

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	34 (1886)
Artikel:	Vierunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1886
Autor:	Studer
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-730454

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 24.12.2025

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

Vierunddreissigster Geschäftsbericht
der
Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die
Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1886.

Inhaltsverzeichniss.

I. Verhältniss zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden	3
II. Verhältniss zu andern Transportanstalten	22
III. Finanzverwaltung	33
IV. Betrieb	39
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	39
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs	40
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	40
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	44
3. " der Durchschnittsergebnisse	45
4. " der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	46
5. " der Frequenz nach den Stationen	47
6. " des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn	51
7. " des Verkehrs nach den Waarengattungen	54
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	57
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes	58
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	58
2. Statistik des Betriebsdienstes	62
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	66
b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen	68
D. Finanzergebniss	71
E. Verschiedenes	76
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	76
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	79
3. Werkstättebetrieb	82
4. Unfälle	82
5. Versicherungen	82
6. Personaletat	83
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	83
8. Kautionskassen	85
9. Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse	86
V. Bahnbau	86
VI. Direktion	87

Rechnungen:

- I. Betriebsrechnung.
 - II. Gewinn- und Verlustrechnung.
 - III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte.
 - IV. Kapitalrechnung.
 - V. Bilanz per 31. Dezember 1886, nebst Beilage.
- Beilagen:
1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu Rechnung III.)
 2. Rechnung über den Erneuerungsfond.
 3. Rechnung über den Versicherungsfond.
 4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



Tit.!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen hiemit den das Jahr 1886 umfassenden vierunddreissigsten Geschäftsbericht über die Verwaltung unsers Unternehmens vorzulegen.

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

Bundesgesetze betreffend das Eisenbahnwesen sind im Berichtsjahre nicht erlassen worden.

Dagegen wurden die Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche durch den Bundesbeschluss betreffend die Eisenbahntarife vom 19. Dezember 1884 veranlasst worden sind, weitergeführt. Die Bahnverwaltungen boten hiebei Hand zur Aufstellung gemeinsamer Ausnahmetarife mit einheitlichen ermässigten Grundtaxen für Heu und Stroh, sowie für Gerberrinde bei Aufgabe in Wagenladungen von bloss 5000 Kilogramm. Des Fernern entsprachen dieselben einer an die Bundesversammlung gerichteten Petition des Schweizerischen Holzindustrievereins, es möchten dem Hollexport aus der Schweiz ins Ausland niedrigere als die bestehenden Taxen gewährt werden, und zwar in der Art, dass sie für Holz, welches in Wagenladungen von 10,000 Kilogramm nach Südwestdeutschland, Frankreich oder Italien ausgeführt wird, dem schweizerischen Durchlauf bis zur betreffenden Grenzstation eine einheitliche Streckentaxe von 4,2 Cts. per Tonnenkilometer gewähren; die Nordostbahn konnte der Bildung dieses Exporttarifes um so eher zustimmen, als auf ihren Strecken Holz in Wagenladungen von 10,000 Kilogramm ohnehin nur die erwähnte Taxe bezahlt. Über Verkürzung der reglementarischen Lieferfristen fanden ebenfalls Verhandlungen statt, ohne aber im Berichtsjahr zu einem Abschlusse zu führen.

Hinwieder waren wir im Falle, gemeinsam mit den Verwaltungen der Gotthardbahn und Centralbahn das Eisenbahndepartement auf die Nothwendigkeit aufmerksam zu machen, die in dem bündesräthlichen Bericht vom 23. November 1883 betreffend das Eisenbahntarifwesen niedergelegten Grundsätze über die Gewährung ermässigter Taxen für näher gelegene Stationen einer Ergänzung oder Präzisirung zu unterstellen, veranlasst durch die bei den Gotthardtarifen zu Tage tretenden Verhältnisse. Die deutschen Bahnen berechnen nämlich für einzelne Artikel, namentlich für Steinkohlen, Roheisen und Eisenfabrikate, falls dieselben nach Italien gehen, bedeutend niedrigere Sätze als für gleiche Transporte nach der Schweiz. Hieraus erklärt sich, dass namentlich ab norddeutschen Stationen Sendungen der erwähnten Artikel nach Luino geringere Taxen bezahlen als nach schweizerischen Stationen. Müssten die Taxen für Luino allen von diesem Verhältniss betroffenen schweizerischen Stationen gewährt werden, so würde der Nutzen, welchen die erwähnten ermässigten Taxen nach Italien den deutschen und schweizerischen Bahnen gewähren, durch die Einbusse auf den deutsch-schweizerischen Tarifen aufgezehrt werden. Immerhin würden sich die schweizerischen Bahnen vielleicht auch noch zu diesfälligen Opfern verstanden haben, wenn die deutschen Bahnen grundsätzlich sich geneigt gezeigt hätten, ihrerseits in wesentlichem Betrage zur Ausgleichung der in Frage stehenden

Taxdifferenzen mit beizutragen. Allein dieselben liessen sich nur beim Kohlenverkehr zu einer theilweisen Konzession in solchem Sinne herbei und lehnten ausdrücklich jede Konsequenz aus diesem Zugeständniss ab. Die Folge ist, dass, sofern die im bundesrätlichen Beschluss niedergelegten Grundsätze über die Rückwirkung ermässigter Taxen im Verkehr mit Italien durchgeführt werden müssten, die schweizerischen Bahnen dieselben in ihrem ganzen Umfang, auch soweit dieselben lediglich aus den Taxdifferenzen auf deutschem Gebiete sich erklären, allein zu übernehmen hätten, und dass hieraus der Nordostbahn und Centralbahn Opfer erwachsen würden, wofür sie niemals aus den in Frage kommenden deutsch-italienischen Transporten ein ausreichendes Äquivalent erhoffen könnten. Aus diesem Grunde mussten die Schweizerbahnen ihre Mitwirkung an der seit Jahren als wünschbar erkannten Neuberechnung der deutsch-italienischen Gütertarife, wovon auch die neue Erstellung der schweizerisch-italienischen Tarife abhängt, vorläufig noch ablehnen. Dies hatte wiederholte schwierige Auseinandersetzungen mit den am Gotthardverkehr beteiligten deutschen Bahnen zur Folge und nöthigte die Schweizerbahnen zu der obenerwähnten Anregung beim Eisenbahndepartement, indem dieselben sich des Eindrucks nicht erwehren können, dass bei Abfassung des Berichtes vom 23. November 1883 Verhältnisse der geschilderten Art dem Bundesrath nicht vorgeschwebt haben, und dass damals wohl Niemand in den Bundesbehörden an die Herbeiführung einer Sachlage dachte, welche mit den leitenden Gedanken der internationalen Vereinigung für die Gotthardbahn sich kaum vereinbaren lässt. Die Erledigung dieser Angelegenheit zog sich ins laufende Jahr hinüber.

In unserem 32. Berichte, das Jahr 1884 umfassend, haben wir das Protokoll mitgetheilt, welches mit dem schweizerischen Bundesrat betreffend Bereinigung des Bauconto der Nordostbahn unterm 14. April 1885 vereinbart worden war, und dessen wesentliches Resultat darin bestand, dass die Nordostbahn eine Aversalsumme von 25 Millionen Franken zur Amortisation übernahm. In diesem Protokoll hat ein Aktionär einen Irrthum zu finden geglaubt, insofern die gedruckte Bilanz vom 31. Dezember 1883 zu Grunde gelegt worden sei, während doch die Generalversammlung des Jahres 1884 den Bauconto dieser Bilanz bereits um Fr. 699,734. 90 Cts. für abgeschriebene Geldbeschaffungskosten entlastet habe. Der Einwurf ist wenigstens formell begründet und verdient eine Erklärung. — Nachdem das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1883 am 15. April 1884 in Kraft getreten war, beschäftigte sich das Eisenbahndepartement sofort mit der Ausführung desselben, und schon nach wenigen Monaten erhielten wir eine Zusammenstellung der beanstandeten Posten der Bilanz. Selbstverständlich konnte hiefür nur die Bilanz vom 31. Dezember 1883 als Grundlage dienen und desshalb finden sich auch die Ziffern derselben im Schlussprotokoll wieder. Inzwischen hatte die Generalversammlung vom 30. Juni 1884 beschlossen, obige Fr. 699,734. 90 Cts. Geldbeschaffungskosten auf verschiedenen, zum Theil schon längst rückbezahlt Anleihen vom Bauconto abzuschreiben, da diese Posten unmöglich hätten aufrecht erhalten werden können. Die eigentlichen Verhandlungen über die weitere Bereinigung der Bilanz begannen im September 1884 und sind im Geschäftsbericht für dieses Jahr geschildert; in dieser Darstellung ist jedoch übersehen worden, darauf aufmerksam zu machen, dass die im Juni beschlossene Abschreibung zwar als Thatsache vorausgesetzt, aber gleichwohl die nicht rektifizierte Bilanz von 1883 zu Grunde gelegt wurde. Über den Sinn des Schlussprotokolls herrschte unter den Kontrahenten kein Zweifel, aber das Missverständniss ist erklärlich. In der Bilanz vom 31. Dezember 1884 ist denn auch neben den laut Übereinkunft erfolgten Skripturen die fragliche Summe von Fr. 699,734. 90 Cts. noch besonders vom Bauconto in Abzug gebracht.

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir Ihnen Kenntniss von der neuen Klage gegeben, die wir hinsichtlich der Beteiligung des Fiskus des Kantons Zürich bei der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern dem Bundesgerichte eingereicht hatten und die auf Reszission des Vertrages vom 5. Mai 1873, also auf

Wiederherstellung des im Art. 18 des Vertrages vom 14. Dezember 1864 vorgesehenen Kündigungsrechtes abzielte. Die Nordostbahn ist durch Urteil vom 11. Dezember 1886 auch mit dieser Klage abgewiesen worden, indem das Bundesgericht von der Ansicht ausging, es sei nicht genügend dargethan, dass bei Abschluss des angefochtenen Vertrages bei beiden Kontrahenten die Meinung gewaltet habe, es solle der Vertrag nur zu Recht bestehen, wenn die Voraussetzungen (nämlich der baldige Bau der Linie Thalweil-Zug), die für dessen Eingehung bestimmend gewesen sein mögen, auch wirklich zutreffen. Zudem könne nicht gesagt werden, dass die im Vertrage vom 5. Mai 1873 vorgesehene Konversion zur Zeit unmöglich geworden sei, da die Erfüllung der Bedingung für diese Konversion, nämlich der Bau der Linie Thalweil-Zug, so viel aus den Akten ersichtlich, ausschliesslich vom Willen und von der finanziellen Erstarkung der Nordostbahn abhänge; wenn aber auch die Konversion wirklich unmöglich geworden wäre, so würden desshalb doch nicht die Kündigungsbestimmungen des früheren Vertrages wieder aufleben; vielmehr läge im gedachten Falle einfach ein Rechtsverhältniss vor, über dessen Auflösung vertragliche Bestimmungen nicht bestehen. — Wir betrachten diese Angelegenheit damit keineswegs als erledigt und werden wahrscheinlich bei der nächsten Berichterstattung im Falle sein, über weitere Schritte Mittheilungen zu machen.

Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Klage des Verwaltungsrathes der Eisenbahngesellschaft Etzwile - Schaffhausen auf Verbot der Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1880 bis und mit 1884 ist von der ersten Instanz mittelst Urteil vom 22. September 1886 hinsichtlich der Dividenden für die Jahre 1880 bis und mit 1883 gutgeheissen, hinsichtlich der Dividende für das Jahr 1884 dagegen in Übereinstimmung mit dem, auf Klage des Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn unterm 10. April 1886 erlassenen bundesgerichtlichen Entscheide abgewiesen worden. Die von beiden Parteien eingelegte Berufung wurde in der Folge allseitig fallen gelassen, worauf durch Beschluss der Appellationskammer des Obergerichtes vom 4. Dezember 1886 das erstinstanzliche Urteil als in Kraft erwachsen erklärt wurde.

Ein Versuch des Komite für Anstrebung einer Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen, die zur Ausrichtung einer Dividende an die Prioritätsaktionäre für das Jahr 1884 bestimmten Fr. 660,000 mit Beschlag zu belegen, fand schon im summarischen Verfahren seine Erledigung, indem das bezügliche Gesuch vom Audienzrichter des Bezirksgerichtes Zürich mittelst Verfügung vom 13. April 1886 abgewiesen und dann vom Arrestimpestanten nicht weiter verfolgt wurde.

Im Mai 1886 lud das schweizerische Eisenbahndepartement die Nordostbahn und die Centralbahn zu einer Konferenz über die Frage der Einführung von Nachtzügen ein, legte ihnen hiebei das Projekt eines Nachtzuges zwischen Zürich und Bern vor und verlangte darüber eine Kostenberechnung. Die beiden Verwaltungen fertigten diesen Kostenvoranschlag an; bevor derselbe aber in die Hände der Behörde gelangt war, erhielten sie die telegraphische Nachricht, dass der Bundesrat die Einführung dieses Nachtzuges beschlossen habe. Unter Einreichung des Kostenvoranschlages gaben die beiden Bahnen der Ansicht Ausdruck, dass die vom Departement aufgestellte Fahrordnung der Nachtzüge nicht geeignet sei zur Vermehrung des Personenverkehrs, und dass letzterer Zweck bis zu einem gewissen Grade nur erreicht werden könnte, wenn die Nachtzüge nach beiden Fahrrichtungen Anschluss an durchgehende Schnellzüge der ausländischen Bahnen erlangen und auch über Schweizergebiet mit der zulässigen Maximalgeschwindigkeit gefahren würden. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse und die grosse Zahl der Züge, welche schon jetzt von früh bis spät zwischen Zürich und Bern zirkuliren, lehnten die genannten Bahnverwaltungen die Pflicht zur Übernahme der Kosten dieses lediglich postalischen Interessen dienenden Nachtzuges ab und erklärten, zur Ausführung desselben nur unter der Voraussetzung Hand bieten zu können, dass für dessen Kosten vom Bund

voller Ersatz geleistet werde. In Antwort hierauf erklärte der Bundesrat, dass er die Nordostbahn und die Centralbahn zur Ausführung der Nachtzüge verpflichtet habe auf Grund von Art. 33 des Eisenbahngesetzes, nach welchem der Entscheid darüber, in welcher Weise den Bedürfnissen des durchgehenden Verkehrs Rechnung getragen und in einander greifende Fahrtenpläne geschaffen werden sollen, in letzter Instanz in die Hand des Bundesrates gelegt sei, welcher gefunden habe, dass ein Bedürfniss für Einführung der Nachtzüge vorliege. Den Gesellschaften stehe nun allerdings das Recht zu, dem Bundesgericht die Frage zum Entscheid vorzulegen, ob und in welchem Masse Dritte an die Mehrausgaben der Nachtzüge beizutragen haben, wenn sie glauben, dass ihnen diese billigerweise nicht allein zugemutet werden können, jedenfalls sei aber unter diesen Dritten nicht die eidgenössische Postverwaltung mitverstanden.

Die Einführung der Nachtzüge erfolgte nunmehr auf den 25. Juli 1886.

In der Konferenz zur Berathung des Winterfahrtenplans erklärte das Departement von vornherein, dass von einer Beseitigung der Nachtzüge keine Rede sein und es sich nur um eine Verbesserung derselben handeln könne.

Der Bundesrat befahl auch wirklich die Ausführung der Nachtzüge für den Winterdienst, jedoch unter Ausdehnung derselben bis und ab Genf und mit einer verbesserten Fahrordnung, nämlich Zürich ab 8.45 Abends, Genf an 6.— Morgens, Genf ab 12.30 Nachts, Zürich an 9.49 Vormittags. Hienach kam für die Nordostbahn nur ein neuer Zug auf der Strecke Brugg-Aarau und kein eigentlicher Nachtdienst mehr in Frage, und wir verzichteten daher auf eine Entschädigungsforderung für den fraglichen Zug im Winterdienst. Aus der Führung der Nachtzüge vom 25. Juli bis 15. Oktober sind der Nordostbahn und Centralbahn Fr. 29,721.— effektive Mehrkosten entstanden. Die bezüglichen Kostenrechnungen wurden mit den Frequenznachweisen dem Bundesrat eingereicht, mit der Erklärung, man wolle, bevor man den Schutz der Gerichte anrufe, ihn um nochmalige Erwägung der Angelegenheit ersuchen, indem man nicht annehmen könne, dass der Bundesrat an der unbedingten Ablehnung der Entschädigung für die diesfälligen Kosten festhalten werde, zu welcher ihn, ganz abgesehen von den Rechtsgründen, Rücksichten der Billigkeit bestimmen dürften. Hierauf haben die genannten Bahnverwaltungen noch keine Antwort erhalten.

