anleihe I. Hypothek:						
<i>a. Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission von 68 Millionen Franken à 4½%</i>						
	12,871,554	40				
<i>b. Kursverluste auf den Einzahlungen der II. Emission von 17 Millionen Franken à 4½%</i>						
	1,600,000	—				
	14,471,554	40				
<i>c. Kursverluste auf der antizipirten Einzahlung von Fr. 2,090,500 im Jahre 1883 auf die I. Emission von 68 Millionen à 4½%</i>						
	430,500	—	14,902,054	40		
Hievon ab:						
<i>a. Amortisation der im Jahr 1873 verrechneten Spezialkommission lt. Art. 8 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878</i>						
	500,000	—				
<i>b. I.—V. Amortisationsquote pro 1879/1883 (1. Februar 1880/1884)</i>						
	650,000	—	1,150,000	—	13,752,054	40
					3,658,156	11
C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien laut umstehendem Ausweis						
	.	.	.	.	200,850,000	—
Summa .	.	.	.	.

Gesellschaft auf 31. Dezember 1883.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktienkapital:						
1. 84,000 volleinbezahlte Stamm-Aktien zu Fr. 500 . . . . .	.	.	42,000,000	—	53,000,000	—
2. 22,000 volleinbezahlte Prioritäts-Aktien zu Fr. 500 . . . . .	.	.	11,000,000	—		
<u>106,000</u>						
B. Obligationen:						
1. mit einem Zinsfusse von 4 0/0: Rückzahlbar:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860 30. Juni 1890	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862 28. Februar 1892	5,000,000	—	12,100,000	—		
2. mit einem Zinsfusse von 4 1/2 0/0:						
a. Anleihen vom 3. November 1863 28. Februar 1892	5,000,000	—				
b. Anleihen vom 26. September 1865 30. November 1895	3,000,000	—				
c. Anleihen vom 3. April 1871 (Gekündet per 15. April 1884)	5,000,000	—				
d. Anleihen vom 30. Nov. 1871 (Gekündet per 31. Januar 1884)	5,000,000	—				
e. Anleihen vom 16. April 1873 15. April 1888	6,000,000	—				
f. Gemeinsch. Anleihen der Schweiz. Centralbahn- und der Schweiz. Nord- ostbahn-Gesellschaft vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn 1. April 1892	20,000,000	—	44,000,000	—	56,100,000	—
C. Subventionsdarleihen:						
1. mit einem Zinsfusse von 2 1/2 bzw. 4 1/2 0/0: Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	.	.	3,650,000	—		
2. mit einem Zinsfusse von 3 1/4 bzw. 3 1/2 0/0:						
a. Linksufr. Zürichseebahn-Darleihen (zurückbez. 15. Jan. 1884)	5,000,000	—				
b. Aargauisches Südbahn-Darleihen (zurückbez. 31. März 1884)	750,000	—				
c. Aargauisches Südbahn-Darleihen vom 1. November 1880 .	500,000	—	6,250,000	—	9,900,000	—
D. Anleihen von 160 Mill. Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn):						
1. Einzahlungen auf die I. Emission von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879 à 4 1/2 0/0	62,900,000	—				
2. Einzahlungen auf die II. Emission von 17 Millionen Franken vom 1. Oktober 1880 à 4 1/2 0/0	16,600,000	—	79,500,000	—		
Hievon ab: I.—V. Amortisationsrata pro 1879—1883 (1. Februar 1880/84). . . . .	.	.	650,000	—	78,850,000	—
E. 2—4 0/0 Hypothekar-Anleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweiz. Nationalbahn d. d. 30. April 1880						
					3,000,000	—
Summa .					200,850,000	—

Ausweis über die Betriebs- und verfügbaren Kapitalien per 31. Dezember 1883.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.						
1. Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti . . . . .	.	.	8,649,849	44		
2. Werthpapiere . . . . .	.	.	2,814,172	65		
3. Schweizer. Eisenbahnbank, Obligationen Fr. 2,090,500 à 54/68 Werth 15. Januar 1884 . . . . .	.	.	1,660,000	—		
4. Liegenschaften-Conto (einschliesslich Villenquartier in Enge)	.	.	1,558,091	23		
5. Material-Vorräthe:						
a. Material-Conto (Vorräthe an Holz, Kohlen, Eisen etc.)	437,220	83				
b. Material-Rechnung des Oberingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schiennen, Schwellen etc.)	1,557,079	74				
c. Werkstätte-Conto (Achsen, Räder, Bandagen etc.)	389,178	97	2,383,479	54		
6. Diverse Hauptbuch-Debitoren . . . . .	.	.	1,445,874	84	18,511,467	70
B. Passiven.						
1. Erneuerungsfonds:						
a. Erneuerungsfond der Nordostbahn	6,123,266	94				
b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	68,220	73				
c. idem der Bischofszellerbahn	117,854	15	6,309,341	82		
2. Saldi der Betriebsrechnungen:						
a. Betriebsrechnung der Nordostbahn	2,288,242	35				
b. idem der Linie Zürich-Zug-Luzern	125,511	34	2,413,753	69		
3. Saldi der Baurechnungen:						
a. Baurechnung der Linie Zürich-Zug-Luzern	321,780	51				
b. idem der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil	14,050	51	335,831	02		
4. Ausserordentliche Reserven:						
a. Für Instandstellung der ehemaligen Nationalbahn	128,869	17				
b. Für die definitive Stationsanlage in Horgen	207,037	37				
c. Für Instandstellung von Rollmaterial	150,000	—	485,906	54		
5. Versicherungsfonds:						
a. Für das Transportmaterial gegen Transportgefahren	248,742	79				
b. Für Unfälle von Personen	172,626	54	421,369	33		
6. Noch nicht bezahlte Dividende pro 1880/82 auf das Prioritäts- aktienkapital	1,955,800	—				
Hierauf Zinse vom 1. Juli 1881 — 31. Dezember 1883	106,540	50	2,062,340	50		
7. Dubiosen-Conto für Deckung des Betriebsdefizits Effretikon-Wetzikon- Hinweil per 31. Dezember 1883 . . . . .	.	.	325,780	08		
8. Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften . . . . .	.	.	37,500	—		
9. Ausstehende Coupons und Ratazinse . . . . .	.	.	2,152,872	27		
10. Diverse Hauptbuch-Kreditoren . . . . .	.	.	308,616	34	14,853,311	59
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1884 .	.	.	.	.	3,658,156	11

V. Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1883.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
1. Saldo vom 31. Dezember 1882 . . . . .	.	.	5,236,617	23
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1883 .	1,200,000	—		
3. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	100,000	—	1,300,000	—
Summa .	.	.	6,536,617	23
 Ausgaben.				
1. Erneuerung des Oberbaues (streckenweiser Umbau)	313,246	06		
2. Umbau der Personenzugs-Lokomotive A ³ Nr. 40 in eine Güterzugs-Lokomotive C ¹ Nr. 111	36,666	23		
3. Mindererlös auf dem Verkauf von 8 Personenwagen BC Nr. 801/02 und C 1101/06	27,128	—		
4. Abschreibung des Werthes der ausrangirten 2 Schnee- pflüge Nr. 1 und 2	3,450	—		
5. Anschaffung von 5 Ersatz-Güterschiffen für den Zürichsee und einer Rettungsgondel für den Hafen Romanshorn .	2,860	—		
6. Umbau des Bodensee-Dampfbootes „Bodan“	30,000	—	413,350	29
7. Saldo auf neue Rechnung . . . . .	.	.	6,123,266	94
Summa .	.	.	6,536,617	23