Bevor der im vorjährigen Geschäftsbericht besprochene Prozess mit dem Bunde betreffend Ersatz der Kosten für die separate Führung des St. Galler Schnellzuges spruchreif geworden war, hatte sich der neue Konflikt mit dem Bunde betreffend die Tragung der Kosten der Nachtzüge entwickelt. Wir hielten es für zweckmäßig, dass die den beiden Prozessen gemeinsame grundsätzliche Frage, inwiefern der Bund für vom Bundesrathe geforderte, über die konzessionsgemässen Pflichten einer Bahnunternehmung hinausgehende Fahrleistungen ersatzpflichtig erklärt werden könne, nicht bei dem — einen relativ geringen Streitwerth betreffenden — Prozesse über den St. Galler Schnellzug, sondern bei dem finanziell viel wichtigeren Prozesse über die Nachtzüge erstmals zum Entscheide gelange, um so mehr, als bei letzterm Prozesse noch andere Verwaltungen beteiligt sind. Wir entschlossen uns daher, jenen Prozess fallen zu lassen, nicht ohne dem schweizerischen Bundesgerichte und dem Bundesrathe von den Gründen, die uns zu diesem Verzichte bestimmt hatten, Kenntnis zu geben, um dadurch etwaigen unrichtigen Deutungen unserer Entschliessung vorzubeugen.

Im Jahre 1882 hatten sich die Gemeindräthe Aussersihl und Wiedikon an den Bundesrat mit dem Begehr gewendet, dass die Nordostbahn, gestützt auf Art. 14 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, zur Anlage und Einrichtung einer Station Aussersihl-Wiedikon verhalten werde, wogegen sich die beiden Gemeinden zu angemessenen Leistungen zum Voraus bereit erklärt. Gegenüber diesem Begehr nahm diesseitige Verwaltung den Standpunkt ein: Die Einschaltung einer neuen Station auf der linksufrigen Zürichseebahn zwischen Zürich und Enge erfordere einen bedeutenden Kapital- und einen bleibenden erheblichen Zins- und Betriebsaufwand, welchem keine Mehreinnahmen gegenüber stehen, da die neue Station ihren

Verkehr nur den Stationen Zürich und Enge entlehnend und selbst keinen neuen Verkehr eröffnen werde. Die Vortheile, die mit der Benutzung des Centralgüterbahnhofes Zürich für den Güterverkehr verbunden seien, wiegen alle übrigen von der neuen Station erhofften Bequemlichkeiten auf, und es werde durch die Einschaltung einer solchen der Gross- und Fernverkehr des Platzes Zürich entschieden erschwert. Eine Station Aussersihl-Wiedikon sei somit kein Bedürfniss, und es finde der Art. 14 des Eisenbahngesetzes im vorliegenden Falle keine Anwendung; sollte der Nordostbahn die Anlage einer solchen dennoch aufgezwungen werden, so verlange sie Ersatz der Erstellungs-, sowie der jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten; weil sodann aus der Einschiebung einer neuen Station zwischen Zürich und Enge die Verlegung einer Verkehrsquote von Zürich auf Aussersihl und ein daheriger Einnahmenausfall resultire, so verlange die Nordostbahn für diese Station wenigstens im Verkehre nach und von dem linken Seeufer die Bewilligung der Taxen für Zürich. Der Bundesrat ordnete hierauf die Erhebung einer Expertise über die Frage an, ob die Anlage einer solchen Station Bedürfniss sei. Das Gutachten lautete gegen unser Erwarten für die Petenten günstig. In der Vernehmlassung auf das ihnen mitgetheilte Gutachten gaben die Gemeindräthe unter Ratifikationsvorbehalt der Gemeinden die Erklärung ab: derjenige von Anssersihl, dass der Beitrag von Fr. 25,000 bloss unter der Bedingung anerboten werde, dass die Station auf die innere Seite plazirt werde; derjenige von Wiedikon, dass eine Subvention von Fr. 20,000—25,000 nur beabsichtigt sei, wenn die Station auf der äusseren Seite der Bahnlinie angelegt werde. Der Bundesrat verlangte dann eine bindende Erklärung betreffend die finanzielle Beteiligung der Gemeinden, worauf die Gemeindeversammlung Wiedikon eine Subvention in der angegebenen Höhe unter verklausulirten, für die Nordostbahn ganz unannehbaren Bedingungen beschloss, während die Gemeindeversammlung Aussersihl beschloss, auf die Frage der Subventionirung nicht einzutreten, vielmehr den Bundesrat zu ersuchen, auf Grund des Expertengutachtens über das Bedürfniss und die Lage der Station zu entscheiden. Trotz dieser ablehnenden Haltung der beteiligten Gemeinden trug der Bundesrat kein Bedenken, die Nordostbahn zur Erstellung einer Station Aussersihl-Wiedikon für den Personen- und Gepäckverkehr anzuhalten, ihr anheim gebend, „gegen die interessirten Gemeinden diejenigen Ansprüche auf Beteiligung an den Kosten der neuen Station geltend zu machen, zu welchen sie die von den „Gemeinden im Laufe des Verfahrens abgegebenen Erklärungen berechtigen mögen“! Über das Emplacement der Station und die Taxfrage werde der Bundesrat entscheiden, nachdem die Nordostbahn hierüber die nöthigen Voraussetzungen gemacht haben werde.

Wie wir schon in unserm vorjährigen Berichte mittheilen konnten, hat der schweizerische Bundesrat zur Prüfung der ihm von uns eingereichten Berechnungen über die muthmasslichen Ergebnisse der verschiedenen Moratoriumslinien eine Kommission von drei Experten ernannt. Es wurden mit dieser Aufgabe betraut die Herren Ingenieure G. Koller und M. Buri, nebst Herrn Jules Grandjean, früherem Mitglied der Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn, und es haben dieselben in einem vom 10. August 1886 datirten Gutachten dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement das Resultat ihrer Arbeiten eingereicht. Wenn die Ziffern, zu welchen sie dabei gelangt sind, auch mehr oder weniger von denen, die wir gefunden haben, abweichen, so sind die Differenzen doch nicht bedeutender, als dies durch die Schwierigkeit und Unsicherheit einer solchen Rechnung überhaupt erklärliech ist. Das Letztere gilt namentlich für die Berechnung der Betriebseinnahmen, und es dürfte nicht schwer fallen, Beispiele von Rentabilitätsberechnungen neuer Linien anzuführen, deren Voraussagen durch die wirklichen Einnahmen bei Weitem nicht erreicht wurden. Nichtsdestoweniger sind wir von der Gewissenhaftigkeit, mit welcher die Experten gearbeitet haben, überzeugt.

Nachdem das Gutachten in die Hände des Bundesrates gelangt war, erhielten wir durch den Vorsteher des Eisenbahndepartements zuerst am 2. Oktober 1886 auf mündlichem Wege die Mitteilung, dass die Frage der Moratorien im Bundesrat wahrscheinlich mit dem Gedanken des Rückkaufs der Nordostbahn werde in

Verbindung gebracht werden, und mit Schreiben des Bundesrates vom 5. November wurde uns offiziell angezeigt, dass die hohe Behörde beschlossen habe, vor Abgabe ihres Entscheides in der Angelegenheit der Moratoriumslinien die Frage eines Rückkaufs der Nordostbahn durch den Bund in Berathung zu ziehen, und dass zu diesem Zwecke eine Delegation von drei ihrer Mitglieder ermächtigt worden sei, mit uns sich hierüber ins Benehmen zu setzen. Dieser Anzeige folgte eine Einladung zur Konferenz auf dem Fusse nach. Eine zuerst auf den 10. November beabsichtigte Sitzung derselben wurde auf den 13. November verschoben, nachdem die Direktion den Wunsch geäussert hatte, vorher den Verwaltungsrath der Nordostbahn um Vollmacht zu den Unterhandlungen anzugehen. Diese Vollmacht wurde von letzterem in der Sitzung vom 11. November ertheilt, und zugleich eine Kommission von fünf Mitgliedern bezeichnet, welche gemeinsam mit der Direktion die erforderlichen Schlussnahmen zu berathen habe, alles jedoch unter Vorbehalt der Ratifikation des Verwaltungsrathes und der Generalversammlung der Aktionäre, und in der Meinung, dass zum Abschlusse eines Kaufvertrages nur Hand zu bieten sei, wenn gleichzeitig die Angelegenheit der Baumoratorien ihre definitive Erledigung im Sinne einer gänzlichen Liberirung der Nordostbahn von ihren Bauverpflichtungen finde.

Die Direktion, in Verbindung mit der erwähnten Kommission, ernannte nun eine Delegation von vier Mitgliedern zur Führung der mündlichen Unterhandlung, und die dahere Besprechung fand am 13. November in Bern statt. Von Seite des Bundesrates wohnten derselben bei die Herren Welti und Hammer, und es wurde der hierseitigen Abordnung eröffnet, die sich widerstreitenden Interessen der Nordostbahn und der Moratoriumsgegenden seien am Besten durch den Bund zu versöhnen und zwar auf dem Wege des Rückkaufs. Der Bund wolle dabei kein Geschäft machen, könne aber auch keine Baupflicht übernehmen, sondern wünsche, dass den Komites billige Propositionen gemacht werden. Die Unterhandlungen darüber sollten gleichzeitig mit denen über den Kaufpreis der Nordostbahn geführt werden.

Die hierseitige Delegation theilte den Beschluss des Verwaltungsrathes mit, wonach die Nordostbahn von den Bauverpflichtungen gänzlich liberirt sein müsse, bevor sie in Kaufverhandlungen eintreten könne. Eine Besprechung des Kaufpreises halte sie daher zur Zeit nicht für opportun.

Man einigte sich schliesslich darüber, dass von Seite des Bundesrates mit den Komites unterhandelt werde, und dass die Nordostbahn sich inzwischen über den Kaufpreis schlüssig machen und ein Verzeichniss der Kaufobjekte aufstellen solle.

Da die ferneren Verhandlungen nicht mehr ins Berichtsjahr, sondern ins laufende Jahr fallen, so könnten wir hier abbrechen; wir glauben aber den Wünschen unserer Aktionäre zu entsprechen, wenn wir noch einige weitere Mittheilungen folgen lassen.

Nachdem die bundesrätliche Delegation die Abgeordneten der Komites der Reihe nach zu Verhandlungen nach Bern eingeladen hatte, gaben die meisten der letztern im Laufe des Monats Januar schriftliche Erklärungen an Herrn Bundesrat Welti, Vorstand des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements, ab, die wir hier wörtlich folgen lassen:

I. Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn (26. Januar 1887).

„Auf Ihre Einladung hin geben wir Ihnen untenstehend unter Ratifikationsvorbehalt seitens unserer Gesellschaftsorgane und der beteiligten Landesgegend die allgemeine Umschreibung der Anforderungen, an welchen das Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn festhalten müsste, falls der Bund den Rückkauf der Eisenbahnlinien der Schweizerischen Nordostbahn bewerkstelligen und damit gleichzeitig auch die — reduzierten — Verpflichtungen dieser Gesellschaft bezüglich der sogenannten Moratoriumslinien zu eigener Erfüllung übernehmen würde:

I. Erstellung und Betrieb einer rechtsufrigen Zürichseebahn nach Massgabe der Konzessionsbestimmungen und nach Massgabe des Vertrages zwischen der Nordostbahngesellschaft und dem Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn betreffend den Bau und Betrieb dieser Linie, vom 5./30. Juni 1873, und zwar in der Meinung,

dass der Bau der Strecke Stadelhofen bis Bahnhof Rappersweil mit einer Trajekteinrichtung zwischen der Station Tiefenbrunnen und der Station Wollishofen für die Ermöglichung eines durchgehenden Güterverkehrs sofort nach erfolgtem Rückkauf der Nordostbahn durch den Bund in Angriff genommen und innert noch zu vereinbarenden Frist dem Betriebe übergeben werde, und

dass für die Erstellung des Verbindungsstückes Stadelhofen bis Bahnhof Zürich Frist eingeräumt wird bis nach Ablauf von 15 Jahren, vom Zeitpunkt des erfolgten Rückkaufes durch den Bund an gerechnet.

II. Vorbehalten bleibt die Verständigung über spezielle Fragen, wie z. B. Wahl des definitiven Trace der Bahn, Subventionen der Landesgegend etc.

III. Für die Dauer des Provisoriums sollen für den Betrieb der Bahnstrecke Stadelhofen-Rappersweil folgende Grundsätze zur Anwendung kommen:

a) Besorgung des Güterverkehrs zu gleichen Taxen und Bedingungen, wie wenn die Bahn bereits fertig gebaut, und zwar das Verbindungsstück Stadelhofen-Bahnhof nach dem schon genehmigten Trace erstellt wäre, d. h. gemäss den für dieses Trace sich ergebenden Tarifen, ohne Zuschlagstaxe.

Völlige Gleichstellung der rechtsufrigen Stationen mit allen übrigen Stationen der Nordostbahn, speziell mit denjenigen der linksufrigen Zürichseebahn mit Bezug auf Taxen, direkte Tarife mit schweizerischen und ausländischen Stationen, Transportbedingungen etc. etc., namentlich auch bezüglich der Lieferfristen.

b) Mit Bezug auf den Personenverkehr: Organisation eines genügenden und richtigen Tramwaydienstes, sei es eines selbständigen oder eines solchen der Zürcher Tramwaygesellschaft, von der Station Stadelhofen zum Bahnhof Zürich, zur Verbindung mit den korrespondirenden Zügen, bei möglichst geringem Zeitverlust.

c) Gleichstellung des rechten Ufers mit dem linken, soweit dies die Verhältnisse gestatten, namentlich wird verlangt:

Eine genügende Anzahl täglicher Züge, Anschluss an die im Bahnhof ein- und auslaufenden Früh- und Spätzüge;

direkte Gepäckabfertigung nach Bahnhof Zürich und weiter;

Ausgabe von direkten Billeten nach allen bedeutenden Stationen der Schweiz;

Berechnung der Personentaxen nach den effektiven Distanzen.

Wie wir schon in der Besprechung mit Ihnen und den bundesrätlichen Delegirten vom 14. dies erklärten, sollen diese Eröffnungen lediglich den Charakter eventueller Erklärungen haben. Wir halten in erster Linie auch dem Bunde als eventuellem Rückäufer gegenüber an all den Rechten fest, wie diese sich aus den Verträgen mit der Nordostbahngesellschaft betreffend den Bau und Betrieb einer rechtsufrigen Zürichseebahn ergeben. Dieser Standpunkt soll aber keineswegs unsere Geneigtheit ausschliessen, mit Ihnen die Angelegenheit auch späterhin auf dem Wege der Unterhandlungen weiter zu führen.“

II. Initiativ-Komite für eine Eisenbahn Eglisau-Schaffhausen (29. Januar 1887).

„Die Delegation des Initiativkomite für die nordostbahnlische Moratoriumslinie Eglisau-Schaffhausen, bestehend aus den Herren Regierungsrath Nägeli in Zürich, Nationalrath Scheuchzer in Bülach, Bezirksrath Siegrist in Rafz und Regierungsrath Moser-Ott in Schaffhausen, welche am 20. d. M. zu einer Konferenz mit den Herren Bundesräthen Welti, Ruchonnet und Hammer behufs mündlicher Besprechung über die fragliche Moratoriumslinie eingeladen worden ist, beeht sich anmit, dem Verlangen, die gestellten Begehren schriftlich einzugeben, in Folgendem nachzukommen:

„Es ist uns von unserm grössern Komite die Instruktion geworden, auf dem Begehr der Ausführung „des mit der Nordostbahn unterm 7. November 1873 abgeschlossenen Vertrages zu beharren. Das Komite „hält dafür, dass die im Moratoriumsvertrage vom 1. Juni 1877 vorgesehene Erstarkung der Nordostbahn „eingetreten, und letztere somit anzuhalten ist, die bezüglichen Verpflichtungen successiv zu erfüllen.“

Diese von uns gestellte Forderung ist der bestimmte Ausdruck der uns von unserm grössern Komite ertheilten Instruktion.

Im Übrigen verweisen wir auf unser Expose vom 28. Januar 1886, das wir am 26. April v. J. an Herrn Ingenieur Koller zu Handen der bundesräthlich angeordneten Dreierkommission eingegeben haben.“

III. Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen (2. Dezember 1886).

„Der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen, nach Anhörung des Berichtes seiner Abgeordneten, der Herren Regierungspräsident Vogler in Frauenfeld, Dr. Hanhart in Diessenhofen und Bankpräsident Habicht-Oechslin in Schaffhausen, über die am 22. November 1886 im Bundesrathshause in Bern abgehaltene Konferenz mit der bundesräthlichen Delegation, und zwar den Herren Bundesräthen Welti, Ruchonnet und Hammer, betreffend die Moratoriumslinie Etzweilen-Schaffhausen,

in Bestätigung der in genannter Konferenz durch die herwärtigen Abgeordneten an die bundesräthliche Delegation ausgesprochenen Bereitwilligkeit, zur Auslösung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft von der Bauverpflichtung der Eisenbahnlinie Etzweilen-Schaffhausen und zur vollständigen Aufhebung der s. Z. abgeschlossenen, heute noch zu Kraft bestehenden Verträge zwischen dem Gründungskomite der genannten Eisenbahnlinie und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft Hand zu bieten,
erklärt hiemit heute schriftlich zu Handen der genannten bundesräthlichen Delegation:

I.

Wir erklären uns bereit, die Schweizerische Nordostbahngesellschaft von den in den Verträgen vom 13. Januar 1873, 15. Februar 1873, 28. Juni 1873 und 29. Dezember 1874 zwischen dem Gründungskomite Etzweilen-Schaffhausen und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ausgesprochenen und präzisirten, in den, unter bundesräthlicher Leitung zum Abschlusse eines Baumoratoriums für die Nordostbahngesellschaft am 3. und 4. Mai und 1. Juni 1877 in Bern stattgefundenen Konferenzen zwischen Abgeordneten der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft und Abgeordneten der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen und Vertretern der Regierungen der Kantone Thurgau und Schaffhausen neuerdings bestätigten Bauverpflichtungen vollständig zu entbinden unter folgenden Bedingungen:

1. Sämmtliche erworbenen Rechte und Konzessionen der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen gehen an die, nach Austritt der Nordostbahngesellschaft, verbleibende Eisenbahngesellschaft Etzweilen-(Feuerthalen)-Schaffhausen über.

2. Die Nordostbahngesellschaft überlässt der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen sämmtliche vorhandene, in den Archiven der Nordostbahn liegende oder sonst in ihrem Besitze befindlichen Pläne und Berechnungen sammt Berichten, welche auf den Bau dieser Linie Bezug haben, und zwar unentgeltlich.

3. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt sämmtliche bis zum Abschlusse eines Auslösungsvertrages ergangene und ergehende Kosten und Auslagen, die Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Schaffhausen betreffend, wie sie in den Büchern der Nordostbahn zu Lasten der Unternehmung gebucht sind und sowohl an ihre Angestellten, als an das Gründungskomite und den Verwaltungsrath Etzweilen-Schaffhausen verausgabt wurden, auf sich, ohne Rücksichtigung.

4. Der Verwaltungsrath Etzweilen-Schaffhausen übernimmt zu Lasten seiner Unternehmung seine sämmtlichen eigenen, seit dem Tage der letzten Zahlung durch die Nordostbahngesellschaft, ihm erwachsenen Kosten.

5. Die Nordostbahn gewährt der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen die freie Mitbenutzung des Bahnhofes Etzweilen und des vom Mooshölzli-Ecke bis in den Bahnhof Etzweilen führenden, zirka 1,6 Kilometer langen Stückes Bahnlinie des Bahnstückes Stammheim-Etzweilen unentgeltlich und ohne Einkaufstaxe, immerhin aber in der Meinung, dass die durch Einführung der Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen erforderlichen besondern baulichen Auslagen von der letztern Unternehmung zu tragen wären, sowie dieselbe dasjenige Personal, welches speziell in Folge Einführung dieser Linie angestellt werden muss, zu bezahlen hat. Ebenso partizipiert die Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen, vom Tage des Betriebes an, an den Einlagen in den Erneuerungsfond für das Bahnstück Mooshölzli-Ecke bis Mitte Bahnhof Etzweilen und zwar pro rata der aus- und eingehenden Wagenachsen der Nordostbahn und der Eisenbahn Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen. — Nähre Detailvereinbarungen hinsichtlich der Mitbenutzung bleiben vorbehalten, und es wird im Streitfalle der Entscheid dem Bundesrathe anheimgegeben.

6. Die Nordostbahngesellschaft bezahlt an die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen eine Auslösungssumme von rund einer Million Franken, unter folgenden näheren Bestimmungen:

- a) Die Auslösungssumme wird vom Tage des Abschlusses des Vertrages an durch die Nordostbahn ausbezahlt in vier gleichen Raten an den Verwaltungsrath Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen, die erste innerhalb eines Monats, die folgenden drei je nach Verfluss von weitern drei Monaten ohne Zins.
- b) Die Auslösungssumme darf nur zum Bau einer normalspurigen Eisenbahn Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen mit Normal- oder Sekundärbetrieb verwendet werden. Dieselbe ist unter Zuzug der Beteiligung der interessirten Landesgegend zunächst zum beförderlichen Bau des Theilstückes Etzweilen-Feuerthalen zu verwenden. Soweit in Folge dieser Mitbeteiligung der Landesgegend die Auskaufssumme nicht volle Verwendung finden sollte, so ist der erübrigte Theil zinstragend anzulegen und speziell für eine künftige Überführung der Linie von Feuerthalen in den Bahnhof Schaffhausen zu verwenden.
- c) Der schweizerische Bundesrat überwacht und garantirt die Vollziehung des Auslösungsvertrages und hat das Aufsichtsrecht über die Verwendung der Auslösungssumme.

„II.

Die Ratifikation des Auslösungsvertrages durch die Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen bleibt vorbehalten.

„III.

Diese Erklärung ist gültig sechs Monate lang vom 1. Dezember 1886 an.

Neben dieser, mit der Offerte unserer Abgeordneten, in der Konferenz vom 22. November übereinstimmenden Erklärung macht nun aber der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen in Folge seiner heutigen Berathung noch folgenden zweiten Vorschlag:

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird von ihren die Eisenbahnlinie Etzweilen-Schaffhausen betreffenden, im Eingange dieses Aktenstückes näher präzisirten Bauverpflichtungen vollständig entbunden, unter folgenden Bedingungen:

1. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft erbaut auf ihre alleinigen Kosten das Bahnstück Etzweilen-Feuerthalen.

2. Dasselbe soll normalspurig, modifiziert für Sekundärbahnbetrieb, aber immerhin so gebaut werden, dass dasselbe den Anforderungen für eventuellen späteren Normal-Transitverkehr Etzweilen-Bahnhof-Schaffhausen in Bezug auf Kurven, Steigungen und Qualität des Unter- und Oberbaues entspricht.

3. Das Trace der Bahn, die Zahl und Anlage der Stationen sollen dem Projekt Gysin entsprechen, die Anlage der Station Feuerthalen dagegen soll dem durch die Nordostbahn seiner Zeit aufgestellten Plan entsprechen und für die spätere Überführung der Bahn in den Bahnhof Schaffhausen bestmöglichst geeignet sein.

4. Die Nordostbahngesellschaft übernimmt den Betrieb wesentlich nach Projekt Gysin auf ihre eigene Rechnung.

5. Die Nordostbahn übernimmt alle aufgelaufenen und noch sich ergebenden, verrechneten und nicht verrechneten Kosten des Verwaltungsrathes Etzweilen-Schaffhausen sowohl als ihre eigenen, die Bahn Etzweilen-Schaffhausen betreffenden.

6. Die nähern Bestimmungen betreffend Bau und Betrieb sind näherer Vereinbarung zwischen dem Verwaltungsrath Etzweilen-Schaffhausen und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorbehalten; -- bei Nichtübereinstimmung entscheidet der Bundesrath.

7. Das Bahnstück soll innert der Frist von 18 Monaten von heute an gebaut und dem Betrieb übergeben werden.

8. Die Ratifikation des Auslösungsvertrages durch die Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen wird vorbehalten.

9. Dieser Vorschlag ist gültig sechs Monate lang vom heutigen Tage an.“

IV. Komite für eine Eisenbahn Dielsdorf-Niederweningen (27. Januar 1887).

„Ihrer Einladung nachkommend, haben wir Ihnen mitzutheilen, dass wir uns betreffend den Bau einer Eisenbahn von Dielsdorf nach Niederweningen mit der Nordostbahn eventuell gütlich abzufinden und auf weitere vertraglich und konzessionsgemäß festgesetzte Ansprüche zu verzichten geneigt wären, falls die Nordostbahn uns in nächster Zeit eine Sekundärbahn mit Normalspur erstellen und auf eine Gemeindesubvention verzichten würde.“

V. Initiativ-Komite für eine Eisenbahn Thalweil-Zug-Goldau (31. Januar 1887).

„Unter Bezugnahme an die am 12. dies mit Ihnen gepflogene Konferenz in Bern bezüglich des Vertrages, den wir am 4. Juli 1872 mit der Nordostbahn für Erbauung der Eisenbahn Thalweil-Zug abgeschlossen haben, beeilen wir uns anmit, Ihrem Wunsche gemäss, unsern Standpunkt, den wir mündlich erörtert, auch noch schriftlich klar zu legen.

Da die von uns bewilligte Moratoriumsfrist mit Ende 1885 abgelaufen, so verlangen wir in erster Linie nunmehr die beförderlichste Ausführung des Vertrages durch die Nordostbahn. Um aber unserseits zu beweisen, dass wir bereit sind, der Nordostbahn, trotz ihres bisherigen Bestrebens, sich ihren Vertragsverpflichtungen zu entziehen, die Ausführung der Baute Thalweil-Zug nach Kräften zu erleichtern, erklären wir uns bereit, unsern Auftraggebern Folgendes zu proponiren:

1. Eine nach Zeit und Umfang noch zu vereinbarende Taxerhöhung für den Personen-Lokalverkehr;
2. Eine zu vereinbarende Reduktion der Züge;

3. Acceptirung des Trace via Sihlbrücke mit einer Steigung bis auf 18⁰/oo und einem Kostenaufwand von Fr. 6,549,000. — nach Moser (diese Kosten lassen sich heute, ebenfalls nach Moser, auf zirka 5 1/2 Millionen reduziren).

Wir legen eine Abschrift des Gutachtens von Herrn Ingenieur Moser bei, wonach Thalweil-Sihlbrücke mit 12⁰/oo und Sihlbrücke-Zug mit Umgehung des Tunnels mit 18⁰/oo erstellt werden können. Ferner fügen wir bei eine Abschrift des Kostenvoranschlages für diese Linie von Robert Moser, betragend Fr. 6,549,000. —, Kapitalzinse und Rollmaterial inbegriffen, datirt 1. Februar 1872. Wie schon bemerkt, wird heute in Folge billigerer Arbeitslöhne diese Rechensumme nach Herrn Moser um 15—20% zu reduziren sein.

4. Eventuellst eine Mehrleistung aller oder einzelner beteiligten Gegenden, sei es in der Form etwelcher Erhöhung der Subventionen, sei es in der Form einer höhern Zinsvergütung.

Die Nordostbahn hat jederzeit die Schwierigkeit der Geldbeschaffung in den Vordergrund gestellt; mit unserer Offerte fällt dieser Grund dahin, um so mehr, da sie durch die Erbauung Thalweil-Zug vertraglich jährlich zirka Fr. 50,000. — Zins auf den Obligationen des Kantons Zürich auf der Reppischbahn, sowie Fr. 13,400. — Konzessionsgebühr für Zürich-Zug-Luzern erspart.

Daraus ergibt sich, dass der eidgenössische Expertenbericht für unsere Linie nicht mehr zutreffend ist, abgesehen davon, dass er grobe Irrtümer enthält.

In Wirklichkeit betragen:

Kosten Thalweil-Zug	Fr. 5,500,000. — Cts. per 20 Kilometer
Betriebskosten (Durchschnitt der Nordostbahn)	„ 11,000. — „ per Kilometer
Betriebseinnahmen nach dem eidgenössischen Expertenbericht	„ 29,630. — „ „ „

während der Expertenbericht aufweist:

Kosten Thalweil-Zug	„ 8,778,000. — „
ferner für ein zweites Geleise Thalweil-Zürich, das vor der Hand nicht nötig	„ 873,000. — „ } 21,7 Kilometer
Betriebskosten	„ 17,325. — „ per Kilometer
Betriebseinnahmen	„ 29,630. — „ „ „

Es ergibt sich also in Wirklichkeit eine ganz günstige Rechnung für die Linie Thalweil-Zug. Wie die Experten auf eine Betriebsausgabe von Fr. 17,325. — kommen, ist Laien und Fachleuten gleich unbegreiflich, und man möchte fast meinen, dass die Herren Experten die Pläne, Kostenberechnungen und Broschuren der Konkurrenzlinie Biberbrücke-Brunnen besorgt und dabei Thalweil-Zug möglichst in Schatten gestellt haben, ja, da sie selbst zur Beschaffung der Mittel für diese Konkurrenzlinie persönlich nach Paris gereist sind, es darauf abgesehen haben, Thalweil-Zug durch ungeheuerliche Übertreibungen unmöglich zu machen, und ihr Schlosskind Biberbrücke-Brunnen damit zu fördern. Jedenfalls darf man unter solchen Verhältnissen mit Ruhe annehmen, dass die Betriebseinnahmen von Fr. 29,630. —, welche die Experten für Thalweil-Zug berechnen, nicht zu hoch gegriffen. — Wenn wir einerseits die strikte Ausführung des Vertrages durch die Nordostbahn bestimmt fordern, so wollen wir anderseits, für den Fall, dass die fünf andern sogenannten Moratoriumsverträge losgekauft werden können, uns nicht absolut weigern, in diesbezügliche Unterhandlungen einzutreten; dabei hat es nicht etwa die Meinung, dass wir in diesem Falle auf den Bau der Linie Thalweil-Zug verzichten, sondern wir erklären ausdrücklich, dass wir nur in einen Loskauf des Vertrages eintreten, wenn uns eine genügende Entschädigung geboten wird, womit wir die Bahn durch eine andere

Gesellschaft ausführen lassen können, und wenn uns genügend schützende Bedingungen zugesichert werden, damit eine Gesellschaft für Thalweil-Zug neben der Nordostbahn bestehen kann. Wir stellen daher für einen allfälligen Loskauf des Vertrages unter Ratifikationsvorbehalt unserer Auftraggeber, folgende Bedingungen:

1. Loskaufssumme Fr. 3,000,000.—, sofort zu bezahlen.
2. Wenn eine der sechs Moratoriumslinien durch die Nordostbahn oder den Bund gebaut wird, so muss auch Thalweil-Zug nach Vertrag durch die Nordostbahn gebaut werden, da wir diese Linie als diejenige betrachten, welche den grössten Interessenkreis hat, und der die Priorität vor allen andern mit Recht zukommt.
3. Die Nordostbahn erkennt gegenüber Thalweil-Zug das Recht der kürzern Linie, d. h. Thalweil-Zug wird in den betreffenden Verband als gleichberechtigt aufgenommen.
4. Die Nordostbahn sichert billigste Benützung der Strecke Thalweil-Zürich und der Bahnhöfe Zug, Thalweil, Zürich und Enge zu, von denen letzterer um so eher bald aus seiner provisorischen Anlage heraustreten dürfte. Ein diesbezüglicher Vertrag wird vorbehalten.
5. Die Nordostbahn erwirbt die Konzession Sihlbrücke-Zug, tritt die ganze Konzession Thalweil-Zug unentgeltlich dem Komite ab und sorgt für eine Verlängerung von fünf Jahren.
6. Die Nordostbahn sichert durchgehende Wagen ab der Gotthardbahn und von Luzern über Thalweil-Zug-Zürich zu.
7. Die Nordostbahn verpflichtet sich, auf Verlangen des Komite den Betrieb der Linie Thalweil-Zug zu Selbstkosten zu übernehmen.

Wir glauben übrigens, dass es im Interesse der Nordostbahn liegt, die Linie Thalweil-Zug selbst zu bauen und zu betreiben; wir sind, wie oben angeführt, bereit, ihr soweit entgegen zu kommen, dass wir für die Beschaffung eines namhaften Theiles des Baukapitals zu 3 $\frac{1}{4}$ % für 10 Jahre sorgen und das Bauprogramm so reduziren, dass eine sehr befriedigende Rendite dieser Linie mit Sicherheit erwartet werden darf. Die Frage, ob die Nordostbahn erstarkt sei, kann hier nicht mehr gestellt werden, sondern der Bundesrath wird zum Entscheide kommen müssen, dass diese Linie ohne weitern Aufschub von der Nordostbahn gebaut werden kann und gebaut werden muss. Es wird damit auch der Grundsatz der Gleichberechtigung der Moratorien nicht verletzt, da, soviel uns bekannt, kein anderes Komite der Nordostbahn dieses Entgegenkommen bietet.

In allem Übrigen auf unsere früheren Eingaben Bezug nehmend, gewärtigen wir Ihren Entscheid und benutzen den Anlass, u. s. w.“

VI. Regierungsrath des Kantons Aargau (betreffend die Linie Koblenz-Stein).

(1. Februar 1887).

„In Antwort auf Ihre Namens der bundesrätlichen Delegation an uns gerichtete Anfrage vom 27. vor. M. (Nr. 897) beehren wir uns, Ihnen Folgendes mitzutheilen:

Unmittelbar nach der Konferenz betreffend die Linie Koblenz-Stein beauftragten wir die Herren Ingenieur Christen in Waldenburg und Gysin in Zürich zu Abfassung eines Expertengutachtens über Bau und Betrieb einer Strassenbahn von Koblenz nach Stein. Dieses Gutachten liegt gegenwärtig vor und befindet sich bereits in Händen der Gemeinderäthe der bei dieser Linie beteiligten Gemeinden. Wir beabsichtigen nun, mit Delegationen der Gemeinderäthe eine Besprechung zu veranstalten, um zu vernehmen, welche Stellung die beteiligte Landesgegend gegenüber diesem Projekt einnimmt. Die daherige Konferenz ist auf den 12. Februar (nach Laufenburg) angeordnet.

Sobald diese Konferenz stattgefunden haben wird, werden wir alsdann in der Lage sein, Ihnen den von unserm Vertreter in Aussicht gestellten Bericht mit aller Beförderung erstatten zu können.“

(15. Februar 1887).

„Wir sind nunmehr in der Lage, Ihnen zu Handen der bundesräthlichen Delegation die Bedingungen mitzutheilen, unter welchen wir in Unterhandlungen über die Erfüllung der Baupflicht der Nordost- und der Centralbahn bezüglich der Linie Koblenz - Stein eintreten können.

Im Einverständniss der betheiligten Landesgegend halten wir grundsätzlich daran fest, dass durch die genannten beiden Eisenbahngesellschaften, eventuell durch den Bund eine normalspurige Strassenbahn nach dem Projekt der Herren Christen und Gysin erstellt und betrieben werde.

Sollte der Bau und Betrieb dieser Bahn weder von den Bahngesellschaften noch vom Bund übernommen werden wollen, so müssten wir eine Abfindungssumme verlangen, die gross genug wäre, damit aus derselben einerseits die Bahn erbaut und anderseits das muthmassliche jährliche Betriebsdefizit gedeckt werden könnte.

Nach dem Gutachten der Herren Christen und Gysin wäre diese Abfindungssumme folgendermassen zu berechnen :

Der Bau der Bahn ist veranschlagt zu . . .	Fr. 2,330,000. — Cts.
Das muthmassliche jährliche Betriebsdefizit beträgt	
Fr. 42,000. — Cts., zu 4 % berechnet, ist hiefür	
ein Kapitalwerth einzusetzen von . . .	„ 1,050,000. — „
Total . . .	Fr. 3,380,000. — Cts.

Demgemäß proponiren wir Ihnen als Grundlage für die weitern Verhandlungen :

in erster Linie :

Bau und Betrieb einer normalspurigen Strassenbahn durch die Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn, eventuell durch den Bund;

in zweiter Linie :

Leistung einer Abfindungssumme von Fr. 3,380,000. — Cts.

Für den definitiven Abschluss eines Vertrages behalten wir uns die Ratifikation des Aargauischen Grossen Rathes vor.

Wir hoffen, dass das in dieser Proposition liegende bedeutende Entgegenkommen unsererseits die Verhandlungen fördern und zu einem guten Abschluss bringen werde.

Sollte eine gütliche Vereinbarung auf dieser Grundlage nicht zu Stande kommen, so müssten wir uns unsere vertragsmässigen Rechte gegenüber den beiden Bahngesellschaften im vollen Umfang vorbehalten.“

Diese Erklärungen wurden uns sofort mitgetheilt, gleichzeitig mit der Einladung zu einer zweiten Konferenz, welche am 12. Februar 1887 stattfand, an welcher die Herren Bundesräthe Welti, Hammer und Ruchonnet Theil nahmen, und die Eingaben der Komites nach einander besprochen wurden. Die Delegation der Nordostbahn wurde ebenfalls zu schriftlicher Beantwortung derselben aufgefordert, und es wurde diese Antwort von der Direktion in Verbindung mit der verwaltungsräthlichen Kommission in folgendem Wortlaute beschlossen und unterm 21. März 1887 an Herrn Bundesrat Welti zu Handen der dortseitigen Delegation abgesandt:

„In der Konferenz der Delegirten des hohen Bundesrates mit denjenigen der Nordostbahn, die unterm 12. v. M. in Bern abgehalten worden ist, haben die Begehren vorgelegen, welche auf Ihren Wunsch von den Vertretern

der sogenannten Moratoriumslinien mit Bezug auf den Bau der letztern und beziehungsweise auf die Ablösung der daherigen Bauverpflichtungen eingereicht worden waren. Es stand damals einzig noch die Erklärung der hohen Regierung des Kantons Aargau als Vertreterin der Linie Koblenz-Stein aus, welche Erklärung seither nun ebenfalls eingegangen ist.

Die Delegation der Nordostbahn hat sich bei der Konferenz ausser Stand erklärt, auf diese Willenskundgebungen sofort mit bestimmten Gegenvorschlägen zu antworten, und sie ist daher von Ihnen eingeladen worden, sich auf dieselben schriftlich vernehmen zu lassen.

Nachdem die Direktion der Nordostbahn sich inzwischen wegen der Linie Koblenz-Stein auch mit dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn ins Einvernehmen gesetzt hat, sind wir nunmehr im Falle, auf die erwähnten Begehren die nachstehenden Erklärungen abzugeben, beziehungsweise die nachfolgenden Gegenbemerkungen zu machen.

Bei Aufstellung der letztern haben wir geglaubt, uns nicht darauf beschränken zu sollen, Vergleichsvorschläge bloss für den Fall der Erwerbung des Nordostbahnenetzes durch den Bund einzureichen; es schien uns vielmehr geboten, unsere Propositionen auch für den Fall zu machen, dass der Rückkauf der Bahn aus welchem Grund immer nicht zu Stande kommen sollte. Zu diesem unserm Vorgehen sind wir durch folgende Erwägungen veranlasst worden:

Nach den uns von der bundesrätlichen Delegation in der Konferenz vom 13. November vor. J. gemachten Eröffnungen hat der Bundesrat aus dem Grunde geglaubt, den Rückkauf der Nordostbahn mit der Regelung der Moratoriumsangelegenheit in Verbindung bringen zu sollen, weil er der Ansicht ist, dass es nur auf diesem Wege möglich sein werde, eine den Rücksichten allseitiger Billigkeit thunlichst entsprechende Wahrung der widerstreitenden Interessen zu finden. So sehr wir nun auch den dahерigen Bestrebungen des Bundesrates unsere dankbare Anerkennung zollen, so dürfen wir doch auch nie ausser Acht lassen, dass eine baldige definitive Regelung der Moratoriumsangelegenheit allseitig dringendst gewünscht wird, dass aber zum Schaden aller Beteiligten viel kostbare Zeit verloren gehen würde, wenn die Verhandlungen vorläufig einzig auf der vom Bundesrathe in Vorschlag gebrachten Basis weiter gepflogen werden, aber schliesslich zu keinem befriedigenden Resultate führen sollten. Nach einem solchen Misserfolge würde wohl auch ein Versuch, eine gütliche Verständigung auf anderer Grundlage anzubahnen, mit vermehrten Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Dem Wunsch aber, dem eventuellen schiedsrichterlichen Entscheide vorgängig, kein Mittel unversucht zu lassen, das eine friedliche Austragung der Angelegenheit zu ermöglichen geeignet erscheint, können wir nicht entsagen. Wir wollen Ihnen auch nicht verhehlen, dass wir nach der bisherigen Haltung der Vertreter der Moratoriumslinien uns des Eindruckes nicht erwehren können, es werde der vom Bundesrathe in Aussicht genommene Rückkauf der Nordostbahn wohl kaum vermögen, eine Verständigung mit den Landesgegenden über eine Ablösung der Bauverpflichtungen zu bewirken, damit aber der Rückkauf selber vielleicht ernstlich in Frage gestellt sein.

Bei der Formulirung unserer nachfolgenden Erklärungen haben wir uns von dem ernsten Bestreben leiten lassen, sowohl hinsichtlich des Umfangs der von der Nordostbahn zu übernehmenden Leistungen, als in Bezug auf Masshalten in unsern Ansprüchen auf Entgegenkommen Seitens der Landesgegenden so weit als nur möglich zu gehen.

Wir fügen bei, dass wir für alle unsere Erklärungen, durch welche auf die Nordostbahn und beziehungsweise Schweizerische Centralbahn Verpflichtungen übernommen werden oder auf Rechte derselben Verzicht geleistet wird, jetzt und im Verlaufe späterer Verhandlungen und ohne dass dies jeweils ausdrücklich wiederholt wird, stets die Genehmigung des Verwaltungsrathes und der Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn und beziehungsweise der Schweizerischen Centralbahn vorbehalten.

Des Fernern betonen wir, dass die Verwaltung der Nordostbahn sich durch die Beteiligung an den im Gange befindlichen Verhandlungen keineswegs des Rechtes begeben will, die Frage, ob und inwieweit rechtlich gültige und gerichtlich klagbare Verpflichtungen der Nordostbahn vorliegen, dem gerichtlichen Entscheide zu unterstellen,

sofern und soweit eine Verständigung mit den Beteiligten nicht möglich werden sollte, und der Nordostbahn in Folge dessen Leistungen zugemuthet werden wollten, welche dieselbe als zu unbillig und zu drückend erachten müsste.

Dies vorausgeschickt, gehen wir nun zu den sachlichen Erklärungen über.

Was zunächst die auszusetzenden Abfindungssummen anbelangt, so nehmen wir davon Umgang, denjenigen Komites gegenüber, welche bereits grundsätzlich abgelehnt haben, auf Verhandlungen über Ablösung der Bauverpflichtung einzutreten, bezügliche spezielle Anerbietungen zu machen. Wir könnten uns ohnehin nicht entschliessen, in unsern Abfindungsofferten erheblich weiter zu gehen, als es bereits geschehen ist, zum Theil aus dem Grunde, weil wir die gemachten Offerten überhaupt für angemessen erachten, zum Theil deshalb, weil der Nachtheil, welcher der Nordostbahn aus dem Bau einzelner Moratoriumslinien droht, vorwiegend im Einnahmenausfall auf ihren andern Linien zu suchen ist, dieser Nachtheil aber auch dann bestehen bliebe, wenn die betreffenden Linien von anderer Seite gebaut würden. Gerade durch die Aussetzung grosser Abfindungsbeträge würde aber der Bau dieser Konkurrenzlinien nicht verhindert, sondern gegentheils gefördert werden. Dieses Bedenken besteht nun allerdings im Falle des Rückkaufes des ganzen Nordostbahnnetzes durch den Bund nicht, und wir erklären uns daher bereit, dem Bundesrathe für diesen Fall eine Gesamtsumme von 4 Millionen Franken zu gutfindender Verwendung für unsere Mitkontrahenten zur Verfügung zu stellen, soferne damit die Nordostbahn von allen ihren Verpflichtungen bezüglich der zurückgestellten Linien liberirt werden kann. Nicht inbegriffen in der genannten Summe wäre der noch festzustellende Beitrag der Schweizerischen Centralbahn für Ablösung ihrer Verpflichtungen bezüglich der Linie Koblenz-Stein. Hinsichtlich der Abfindungssummen, welche die Nordostbahngesellschaft auch im Falle ihres Fortbestandes an diejenigen Komites, die wenigstens die Möglichkeit einer Ablösung noch offen lassen, zu leisten geneigt ist, verweisen wir auf die speziellen Erklärungen bei den einzelnen Linien.

Als selbstverständlich nehmen wir an, dass die Abfindungssummen gemäss der Vereinbarung mit dem Bundesrathe vom 8. April 1885 in die Aktiven der Bilanz, Ziffer V (zu amortisirende Verwendungen) eingestellt werden können.

Soweit eine Ablösung der Baupflicht nicht erzielt werden kann, erklärt sich die Nordostbahn bereit, die betreffenden Linien successiv innerhalb 12 Jahren vom Perfektwerden der Verständigung an zu erstellen, sofern die Bauverträge und respektiven Konzessionen die unten näher anzugebenden Modifikationen erhalten und in der Meinung, dass, wenn über die Reihenfolge des Baues eine allseitige Verständigung nicht möglich sein sollte, es Sache des Bundesrathes als bestellten Schiedsrichters wäre, diese Reihenfolge zu bestimmen, wobei aber immerhin darauf Bedacht genommen werden müsste, die der Nordostbahn aus dem Bau und Betrieb erwachsenden Lasten auf die Gesamtbaufrist thunlichst gleichmässig und in billiger Weise zu vertheilen. Hinsichtlich der eventuellen Baufrist für die Linie Thalweil-Zug wird auf den speziellen Vorbehalt bei Besprechung dieser Linie verwiesen.

Für den Fall, dass sich der Ausführung der Bauten zeitweise ausserordentliche Schwierigkeiten entgegenstellen sollten, z. B. in Folge Ausbruch eines Krieges oder einer längere Zeit andauernden Geldkrise, müsste dem Bundesrathe das Recht vorbehalten bleiben, auf Verlangen der Nordostbahn die Baufrist entsprechend zu verlängern.

Die speziellen Erklärungen, die wir für die einzelnen Linien abzugeben im Falle sind, sind folgende:

„I. Rechtsufrige Zürichseebahn.“

Nächst der Linie Thalweil-Zug ist die rechtsufrige Zürichseebahn diejenige Moratoriumslinie, durch deren Bau und Betrieb die Nordostbahn am schwersten belastet würde. Es müssen darum mit Bezug auf dieses Projekt erheblich weitergehende Zugeständnisse beansprucht werden, als solche vom Komite gemacht werden wollen. Wir stellen den Begehren des letztern folgende Vorschläge entgegen:

1. Die Nordostbahn erklärt sich zur Bauausführung im Sinne der allgemeinen Bemerkungen im Eingange des Schreibens und unter folgenden speziellen Bedingungen und Vorbehalten bereit:

- a) Der Bau ist unter bleibender Entbindung der Nordostbahn von der Verpflichtung zur Fortsetzung der Linie bis in den Bahnhof Zürich auf die Strecke Rapperswyl-Stadelhofen zu beschränken, wobei die Wahl des Trace, speziell auch eines der obren Projekte, mit etwaigen von der Nordostbahn für nothwendig erachteten Modifikationen, der letztern anheingestellt bleibt. Stationen sollen angelegt werden in Stadelhofen (ausschliesslich für Personen, Gepäck und landwirtschaftliche Traglasten), in Riesbach (beim Tiefenbrunnen), Zollikon (Haltstelle), Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Ütikon, Männedorf, Ötikon (Stäfa), Ürikon und Feldbach.
- b) Für den durchgehenden Güterverkehr ist zwischen den Stationen Riesbach (Tiefenbrunnen) und Wollishofen eine Trajektverbindung zu erstellen und gleichzeitig mit Eröffnung der Bahn dem Betriebe zu übergeben.
- c) Zur Beförderung der Personen sollen während des Sommers in jeder Richtung täglich mindestens sechs, während des Winters mindestens fünf Bahnzüge zur Ausführung gebracht werden. Eine Verpflichtung zum Anhalten auf sämmtlichen Stationen besteht jedoch nur für die in der Zürcherischen Konzession vom 17. Juni 1871 festgesetzte Zahl von je 4 Zügen.
- d) In dem durch die Trajektverbindung (litt. b) zu vermittelnden Verkehr sind für die Berechnung der Taxen von und nach dem Bahnhofe Zürich die effektiven Distanzen des dem Gutachten der Herren Koller, Buri und Grandjean vom 10. August 1886 zu Grunde gelegten Trace der Strecke Bahnhof Zürich-Stadelhofen-Tiefenbrunnen massgebend.
- e) Seitens der Landesgegend ist der Nordostbahn ein Darlehen von 5 Millionen Franken, einschliesslich des Staatsbeitrages, zu beschaffen, das während der Bauperiode zu 4⁰/o, vom Tage der Betriebseröffnung an dagegen während 15 Jahren zu durchschnittlich 2⁰/o zu verzinsen ist.
- f) Die Erstellung der Zufahrtsstrassen zu den Stationen ist Sache der betreffenden Gemeinden.
- g) Die Bestimmungen unter a, b, c und d sollen der Konzession einverleibt, d. h. es soll diese entsprechend modifizirt werden. Privatrechtlichen Charakter erhalten nur die Bestimmungen unter e und f.
- h) Alle weiter gehenden Begehren des Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn, wie solche in dem Schreiben desselben an den Vorstand des Eisenbahndepartements vom 26. Januar d. J. enthalten sind, werden in dem Sinne abgelehnt, dass lediglich auf die Bestimmungen der Konzession und auf die gesetzlichen Vorschriften verwiesen wird.
- i) Das Komite verzichtet auf weitere Geltendmachung der zu seinen Gunsten lautenden gerichtlichen Urtheile betreffend die Ausrichtung von Dividenden an die Inhaber der Prioritätsaktien und anerkennt auch für die Folge das Recht der Nordostbahn, die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom hohen Bundesrat genehmigten und eventuell auf Klage des letztern vom Bundesgerichte festgestellten Bilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

2. Hinsichtlich einer eventuell an Stelle der Bauausführung tretenden Abfindungssumme verweisen wir auf das im Eingange (Seite 17) Gesagte.

„II. Linie Eglisau - Schaffhausen.“

Wir haben der Erklärung des Initiativkomite für diese Linie mit Bedauern entnommen, dass dasselbe jede Konzession und jedes Entgegenkommen ablehnt und einfach auf dem Vertrage von 1873 beharren will. Obgleich wir einer solchen Erklärung gegenüber ebenfalls einfach auf den Schiedsspruch des Bundesrates abstehen könnten,

wollen wir doch, um die vermittelnde Stellung der hohen Behörde nicht zu erschweren, der genannten Erklärung folgende Anerbieten gegenüberstellen:

1. Die Nordostbahn ist zur Bauausführung im Sinne der im Eingange dieses Schreibens enthaltenen allgemeinen Bemerkungen und unter folgenden speziellen Bedingungen und Vorbehalten einverstanden:

- a) Für die Rheinbrücke bei Eglisau ist von den zuständigen Behörden ein den Taxberechnungen zu Grunde zu legender Distanzzuschlag von 4 Kilometern zu bewilligen.
- b) Das Subventionsdarlehen soll um den gesetzlichen Staatsbeitrag des Kantons Zürich erhöht werden. Das-selbe ist während der Bauzeit zu 4% per Jahr, vom Tage der Betriebseröffnung an dagegen während 15 Jahren zu durchschnittlich 2% per Jahr zu verzinsen.
- c) Die Erstellung der Zufahrtsstrassen zu den Stationen ist Sache der betreffenden Gemeinden.
- d) Das Komite verzichtet auf fernere Geltendmachung des zu seinen Gunsten gefällten gerichtlichen Urtheiles betreffend Ausrichtung einer Dividende an die Prioritätsaktien für das Jahr 1880 und anerkennt auch für die weitern verflossenen Jahre und für die Folge das Recht der Nordostbahn, die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom Bundesrathe genehmigten oder auf Klage des letztern vom Bundesgerichte festgestellten Bilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

2. Hinsichtlich einer eventuell an Stelle der Bauausführung tretenden Abfindungssumme verweisen wir auf das im Eingange (Seite 17) Gesagte.

„III. Linie Etzweilen - Schaffhausen.“

Zu der Erklärung des Verwaltungsrathes dieser Linie haben wir zunächst zu bemerken, dass wir von den unter Ziffer I derselben zitierten Verträgen nicht alle als perfekt geworden anerkennen können.

Im Übrigen entnehmen wir der Erklärung gerne die Geneigtheit des Verwaltungsrathes, die Nordostbahn ihrer Bauverpflichtungen gänzlich zu entbinden, können aber in der unter Ziffer I. 6 geforderten Auslösungssumme von einer Million Franken eine angemessene Konzession nicht erblicken. Auch auf die eventuelle (zweite) Proposition des Verwaltungsrathes können wir nicht eintreten.

Bei dieser Linie müssen wir überhaupt darauf aufmerksam machen, dass die bestehenden Vereinbarungen in einem für die Nordostbahn ganz wesentlichen Theile ohne Schuld der letztern nicht mehr vollzogen werden können und daher in ihrer Totalität hinfällig geworden sind. Es ist nämlich der Nordostbahn vertraglich eine Vertretung in den Gesellschaftsorganen zugesichert, die Bezeichnung einer solchen nun aber durch das inzwischen erlassene Bundesgesetz über das Obligationenrecht verunmöglicht worden, indem gemäss Art. 664 desselben die Wahl der Verwaltung zu den ausschliesslichen Befugnissen der Generalversammlung der Aktionäre gehört.

Gleichwohl sind wir, um auch hier in loyalster Weise unserer Entgegenkommen zu zeigen, bereit, eine Abfindungssumme von Fr. 500,000 auszurichten unter folgenden näheren Bestimmungen:

- a) Wir acceptiren die vom Verwaltungsrathe der Gesellschaft Etzweilen-Schaffhausen unter Ziffer I, 1—4 und litt. a, b und c von Ziffer 6 seiner Eingabe formulirten Bedingungen.
- b) Die Nordostbahn gewährt der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen die Mitbenutzung des Bahnhofes Etzweilen und eines zirka 1,6 Kilometer langen in diesen Bahnhof führenden Stückes Bahlinie der Strecke Stammheim-Etzweilen ohne Einkauf, in der Meinung jedoch, dass die durch Einführung der Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen nothwendig werdenden besondern Bauausgaben von der letztern Unternehmung zu tragen wären, namentlich auch die Kosten der Erstellung eines zweites Geleises auf vorerwähntem Bahnstücke, falls ein solches nothwendig werden sollte.

- c) Für Benutzung des erwähnten Bahnstückes partizipiert die Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen an den Bewachungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten desselben nach Massgabe der darüber geführten Lokomotiv- und Wagenachsen.
- d) Ebenso partizipiert die Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen an der Verzinsung der Station Etzweilen, sowie an den Kosten des Betriebes, der Bewachung, des Unterhaltes und der Erneuerung desselben pro rata ihrer ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen.
- e) Der Verwaltungsrath der Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen verzichtet auf fernere Geltendmachung des zu seinen Gunsten gefällten gerichtlichen Urtheiles betreffend Ausrichtung von Dividenden an die Prioritätsaktien und anerkennt auch für die Folge das Recht der Nordostbahn, die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom Bundesrat genehmigten oder auf Klage des letztern vom Bundesgerichte festgestellten Bilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

„IV. Linie Dielsdorf - Niederweningen.

In der Erklärung dieses Komite können wir ebenfalls eine angemessene Konzession nicht erblicken. Der Begriff einer Sekundärbahn ist beim Mangel aller diesfälligen gesetzlichen Bestimmungen ein ganz unsicherer, und es könnte desswegen nicht auf die Gemeindesubvention verzichtet werden. Das Komite hat uns erklärt, dass es durch keinen Moratoriumsvertrag gebunden sei, und gerichtliche Schritte in Aussicht gestellt, die wir gewärtigen müssen.

Unsere im Eingange dieses Schreibens abgegebenen allgemeinen Erklärungen gelten gleichwohl auch für diese Linie, mit folgenden speziellen Vorbehalten:

- a) Die Landesgegend hat der Nordostbahn ein Darlehen von Fr. 157,000 zu beschaffen, das während der Bauzeit zu 4% per Jahr zu verzinsen ist, von der Betriebseröffnung an dagegen 20 Jahre lang unverzinslich sein soll; eventuell bleibt hinsichtlich der Subvention die Erklärung der Nordostbahn vom 2. August 1872 massgebend.
- b) Die Erstellung der Zufahrten zu den Stationen ist ausschliesslich Sache der betreffenden Gemeinden.
- c) Das Komite anerkennt das Recht der Nordostbahn, die bereits beschlossenen Dividenden auszurichten und auch in der Folge die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom Bundesrat genehmigten, eventuell auf Klage des letztern durch das Bundesgericht festgestellten Jahresbilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

Selbstverständlich würde mit dem Momente der angedrohten Klageeinleitung unsere Offerte hinfällig.

„V. Linie Thalweil - Zug.

Vor Allem aus bestreiten wir dem sich der Nordostbahn jetzt gegenüberstellenden Initiativ-Komite für Thalweil-Zug-Goldau die Sachlegitimation. Den Vertrag betreffend Ausführung der linksufrigen Zürichseebahn nebst der Abzweigung von Thalweil nach Zug hat die Nordostbahn seiner Zeit mit dem Central-Komite für Begründung einer linkseitigen Zürichseebahn abgeschlossen, und wir können nicht zugeben, dass sich nun ein ganz anderes Komite an die Stelle jenes Mitkontrahenten setze.

Sodann ist mit Bezug auf diese Linie zu bemerken, dass der zitierte Vertrag zum weitaus grössten Theile längst erfüllt ist, und die Baukosten für die erstellte Linie einen Betrag erreicht haben, wie er für dieselbe und für die Abzweigung von Thalweil nach Zug zusammen in Aussicht genommen war.

Endlich ist darauf aufmerksam zu machen, dass für die Strecke von der Zürich-Zuger'schen Kantongrenze bis Zug noch keine Konzession besteht, und daher erst noch zu gewärtigen wäre, ob eine solche von den zuständigen Behörden überhaupt ertheilt werden wird.

Dennoch wollen wir uns zu Handen desjenigen Komitee, das in Sachen legitimirt ist, zu folgenden Propositionen herbeilassen:

1. Die Nordostbahn bezahlt dem Komitee eine Abfindungssumme von Fr. 600,000, fällig ein Jahr nach Acceptation der Offerte.
2. Eventuell erklärt sich die Nordostbahn unter den Eingangs aufgeföhrten allgemeinen und den nachfolgenden speziellen Bedingungen und Vorbehalten bereit, den Bau und Betrieb der Linie zu übernehmen:
 - a) Die Wahl des Trace bleibt innerhalb der Bestimmungen von Art. 1, Ziffer 2 des Vertrages vom 4. Juli 1872 der Nordostbahn überlassen.
 - b) Die Linie ist unter allen Umständen nicht früher als ein Jahr nach Eröffnung der Linie Zug-Goldau dem Betriebe zu übergeben (Art. 5 des zitierten Vertrages).
 - c) Für die Taxberechnung auf den Strecken mit über 12⁰/00 Steigung und auf den Tunnelstrecken ist von den zuständigen Behörden ein Distanzzuschlag von 50⁰/0 zu gewähren.
 - d) Seitens der Landesgegend ist der Nordostbahn ein Darlehen von 2 Millionen Franken, einschliesslich des Staatsbeitrages zu beschaffen, das während der Bauperiode zu 4⁰/0, vom Tage der Betriebseröffnung an dagegen während 15 Jahren zu durchschnittlich 2⁰/0 zu verzinsen ist.
 - e) Das Komitee anerkennt das Recht der Nordostbahn, die bereits beschlossenen Dividenden auszurichten und auch in der Folge die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom Bundesrathe genehmigten, eventuell auf Klage des letztern durch das Bundesgericht festgestellten Jahresbilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

„VI. Linie Koblenz - Stein.“

Zu unserm Bedauern sind wir heute noch nicht in der Lage, zu dem Vorschlage der hohen Regierung des Kantons Aargau betreffend Bau einer normalspurigen Strassenbahn bestimmte Stellung zu nehmen. Die von den Herren Christen und Gysin in ihrem Gutachten vom 26. Dezember 1886 aufgestellten Berechnungen sind nach der eigenen Angabe der Experten nur eine mehr oder minder oberflächliche Schätzung auf Grund einer Terrainbesichtigung und an der Hand einer Siegfried-Karte im Massstabe von 1 : 25,000, weil für ein eingehenderes Tracestudium die verfügbare Zeit nicht ausreichte. Unter diesen Umständen haben es die Verwaltungen der Schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn für durchaus nothwendig erachtet, den Befund der Experten noch einer näheren Prüfung durch den Oberingenieur der Nordostbahn zu unterstellen. Die bezüglichen Aufträge sind bereits ertheilt, und wir werden nicht ermangeln, Ihnen sofort nach Eingang des Berichtes weitere Eröffnungen zu machen.

Wir glauben, dass kein billig Denkender uns das Zeugniß versagen werde, dass in unsern vorstehenden Erklärungen die Bereitwilligkeit dokumentirt sei, für die an den Moratoriumslinien interessirten Landesgegenden Opfer zu bringen, die auf eine lange Reihe von Jahren hinaus, wenn nicht für immer, schwer auf der Nordostbahn lasten werden. Wir müssen darum aber auch jetzt schon die bestimmte Erklärung abgeben, dass die Nordostbahn nicht in der Lage wäre, bei den folgenden Verhandlungen Zugeständnisse zu machen, die in irgend welcher Richtung erheblich weiter gehen würden, es wäre denn, dass ihr dafür in irgend einer Form ausreichende Kompensationen gewährt werden könnten.

Im Übrigen enthalten unsere Offerten mehrfach nur die Grundzüge für eine Verständigung, und muss eine präzisere und detaillierte Regelung der Angelegenheit den fernern Verhandlungen vorbehalten bleiben.

Indem wir nunmehr Ihren weiteren Eröffnungen entgegensehen, benutzen wir diesen Anlass, Sie, hochgeachteter Herr Bundesrath, unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Zürich, den 21. März 1887.

Im Namen der Delegirten der Schweizerischen Nordostbahn:

Studer.“

Ueber die weitere Behandlung der Angelegenheit sind wir zur Zeit, da wir unseren Bericht schliessen müssen, nicht im Stande Mittheilungen zu machen.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Im Berichtsjahre hat sich die schon im letztjährigen Geschäftsbericht angekündigte Verschmelzung der Konferenz der Reformtarifbahnen mit der allgemeinen schweizerischen Eisenbahnkonferenz vollzogen, nachdem die Westschweizerischen Bahnen auf den 1. März 1886 ihren neuen internen, auf dem Reformsystem beruhenden Gütertarif in Kraft gesetzt, und damit das genannte System für alle Konferenzverwaltungen Geltung erlangt hatte. Demzufolge werden wir unsere Mittheilungen über Gütertarifangelegenheiten, welche die Gesamtheit der schweizerischen Bahnen betreffen und Bedeutung genug haben, um in unsren Berichten erwähnt zu werden, von jetzt an wieder mit den übrigen Mittheilungen betreffend die Thätigkeit der Eisenbahnkonferenz vereinigen.

In dieser Hinsicht ist zunächst die Niedersetzung einer Kommission für Angelegenheiten des Gütertarifwesens zu erwähnen, welche auf Anregung der Konferenz der Reformtarifbahnen von der Eisenbahnkonferenz beschlossen wurde. Diese Kommission hat alle Fragen betreffend die Anwendung, Abänderung oder Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vorzuberathen, darüber bestimmte Anträge zu formuliren und (soweit nöthig) die Vollziehung der einschlägigen Konferenzbeschlüsse zu besorgen. Hiemit wird bezweckt, der Weiterbehandlung des Gütertarifwesens die wünschbare Sorgfalt und Stetigkeit zu sichern, sowie auch einer nachtheiligen Verzögerung bei Erledigung der zur Erörterung gelangenden Fragen nach Möglichkeit vorzubeugen, ohne die allgemeine Konferenz in allzu starkem Masse hiefür in Anspruch zu nehmen. In die Kommission ordnet jede Verwaltung einen Vertreter ab; dieselbe hat einen ständigen Sekretär, während ihr Präsidium der jeweiligen, alljährlich wechselnden Präsidialverwaltung der Konferenz zukommt.

Hinsichtlich der Art, wie Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften und der zugehörigen Güterklassifikation in Ausführung zu bringen seien, hatte noch die Konferenz der Reformtarifbahnen Erörterungen mit dem Eisenbahndepartement, die wir ihrer prinzipiellen Bedeutung wegen etwas eingehender erwähnen zu sollen glauben. Noch im Vorjahr nämlich, nach Vorlage der von den Reformtarifbahnen auf den 1. April 1885 beschlossenen Neuausgabe der genannten Tarifvorschriften, welche namentlich bezweckte, dem Verkehr im Anschluss an entsprechende Änderungen der deutschen Tarifvorschriften eine grössere Zahl von Vortheilen zum Theil sehr wesentlicher Art zuzuwenden, eröffnete das Departement uns als Präsidialverwaltung der Reformtarifbahnen mit Schreiben vom 30. März 1885, dass es künftig Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften nur nach vorausgegangener Vorlage eines Entwurfs zulassen und den Bahnen mit Rücksicht auf die Art und Weise des Zustandekommens der Reformtarife das Recht, einseitig Änderungen an denselben vorzunehmen, nicht zugestehen könne. In einer vorläufigen Antwort bemerkten wir, unter Hinweis auf die den Bahnen nach Konzessionen und Gesetz hinsichtlich Bildung ihrer Tarife zukommende Rechtsstellung, dass wir diese Eröffnung der Konferenz der Reformtarifbahnen vorlegen werden und es als der Sache förderlich ansehen würden, wenn das Departement uns Aufschluss darüber geben wollte, in welcher Richtung es die verlangten bezüglichen Vorlagen einer Prüfung unterstellen zu sollen glaube. „Ihre Äusserung (fügten wir bei) legt nämlich die Vermuthung nahe, dass Sie die freie Verfügung über Zulassung oder Nichtzulassung der von den Reformtarifbahnen beschlossenen Änderungen glauben beanspruchen zu sollen, und dass Sie sich hiebei insbesondere als verpflichtet erachten, Änderungen, welche nach irgendwelcher Richtung Tariferhöhungen mit sich zu bringen scheinen, entgegenzutreten, selbst wenn letztere durch gleichzeitige Ermässigungen

mehr als kompensirt werden. Es kann Ihnen nun unmöglich entgehen, dass hiedurch die Initiative der Bahnverwaltungen für Verbesserung und Weiterbildung des dermaligen Tarifsystems gelähmt, und dass (auch abgesehen hievon) diese Fortentwicklung in hohem Grade erschwert und verzögert würde, wenn keine Änderungen an den Tarifvorschriften mehr möglich wären, so lange nicht auf dem Wege mühsamer und zeitraubender Korrespondenzen die Sanktion Ihres Departements dafür erwirkt worden.“ — Die Antwort des Departements lehnte die Ertheilung des gewünschten Aufschlusses ab, „wenn wir auch (war beigefügt) die Meinung theilen, dass die dem Departement durch das Gesetz angewiesene Stellung gegenüber den Tarifvorschriften für die Bahnen von Bedeutung sein dürfte. Das Eisenbahndepartement hat so wenig eine Verpflichtung als ein Interesse, sich darüber auszusprechen, welche Massregeln es in künftigen Fällen zur Anwendung bringen werde, sondern es behält sich vor, seine Entscheidungen auf bestimmte Vorlagen hin zu treffen“. Die Konferenz der Reformtarifbahnen pflegt über die Forderung des Departements wiederholt Berathungen, ohne aber hinsichtlich der darüber abzugebenden Erklärungen sich vollständig einigen zu können. Dass die den Bahnen für Bildung der Tarife zukommende Rechtsstellung zu verwahren und die Forderung des Departements abzulehnen sei, insoweit es damit beabsichtige, das ihm gegenüber den Bahntarifen zukommende Kontrolrecht in ein Recht freier Genehmigung oder Nichtgenehmigung zu erweitern, darüber waren alle Verwaltungen einig, während über die Frage, ob (unter Wahrung dieser Rechtsstellung) dem Begehrn jeweiliger Vorlage der Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften fürderhin Folge zu geben sei, die Ansichten auseinandergingen.

Hiedurch verzögerte sich die von den Bahnverwaltungen beabsichtigte Ausgabe eines ersten Nachtrages zu den allgemeinen Tarifvorschriften bis ziemlich weit in das Berichtsjahr hinein. Ohne Zustimmung des Eisenbahndepartementes konnte die Einrückung der bezüglichen Publikation in das offizielle Organ für Eisenbahnkundmachungen nicht erfolgen, und hinwieder lehnten einzelne Verwaltungen die Zustimmung zur vorherigen Vorlage des Nachtrages beharrlich ab. Für uns als Vertreter der Reformtarifbahnen erwuchs hieraus namentlich auch gegenüber dem Departement eine ziemlich unangenehme Situation, und wir gelangten daher dazu, im Sinne der Mehrheit der Bahnen den Nachtrag, bevor seine Publikation erfolgte, am 6. Mai 1886 dem Departement in Vorlage zu bringen. Hiebei erwiederten wir dessen Schreiben vom 30. März 1885, in Zusammenfassung der von allen Bahnverwaltungen getheilten Ansichten, mit nachstehenden Bemerkungen:

„Wir machen zunächst aufmerksam, dass die Neuauflage der Tarifvorschriften vom 1. April 1885 keine einzige Änderung enthielt, welche nicht die Zustimmung aller daran beteiligten Bahnverwaltungen erhalten hätte. Ihre Eröffnung kann daher nicht etwa dahin aufgefasst werden, dass Sie sich verpflichtet glauben, Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften, welchen nur ein Theil der Verwaltungen zugestimmt hat, entgegenzutreten. Vielmehr scheinen Sie das Recht in Anspruch zu nehmen, Änderungen oder Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation auch dann, wenn alle Bahnverwaltungen dieselben als nothwendig oder wünschbar ansehen, nach eigenem Ermessen gutzuheissen oder zu verhindern. Sollten Sie wirklich einen derartigen Anspruch erheben, so bedauern die Reformtarifbahnen, denselben als gesetzlich unstatthaft bezeichnen und ablehnen zu müssen.

„Durch Art. 35 des schweizerischen Eisenbahngesetzes ist den Bundesbehörden lediglich ein, dort näher umschriebenes Recht der Kontrolle über die Eisenbahntarife gewahrt, im Übrigen aber das den Bahnverwaltungen durch die Konzessionen zugesicherte Recht freier Bildung ihrer Tarife unangetastet geblieben. Auf diesem gesetzlich gegebenen Boden wünschen die Bahnverwaltungen auch hinsichtlich der Gütertarife zu verbleiben, da sie in den Verhandlungen, welche der einheitlichen Annahme des Reformsystems vorangegangen sind, keinerlei Anhaltspunkte zu entdecken vermögen, welche bei den Gütertarifen ausnahmsweise, über das Gesetz hinausgehende Rechtsansprüche der Bundesbehörden zu begründen vermöchten. Sollte der Anspruch Ihres Departements sich darauf stützen, dass anlässlich der Einführung der Reformtarife einzelnen Gesellschaften Taxerhöhungen oder andere Vortheile zugestanden worden seien, welche Angesichts der bestehenden gesetzlichen und konzessionsgemässen Vorschriften der besonderen

bundesrätlichen Zustimmung bedurften, so könnte die Konferenz der Reformtarifbahnen diese Begründung nicht als stichhaltig anerkennen. Es ist zu beachten, dass die Einführung der Reformtarife im Durchschnitt dem Verkehr wesentliche Vortheile brachte und die erwähnten Zugeständnisse nur eine theilweise Kompensation für die von den betreffenden Bahnverwaltungen übernommenen Opfer bildeten. Augenscheinlich würde man daher viel zu weit gehen, wenn man aus diesen Zugeständnissen den Dahinfall des Taxbildungsrechtes gegenüber allen dem Reformsystem beigetretenen Gesellschaften, soweit es sich um Fragen der Reformtarife handelt, zu folgern versuchen wollte. Vielmehr können die Bundesbehörden nur die Berechtigung beanspruchen, ihre Zugeständnisse wieder zurückzuziehen, wenn in Folge wesentlicher Änderungen an dem eingeführten Tarifsystem die Voraussetzungen, unter denen jene gemacht worden sind, dahinfallen sollten.

„Die Bahnverwaltungen geben um so eher der Hoffnung Raum, dass die ihnen konzessionsgemäß und gesetzlich zukommende Rechtsstellung auch hinsichtlich der allgemeinen Tarifvorschriften fernerhin Anerkennung finden werde, als nach ihrer Überzeugung für Niemanden ein Vortheil daraus erwachsen würde, wenn die Bahnen in Fortbildung dieser Tarifvorschriften, das allgemeine Kontrolrecht der Bundesbehörden stets vorbehalten, für die Folge gehemmt wären. Schon die seitherige Erfahrung hat gezeigt, dass diese Fortbildung durchaus auf der Bahn weiterer Zugeständnisse an den Verkehr stattfindet, und ein Missbrauch der von den Bahnen beanspruchten Rechtsstellung nicht zu befürchten ist.“

Das Eisenbahndepartement erklärte im Schreiben vom 26. Mai, dass es gegen den vorgelegten Nachtrag keine Einwendungen erhebe, worauf seine Inkraftsetzung auf den 1. Juli erfolgte. Dabei äusserte es sich in prinzipieller Hinsicht folgendermassen: „Das in Art. 35 des Eisenbahngesetzes dem Bunde gewahrte Kontrolrecht kann nur wirksam ausgeübt werden, sofern dem Departement rechtzeitig, d. h. vor der Inkraftsetzung von den geplanten Änderungen an den Tarifvorschriften und der Güterklassifikation Mittheilung gemacht wird. Überdem wiederholen wir, dass sowohl die Tarifvorschriften als die Güterklassifikation das Produkt von Vereinbarungen zwischen den Aufsichtsbehörden und den Bahnverwaltungen sind und den letztern daher auch aus diesem Grunde das Recht der einseitigen Abänderung nicht zugestanden werden kann. Das Departement muss somit darauf bestehen, dass ihm jede Änderung im vollen Wortlaut so zeitig zur Kenntniss gebracht werde, dass allfällige Einsprachen und Abänderungsbegehren vor der Inkraftsetzung berücksichtigt werden können. Damit ist weder die Rechtsstellung der Bahnen beeinträchtigt, noch die Fortbildung der Tarifvorschriften gehemmt, wenn diese durchaus (!) auf der Bahn weiterer Zugeständnisse an den Verkehr stattfinden.“ — Es wird sich zeigen, ob der Weg, auf welchen hiedurch das Gütertarifwesen geleitet worden ist, wirklich dem Verkehr zum Vortheil gereicht; unter allen Umständen führt derselbe, wie schon die Erfahrung mit dem Entwurf eines zweiten Nachtrags zu den Tarifvorschriften beweist, zu einer wesentlichen Verzögerung auch solcher Tarifmassnahmen, welche im Interesse des Verkehrs liegen.

Über die Verhandlungen, welche mit dem Eisenbahndepartement aus Veranlassung des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember 1884 stattgefunden haben, und die dabei gemachten Tarifzugeständnisse wurde schon im ersten Abschnitt berichtet. Hier bleibt noch zu erwähnen die Aufstellung eines schweizerischen Ausnahmetarifes Nr. 10, wonach Flüssigkeiten in Reservoir- oder Cisternenwagen zur Aufgabe kommen können, ohne dass vom Gewicht des Reservoirs oder der Cisterne eine Fracht berechnet wird.

Von den weiteren Verhandlungen der Eisenbahnkonferenz über Verkehrsverhältnisse erwähnen wir die folgenden: Die im Laufe der Zeit erlassenen verschiedenen und theilweise nicht übereinstimmenden Vorschriften über die den Sendungen nach dem Auslande zu Handen der ausländischen Zollämter beizugebenden Z o l l d e k l a r a t i o n e n sind gesammelt und gesichtet worden, und es ist gelungen, an Stelle der vielerlei Formulare und Vorschriften für die

Zollstellen der verschiedenen Staaten ein einheitliches Formular mit gleichmässiger Instruktion aufzustellen und einzuführen. — Im Benehmen mit dem eidgenössischen Militärdepartement ist eine Instruktion über die Anwendung der Militärtaxe für den Transport von Pferden und deren Begleiter vereinbart worden, welche insbesondere die Fälle der Berechtigung zur Beanspruchung derselben genauer beschreibt und damit den häufig vorgekommenen Beanstandungen berechtigter Begehren, wie auch der missbräuchlichen Anwendung begegnen soll. — Die zunehmende Bedeutung der Eilgutsendungen zur Gepäcktaxe veranlasste die Konferenz, die veralteten und ungenügenden Vorschriften über diesen Verkehr zu revidiren und als Reglement und Tarif für die Beförderung von Expressgut herauszugeben. Hiebei musste nothwendig die Frage auftreten, ob bei der Berechnung der Taxen dieses Tarifs der neue Fahrposttarif der eidgenössischen Postverwaltung berücksichtigt werden solle, da dieser letztere namentlich auf grössere Distanzen sehr billig ist, infolge dessen den Bahnverwaltungen viele Transporte entzieht und dadurch zur Überfüllung der Bahnpersonenwagen und daherigen grössern Leistungen der Bahnverwaltung für die Postbeförderung mit beiträgt. Die Frage ist verneint worden, einerseits um nicht mit der Post einen Konkurrenzkampf zu eröffnen, anderseits mit Rücksicht darauf, dass in der Vergütung, welche die Postverwaltung den Bahnverwaltungen für die nicht postzwangspflichtigen Colli (über 5 Kgr.) bezahlt, eine theilweise Entschädigung für die ihnen entgehenden Transporte geboten ist. — Von der Einräumung der Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen wird von Seite vieler Reisender ein den Mitreisenden oft sehr lästig fallender Missbrauch gemacht, und die ungleichmässige Handhabung der fraglichen Reglementsbestimmung auf verschiedenen Linien führt zu vielen Anständen zwischen dem Zugpersonal und den Reisenden. Einer Anregung, den Vollzug der erwähnten Vorschriften dadurch zu erleichtern und gleichförmiger zu gestalten, dass neben der im Reglement vorgesehenen Bestimmung des Maximalgewichts auch Maximal-Dimensionen des in den Wagen zugelassenen Handgepäcks festgestellt würden, wie dies z. B. bei französischen und italienischen Bahnen der Fall ist, konnte mit Rücksicht auf die Konstruktion der grössern Zahl der schweizerischen Personenwagen zur Zeit keine Folge gegeben werden; doch wird bei Neuanschaffungen und Umbauten von Wagen auf thunliche Vermehrung der zur Unterbringung solchen Gepäcks geeigneten Einrichtungen Bedacht genommen werden. — Mit den Gesandtschaften der vier angrenzenden auswärtigen Staaten ist s. Z. durch Vermittlung der Bundesbehörden eine Vereinbarung über die Heimbeförderung von armen Angehörigen derselben aus der Schweiz vereinbart worden. Ein Antrag, diese Vereinbarung dahin zu erweitern, dass arme Angehörige aller fünf Staaten auch im Transit durch dieselben zu ermässigter Taxe befördert werden, sofern sie mit einem entsprechenden Certifikat des Konsuls ihres Wohnorts versehen sind, erhielt zwar die Zustimmung der schweizerischen Bahnverwaltungen, nicht aber jene aller interessirten Staatsbehörden. Dagegen ist diese Vereinbarung durch Vermittlung der Bundesbehörde mit den französischen Bahnen, beziehungsweise Behörden zu Stande gekommen, so dass z. B. arme Schweizer aus London, mit einer Empfehlung des dortigen schweizerischen Konsuls versehen, durch Frankreich, und dessgleichen z. B. arme Franzosen aus Österreich durch die Schweiz zu halber Taxe heimbefördert werden können.

Mit Betriebsfragen hatte sich die schweizerische Eisenbahnkonferenz im Berichtsjahr oft zu befassen. Von den wichtigern sind folgende zu erwähnen:

1. Einführung einer einheitlichen continuirlichen Bremse. Da es immer noch nicht gelungen ist, die durch zahlreiche Versuche auf in- und ausländischen Bahnen geweckten Zweifel über Vorzüge und Nachtheile der verschiedenen konkurrierenden Systeme zu lösen, hielt es die Konferenz gerathener, keinen voreiligen Entscheid zu treffen, sondern die Versuche fortzusetzen. Nachdem ursprünglich beabsichtigt war, diese Versuche mit den verschiedenen Systemen auf einer und derselben Bahnstrecke programmässig zu betreiben, überzeugte man sich bei eingehender Prüfung der Angelegenheit, dass diese Art der Versuche, abgesehen von ihrer Kostspieligkeit,

nicht geeignet sei, eine endgültige Lösung der Bremsfrage für die schweizerischen Bahnen herbeizuführen. Dagegen beschloss man, mehrere mit Luftdruckbremsen ausgerüstete Züge in den regelmässigen Betrieb auf steilen Rampen einzustellen, um aus den dabei gewonnenen, in ein Schema zu sammelnden Resultaten dem angestrebten Ziele einer, der Individualität der schweizerischen Bahnen möglichst entsprechenden, einheitlichen Bremse zu gelangen. — Auf der Nordostbahn sind zur Zeit

15	Lokomotiven	für	Luftdruckbremse,
16	"	"	Dampfbremse,
52	Wagen	mit	Luftdruckbremse,
2	"	"	Vacumbremse,
19	"	"	Luftleitung,
6	"	"	Vacuumleitung,
und 4	"	"	Dampfleitung

eingerichtet.

2. Gemeinsamer Plakatfahrtenplan für die schweizerischen Bahnen. Bei der Berathung der durch die betreffende Kommission vorgelegten Entwürfe musste man sich überzeugen, dass es schwer sei, ein Plakat herzustellen, das alle Verwaltungen befriedige und auch dem Publikum wesentlich Vortheil bringe, weshalb dieses Projekt wieder fallen gelassen wurde.

3. Einheitliches Reglement für den Bahnbewachungsdienst. Das schweizerische Eisenbahndepartement hat geglaubt, den Bedenken der Verwaltungen gegen Reglementirung dieses Dienstzweiges dadurch Rechnung zu tragen, dass es denselben vorschlug, in dieses allgemeine Reglement ausser den für alle Bahnen geltenden Bestimmungen noch besondere, den verschiedenen Organisationen der einzelnen Verwaltungen entsprechende Kapitel aufzunehmen. Die Konferenz lehnte indessen diesen Vorschlag ab unter Hinweisung darauf, dass es unthunlich sei, dem Bahnpersonal einen Organisationscodex mit verschiedenen Eventualitäten in die Hand zu geben, mit der Instruktion, welche Kapitel auf der betreffenden Strecke zur Anwendung kommen sollen, weil ein so voluminöses Reglement das Fassungsvermögen der betreffenden Angestellten übersteigen, zu Zweifeln und Missverständnissen Anlass geben und die Sicherheit des Dienstes geradezu gefährden würde. Die Konferenz machte im Fernern geltend, dass die erste Voraussetzung zur Aufstellung eines einheitlichen Reglementes, die einheitliche Organisation, daher beim Mangel dieser letztern die Uniformität unerreichbar, auch nicht gerade nötig sei, weil der Zweck — Sicherung der Bahn — bei den verschiedenartigsten Organisationen erreicht werden könne, zunal die Einheit hier durch das gemeinsame Signalreglement gegeben und der Rest Verwaltungssache sei.

4. Normalachsen und Normalgüterwagen. Dem schweizerischen Eisenbahndepartement wurden bezügliche Zeichnungen vorgelegt, welche dessen Genehmigung erhielten.

5. Nachdem die Bundesbehörde seit Einreichung des Memorials gegen das Begehren um Vorlage von Detailzeichnungen bei Neuanschaffungen von Rollmaterial sich nicht mehr hat vernehmen lassen, ist dieser Gegenstand von der Traktandenliste abgesetzt worden.

6. Der Bundesrat wurde von der im Mai 1886 in Bern stattgefundenen internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen ersucht, die zulässigen Begrenzungsprofile für Personen- und Güterwagen im internationalen Verkehr zu sammeln und alljährlich mit einer Übersichtskarte der Bahnnetze der betreffenden Staaten herauszugeben. Demzufolge ist die schweizerische Eisenbahnkonferenz ebenfalls eingeladen worden, der Bundesbehörde eine bezügliche Vorlage zu machen. Letztere wurde mit dem Vorbehalt eingereicht, dass für Lokomotiven noch Überschreitungen zulässig seien, dass überhaupt das Minimallichtprofil des Bahnkörpers unter Zugabe des üblichen Spielraumes nicht ausschliesslich nach dem internationalen Wagenbegrenzungsprofil zu bemessen

sei, und dass im Fernern die auf einzelnen Linien vorkommenden, schwer zu beseitigenden Einragungen des Bahnkörpers in den Rahmen des vorgeschlagenen internationalen Wagenbegrenzungsprofils, beziehungsweise in den diesem Profil zuzuschlagenden Spielraum, erst nach und nach bei Umbauten entfernt werden sollen.

7. Wegen mehrerer im Berichtsjahr auf den schweizerischen Bahnen vorgekommener Achsbrüche glaubte das Eisenbahndepartement seine Forderung auf alljährliche Revision des Rollmaterials erneuern zu sollen. Die genannte Behörde wurde darauf aufmerksam gemacht, dass das bezügliche Begehrn seiner Zeit einlässlich beantwortet worden, und der Konferenz eine Erwiederung hierauf nie zugekommen sei.

8. Vom Eisenbahndepartement wird die Einführung von Fahrgeschwindigkeitsmessern verlangt und zwar:

1. für alle Züge mit Personentransport auf den Hauptbahnen;
2. auf Nebenbahnen, sofern die Maximalgeschwindigkeit der Züge 30 Kilometer übersteigt;
3. auf allen Bahnen mit Gefällen über 30‰;
4. auf allen Strecken ohne Einfriedigung oder ohne Barrierenabschluss;
5. auf allen Bahnen, welche ganz oder zum Theil das Gebiet von parallel zur Bahn laufenden Strassen benutzen.

Die Konferenz machte geltend, dass diese Apparate auf Bergstrecken und bei Zügen mit grosser Fahrgeschwindigkeit von Nutzen seien, auf Nebenlinien aber und bei Zügen mit geringer Fahrgeschwindigkeit entbehrt werden können. Das Departement beharrte indessen auf seinem Begehrn, unter Ansetzung einer Frist von 2 Jahren für Durchführung dieser Kontroleinrichtungen auf allen Bahnstrecken. Unter diesen Umständen blieb der Konferenz nichts Anderes übrig, als sich zu fügen, mit dem Vorbehalt, dass die Frist auf 4 Jahre verlängert, und freie Hand in der Wahl des Systems gelassen werde. Die Nordostbahn hat übrigens wenig solcher Apparate mehr anzuschaffen, weil dieselben schon längst in bedeutendem Umfange eingeführt sind.

9. Entsprechend einem von der Bundesbehörde gestellten Begehrn beschloss die schweizerische Eisenbahnkonferenz eine einheitliche, der Konstruktion und Zweckbestimmung angepasste Bezeichnung der Lokomotiven.

10. Als Vorsichtsmassregel zur Verhütung der Einschleppung der Cholera hatte der Bundesrat im Sommer 1884 den schweizerischen Bahnen die Einrichtung von Aborten in den Gepäckwagen der Bahnzüge mit Kübel oder Nachtstuhl und Spülvorrichtung vorschreiben zu sollen geglaubt. Nachdem von allen Hauptbahnen die diesfälligen Einrichtungen hergestellt, von einigen Bahnen auch in Betrieb genommen worden waren, unter gleichzeitiger Schliessung der Aborte in den Personenwagen, dauerte es nicht lange, bis bittere Klagen des reisenden Publikums über die Unbequemlichkeit dieser Einrichtung laut wurden. Die meisten Bahnverwaltungen zögerten daher mit der Inbetriebnahme dieser nicht nur unbequemen, sondern auch kostspieligen, zeitraubenden und für das Bahnpersonal widerwärtigen Einrichtung, worauf das Eisenbahndepartement im Berichtsjahre die Bahnverwaltungen aufforderte, wenigstens für die Sommerperiode die Personenzüge mit den vorhandenen Kübeln auszurüsten und letztere der Benutzung zu übergeben, damit im Falle einer wirklichen Epidemie die Massregel ohne weitere Vorbereitungen in Betrieb gesetzt werden könne. Diese Angelegenheit kam hierauf im Verein schweizerischer Eisenbahntechniker zur Verhandlung, wobei einstimmig beschlossen wurde, der Direktorialkonferenz vorzuschlagen, die Aufhebung der bundesrätlichen Schlussnahme anzustreben und die Anbringung eines Syphons unter den Abfallrohren der Aborte in Vorschlag zu bringen, in der Meinung, dass diese Syphons mit einer desinfizirenden und frostbeständigen Flüssigkeit zu füllen und nur auf die Dauer einer Epidemie obligatorisch wären. Die Angelegenheit ist zur Zeit noch bei der Direktorialkonferenz pendent.

11. Im letzjährigen Geschäftsbericht wurde erwähnt, dass die Bahnverwaltungen beim Eisenbahndepartement wegen Inanspruchnahme der Schnellzüge für den Fahrdienst und die Einstellung grosser und schwerer Bahnpostwagen in dieselben, was mit vermehrten Traktionskosten und Zugsverspätungen verbunden sei, vorstellig geworden seien. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements hat in einer diesfälligen Audienz die Zusicherung ertheilt, dass ihm der Gedanke durchaus fern liege, den Bahngesellschaften mit Bezug auf die Posttransporte irgend welche Lasten zu überbinden, welche nicht durch wirkliche postalische Bedürfnisse bedingt seien, und dass er die Beschwerdepunkte und die Frage über Mittel und Wege zur Abhülfe einer nähern Prüfung durch die Oberpostdirektion unterstellen und alsdann das weiter Erforderliche veranlassen werde.

12. Im Berichtsjahre fanden mit der Bundesbehörde über die Ergänzung der bahnseitigen Einrichtungen zur Hülfeleistung an Reisende, welche während der Fahrt plötzlich erkranken oder bei Betriebsunfällen verletzt werden, Verhandlungen statt, die noch nicht zum Abschluss gelangt sind.

13. Über die Frage der unentgeltlichen Benutzung der Bahn Telegraphen im dienstlichen Verkehr mit auswärtigen Bahnverwaltungen ist zwischen der Telegraphenverwaltung und einer Bahnverwaltung eine Differenz entstanden, indem erstere den Standpunkt einnahm, dass ein gesetzliches Recht hiezu nicht bestehe, weil das Eisenbahngesetz, dessen Art. 22 und 23 diesen Gegenstand betreffen, sich auf das Gebiet der Schweiz beschränke. Zufolge eines Kollektiv-Schrittes sämmlicher schweizerischer Bahnen erklärte sich indessen das Post- und Eisenbahndepartement mit Rücksicht auf die bisher geübte Praxis und das von den auswärtigen Staaten gewährte Gegenrecht „aus freien Stücken und ohne Anerkennung einer Rechtpflicht“ bereit, dem Ansuchen um fernere Zulassung dieser Korrespondenzen zu entsprechen, immerhin mit dem Vorbehalt, dass dieses Zugeständniss auf Korrespondenzen beschränkt sei, welche die Regelung und Sicherung des Bahnbetriebes bezwecken und den Unterhalt bestehender Bahnlinien betreffen. Damit ist die Angelegenheit in befriedigender Weise erledigt.

14. Die im letzten Geschäftsbericht berührte Angelegenheit betreffend vermehrte Kontrollmassregeln zur Kognition der Ursachen der Zugsverspätungen ist noch pendent. Die schweizerische Eisenbahnkonferenz ersuchte um Rückzug, eventuell wenigstens um Modifikation dieses Postulats. Bei der Tragweite des Gegenstandes und den möglichen Konsequenzen glauben wir den Standpunkt der Bahnverwaltungen an dieser Stelle mittheilen zu sollen. Dieselben weisen vorerst darauf hin, dass die Zugsverspätungen nicht zahlreicher als in früheren Jahren und nicht häufiger und nicht lästiger als in den benachbarten Ländern mit theilweise günstigern Betriebsverhältnissen seien. Auch lasse sich eine grosse Zahl der Verspätungen direkt auf die Anschlusszüge des Auslandes zurückführen, welche abgewartet werden müssen, wenn die internationalen Routen durch die Schweiz nicht diskreditirt werden sollen. Eine andere von dem Willen der Bahnverwaltungen unabhängige Quelle der Verspätungen liege im Fahrdienst. Dass der Eilgut-Ein- und Auslad auf den Stationen mannigfache Verzögerungen herbeiführe, werde nicht bestritten; aber das Transportreglement schreibe den Transport der Eilgüter mit den Personenzügen vor, und den Verwaltungen werde man nicht zumuthen wollen, auf den Zwischenstationen mehr Leute anzustellen, welche in der Regel keine Beschäftigung hätten und nur dazu da wären, um die zufälligen Verspätungen zu vermeiden, die bei ausnahmsweise grossem Andrang von Gütern sich ergeben. Beim Viehtransport, wo der Ein- und Auslad immer umständlich sei, besthe ebenfails die Verpflichtung zur Beförderung mit Personenzügen. Wenn dann, wie im Herbst gewöhnlich, der Stückgüterverkehr überhaupt anschwelle, so sei es ein Ding der Unmöglichkeit, den Fahrplan überall genau einzuhalten. Die Überlastung von Zügen mit Güterwagen möge hie und da vorkommen; aber darin liege nur selten der Grund von Verspätungen. Übrigens seien die Dienststellen strenge angewiesen, die reglementarischen Zugsbelastungsnormen nicht zu überschreiten. Die verschärften Kontrollmassregeln werden daher nutzlos und nur geeignet sein, das ohnedies viel beschäftigte Personal noch mehr zu belasten. Vor Allem aber müssten die Bahnverwaltungen sich

dagegen wehren, wenn das Departement, wie dasselbe andeute, darauf ausginge, die völlige Trennung des Personendienstes vom Güterdienst zu verlangen. Das wäre eine schwere Gefährdung der Ökonomie der Eisenbahngesellschaften. Die kleinen Gesellschaften müssten zu Grunde gehen, und im Betrieb der weniger frequentirten Linien müssten auch die grossen Gesellschaften leiden. Wenn das Departement zur Begründung dieser Trennung auf das Transportreglement abstelle, so machen die Bahnen hiegegen geltend, dass das Transportreglement nur den Umfang der Verpflichtungen der Bahngesellschaften dem Publikum gegenüber fixire. Letzteres könne lediglich nicht verlangen, dass Eilgüter oder Vieh mit Schnellzügen oder ordinäres Frachtgut mit gewöhnlichen Personenzügen befördert werde; aber die Bahnverwaltungen seien nicht gehindert, das zu thun, weil sie nur ein Mehreres leisten, als wozu sie verpflichtet seien. Massgebend sei die Bestimmung in dem der Behörde vorgelegten und von ihr nicht beanstandeten allgemeinen Reglement für den Fahrdienst, wonach den gewöhnlichen Personenzügen auch ordinäre Frachtgüter und leere Wagen mitgegeben werden können, wenn die Regelmässigkeit des Verkehrs nicht darunter leide, und auch für die Schnellzüge, welche gewöhnlich nur Reisende, Gepäck, Leichen und Hunde befördern, seien Ausnahmeverfügungen der einzelnen Verwaltungen vorgesehen.

15. Zwischen dem schweizerischen Bundesrathe und der österreichisch-ungarischen Regierung ist endlich eine Vereinbarung zu Stande gekommen, dahin gehend, dass die auf dem einen Staatsgebiet gemäss den daselbst bestehenden Vorschriften vollzogene Desinfektion der zum Vieh- und beziehungsweise Häute-transport verwendeten Eisenbahnwagen im andern Staate als gültig anerkannt werden solle. Die nämliche Vereinbarung wurde zwischen der Schweiz und Frankreich getroffen, während Deutschland zu demselben Zugeständniss nicht hat vermocht werden können. Es wurde desshalb eine Revision der im letzten Geschäftsbericht, Abschnitt II 8 erwähnten gemeinsamen Instruktion nothwendig. Die schweizerischen Konferenzverwaltungen beschlossen, diese Instruktion neu auszugeben und darin gleichzeitig die seit Erlass derselben eingeführten Modifikationen und Ergänzungen zu berücksichtigen, nachdem zuvor eine Anregung des Eisenbahndepartements auf eine Herabsetzung des Gebührentarifs mit der Hinweisung darauf abgelehnt worden war, dass diese Gebühren nicht einmal die Selbstkosten decken, und die vom Departement zur Vergleichung herangezogenen deutschen Bahnen in Wirklichkeit wesentlich höhere Taxen als die schweizerischen Bahnen beziehen.

16. Mit Ende des Jahres 1886 waren die beiden Versuchsjahre für das Interimsübereinkommen der schweizerischen Wagenverbandsbahnen abgelaufen. Während dieser Versuchszeit hatte sich der Verband, abgesehen von gewissen Mängeln, welche dieser neuen Einrichtung naturgemäss noch anhaften, im Grossen und Ganzen bewährt, indem zufolge der freigegebenen Wagenverwendung der Leerlauf des Materials vermindert, und eine bessere Ausnutzung der Tragfähigkeit, sowie eine Vereinfachung und promptere Abwandlung des Rangirgeschäftes auf den Bahnhöfen erzielt worden ist. Es wurde daher der Fortbestand des Verbandes, vorbehältlich einer Revision der Konvention, beschlossen. Da sich die Verhandlungen über diese Revision hinauszogen, wurde die Gültigkeitsdauer des Interimsübereinkommens bis Ende März 1887 verlängert. Das neue Übereinkommen betreffend die gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen nebst Vollzugs-Vorschriften gilt vom 1. April 1887 an. Demselben ist nun auch die Gotthardbahn beigetreten, dagegen ist ihm die Jura-Bern-Luzern Bahn fern geblieben. Der Verband umfasst nun folgende Verwaltungen: Westschweizerische Bahnen, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Gotthardbahn, Emmenthalbahn und Tössthalbahn. Ein Gesuch der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn und der Neuenburger-Jura Bahn um Aufnahme in den Verband wurde in dem Sinne behandelt, dass vorerst Ausweis über den Besitz eines genügenden Wagenparks zu leisten sei.

Gegenüber den nicht beigetretenen Verwaltungen gilt bis auf Weiteres das alte Wagenregulativ vom Jahr 1879.

Aus den Verhandlungen der Konferenz der kommerziellen Union ist zu erwähnen, dass ein Gesuch der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn um Aufnahme in dieselbe abgelehnt wurde, unter Hinweisung darauf, dass die der Union zu Grunde liegende Konvention eine Gleichartigkeit der Netze nach Verkehrslage und Betriebs-einrichtung voraussetze, welche bei der genannten Bahn nicht zutreffe. Sodann wurden die Differenzen über die Tragweite gewisser Bestimmungen der kommerziellen Konvention und der dazu gefassten Ausführungsbeschlüsse, welche zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und uns nach Eröffnung der Arlbergbahn zu Tage getreten waren, durch den nachstehend zu erwähnenden Vertrag mit denselben über den österreichisch-ungarischen Güterverkehr grossentheils gegenstandlos. In Folge dessen entfiel auch der zufolge dieser Differenzen in der Union angeregte Gedanke, einzelne der bisherigen grundlegenden Bestimmungen einer grundsätzlichen Revision zu unterstellen, und beschränkte sich die Konferenz darauf, die noch verbliebenen Differenzen nach Massgabe der bestehenden Vereinbarungen zu erledigen. Einige derselben gingen zu weiterer Erörterung ins laufende Jahr hinüber, so namentlich die Frage, welche Konsequenzen aus der s. Z. von der Jura-Bernbahn bedungenen Ausnahmestellung ihrer Linie Delle-Basel hinsichtlich der Durchführung des Prinzips der kürzesten Route im Verkehre mit Frankreich sich ergeben.

Auf den 1. April 1886 wurde der neue Gütertarif zwischen der Ostschweiz und den Westschweizerischen Bahnen in Kraft gesetzt. Damit war die Umarbeitung unserer sämtlichen schweizerischen Gütertarife auf Grund des Reformsystems beendigt, weshalb wir die Tarifvorschriften von 1872 mit dem gleichen Termin völlig ausser Kraft zu setzen in der Lage waren.

Der direkte Güterverkehr mit der französischen Ostbahn erhielt eine nicht unwesentliche Erweiterung durch Ausdehnung des seitherigen Fleischtarifes mit Paris auf Fische und Butter und Einbeziehung einer Reihe weiterer schweizerischer Stationen in denselben, durch Einführung direkter Taxen für Roheisen ab Mont St. Martin und durch Erstellung ermässigter Taxen für rohe Baumwolle ab Havre.

Von den Tarifen, welche für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz erstellt wurden, erwähnen wir denjenigen mit Sachsen, einschliesslich einer Neuausgabe des Tarifs zwischen Sachsen und unsren Stationen Basel und Schaffhausen (im Anschluss an die dermaligen Taxen mit den gleichnamigen deutschen Stationen). Ferner kamen zur Ausgabe neue Taxen für den Verkehr zwischen Württemberg und den westlichen schweizerischen Transitstationen beziehungsweise Frankreich (in Berücksichtigung der aus den neuen Gütertarifen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn sich ergebenden veränderten Konkurrentaxen via Altmünsterol nach Mittel- und Südfrankreich), sowie ein Transittarif zwischen bayerischen Stationen und Marseille u. s. w. (bestimmt einerseits für den Import südfranzösischer und überseeischer Produkte nach Bayern, anderseits für den Export bayerischer Produkte nach überseeischen Bestimmungen).

Die Neuerstellung der deutsch-italienischen Gütertarife war auch im Berichtsjahr noch nicht möglich zufolge der neuen Schwierigkeiten, welche die von den schweizerischen Behörden aufgestellten und schon im ersten Abschnitt näher berührten Grundsätze über die Rückanwendung der in jene Tarife Aufnahme findenden Taxen auf den deutsch-schweizerischen Verkehr bereiteten. Dadurch war auch die Einführung der neuen schweizerisch-italienischen Tarife verunmöglicht, und mussten wir uns vorläufig mit Ausgabe eines bezüglichen Ausnahmetarifs für Wein begnügen.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen zur Neubeordnung der gegenseitigen Konkurrenzverhältnisse im Verkehr mit Österreich-Ungarn gelangten am 16. Juli 1886, unter Zustimmung unsres Verwaltungsrathes, zum definitiven Abschluss, und der dahерige

Vertrag trat mit 1. August gl. J. in Gültigkeit. Hienach ist der ganze Güterverkehr zwischen österreichisch-ungarischen Stationen (von Innsbruck ab) und weiter einer- und den Stationen der Linie Zürich-Örlikon-Bülach und weiter anderseits, gleichviel ob er über Romanshorn, St. Margrethen oder Buchs in die Schweiz ein- oder aus derselben tritt, bis zu dem Punkte, wo die Routen via Romanshorn oder Buchs zusammentreffen (in der Regel Zürich oder Wettingen) den beiden Gesellschaften gemeinschaftlich, und wird dessen auf die Gemeinschaftsstrecken entfallender Ertrag, unter Vorabzug einer mässigen Expeditions- und Traktionsgebühr je für die transportirende Linie, unter die beiden Gesellschaften nach bestimmten Prozentsätzen vertheilt. Hiebei ist, um einer Benachtheiligung der Verkehrsinteressen vorzubeugen, vereinbart, dass für diejenigen Güter, wofür nach der Natur des Verkehrs die Ermöglichung der Einlagerung und Reexpedition auf geeigneten Unterwegsstationen als geboten erscheint, insbesondere Getreide, Wein und Holz, die Punkte Romanshorn, Rorschach und Buchs paritätisch behandelt und daher möglichst mit solchen Reexpeditionssätzen versehen werden sollen, dass dem Eigner des Gutes nach seiner Konvenienz die Wahl des Einlagerungsplatzes unter Erzielung gleicher Totalfrachten möglich ist. — Für den Verkehr der schweizerischen Stationen östlich von der Linie Zürich-Örlikon-Bülach, ebenso für den Verkehr des Vorarlberg und der Arlbergbahn ausschliesslich Innsbruck wurde eine gleichartige Regelung als undurchführbar erkannt und auch als entbehrlich erachtet. Man begnügte sich diesfalls in der Hauptsache mit fester Ausscheidung des Verkehrs auf die Routen via Romanshorn, St. Margrethen und Buchs, wobei das Prinzip der kürzesten Route zur Grundlage genommen, dasselbe aber insoweit verlassen wurde, als Gründe des Betriebs und das Streben nach möglichster Vereinfachung der Tarife und Instradirungen dies empfahlen. — Der Vertrag erhielt für die Dauer der kommerziellen Konvention, also voraussichtlich bis Ende 1895 Gültigkeit. Sein Nutzen für beide Gesellschaften besteht darin, dass sie bei Regelung der Verhältnisse der Arlbergverkehre nicht mehr in erster Linie auf Gewinnung möglichst grosser Verkehrsquoten einerseits für Romanshorn, anderseits für Buchs hinzuwirken genötigt sind, sondern gegentheils durch das Streben nach Förderung der Interessen der Gemeinschaft zu einheitlichem Vorgehen veranlasst werden. Diese Rücksicht und die daraus für beide Gesellschaften zu erwartenden Vortheile vermochten uns, zu dessen Abschluss Hand zu bieten, obschon nach Eröffnung der Arlbergbahn unser Antheil an den österreichisch-ungarischen Verkehren sich nicht in dem vielfach befürchteten Masse verringert hatte und wir uns nicht verhehlten, dass der Vertrag wenigstens gegenüber der dermaligen Situation für unsere Gesellschaft ein finanzielles Opfer mit sich bringen dürfte.

Obschon durch den erwähnten Vertragsabschluss eines der Hindernisse, welche der gänzlichen Fertigstellung der neuen Gütertarife mit Österreich-Ungarn bisher entgegenstanden, beseitigt wurde, ist dieselbe doch immer noch sehr bedeutend im Rückstand. Was speziell die Tarife mit der Schweiz selbst betrifft, so verblieb es im Wesentlichen bei den bald nach Eröffnung der Arlbergbahn eingeführten Tarifen für Getreide, Wein und Sprit, und Holz, wozu successiv solche für Obst und Gemüse, ferner für Eier hinzugekommen waren; neu zur Einführung gelangte bloss ein Kohlentarif mit den böhmischen Stationen. Übrigens waren wir genötigt, der Anhandnahme weiterer bezüglicher Tarifarbeiten selbst entgegenzuwirken, weil noch immer zu den bisher in Kraft gesetzten Tarifen fertige Repartitionen nicht hatten erstellt werden können, und die hieraus erwachsende Unsicherheit bei Werthung der Verkehrserträge sowie im Abrechnungswesen sich in höchst nachtheiliger Weise fühlbar machte; unsere Forderung ging in erster Linie auf Beseitigung dieses Übelstandes. Im Allgemeinen müssen wir bei diesem Anlass bemerken, dass, seitdem die schweizerischen Bahnen durch die Gotthard- und Arlbergbahn in gesteigertem Grade zu Gliedern der grossen centraleuropäischen Verkehrslinien geworden sind, die an uns herantretenden Anforderungen für Bildung internationaler Gütertarife sich sehr vermehrt haben und nach unserer Anschauung häufig über das wirkliche Verkehrsbedürfniss hinausgehen, ohne dass wir in der Lage uns befänden, dieselben jeweilen auf das richtige Mass zu reduzieren. Der daraus resultirende Aufwand von Zeit und Kosten wird dadurch vermehrt, dass

Hand in Hand mit dem Streben nach Ausdehnung der internationalen Tarife auch dasjenige geht, alle darauf einwirkenden Konkurrenzverhältnisse durch Vereinbarungen über die Theilung des Verkehrs oder seiner Erträge zu beseitigen. Hiebei macht sich bei den ausländischen Bahnen, soweit dieselben nicht in grosse, für sich wohl abgeschlossene Netze zusammengelegt sind, der Mangel allgemeiner Verkehrsvereinbarungen, wie sie die grösseren schweizerischen Bahnen unter sich besitzen, nachtheilig bemerkbar, indem daraus ein nicht selten übermässiger Wechsel in den Instradirungen der Güter und nie endende Schwierigkeiten in den Taxrepartitionen sich ergeben. Wir trachten, an unserm Orte diesen Missständen entgegenzuwirken, und dürfen wohl hoffen, dass die gleiche Anschauung auch im Ausland in wachsendem Masse zur Geltung gelange.

Fast vollständig sind nunmehr die Gütertarife für den Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und Süddeutschland erstellt, an denen wir übrigens der Hauptsache nach nur als Transitbahn für den Verkehr mit Elsass-Lothringen betheilt sind; ferner daran anschliessend die Tarife zwischen Österreich-Ungarn und den badisch-schweizerischen Gemeinschaftsstationen Konstanz, Singen, Schaffhausen und Basel.

Sehr im Rückstande befindet sich die Bildung der neuen direkten Tarife zwischen Österreich-Ungarn und der französischen Ostbahn, wofür allerdings vorerst ganz besonders komplizierte Verhältnisse zu ordnen waren. Nicht einmal die Übertragung der bisherigen Tarife von der deutschen auf die schweizerischen Routen, behufs Durchführung der vereinbarten Verkehrstheilung, wurde im Berichtsjahr erreicht. Wir blieben daher auch hinsichtlich des Gebietes der Ostbahn darauf angewiesen, theils aus eigener Kraft, theils im Benehmen mit den österreichisch-ungarischen Verwaltungen durch Gewährung geeigneter Transittaxen nach Frankreich die Interessen unserer Route bestmöglich zu wahren.

Die Tarife für den Güterverkehr des rechten Zürichseeufers wurden weiter ausgebildet durch successive Ausgabe von Heften für Waldshut, für die Vereinigten Schweizerbahnen und Tössthalbahn, die Jura-Bern-Luzernbahn, Jura-Neuchâtelbahn und Emmenthalbahn, endlich die Westschweizerischen Bahnen.

Die letztes Jahr erwähnten Verhandlungen mit der Gotthardbahn, hinsichtlich der Tracirung der direkten Linie Immensee-Luzern und die im Anschluss hieran der Gotthardbahn ab Luzern zu gewährende grössere Betheiligung an dem Güter- und Personenverkehr mit Olten und weiter, haben sich für einstweilen zerschlagen, indem unser Verwaltungsrath die hiebei in Aussicht genommenen Bestimmungen für den Güterverkehr, namentlich deshalb, weil dieselben auf Konzessionsdauer vereinbart werden sollten, beanstandete, und hinwieder die Centralbahn und namentlich die Gotthardbahn nicht geneigt waren, zu einem Vertrag auf den vom herwärtigen Verwaltungsrath angedeuteten Grundlagen Hand zu bieten. Dagegen wurden die Verhandlungen, soweit sie speziell eine etwas vermehrte Betheiligung der Luzerneroute an den Erträgnissen des durchgehenden Personenverkehrs bezweckten, fortgesetzt und bald nach Abfluss des Berichtsjahrs zum Abschluss gebracht.

Im Laufe des Berichtsjahres haben im Personenverkehr vorwiegend die internationalen Personentarife die Thätigkeit unserer betreffenden Dienstabtheilung in Anspruch genommen. Nicht nur ist endlich der direkte Tarif für den Verkehr Deutschland-Österreich via Arlberg ins Leben getreten, sondern es mussten auch nahezu alle Tarife für den Verkehr Italien-Schweiz, Deutschland, Frankreich, Belgien, Niederlande und England umgearbeitet und ausserdem eine ganze Reihe von direkten Tarifen mit schweizerischen und ausländischen Bahnen theils ganz neu erstellt, theils ergänzt werden. Die diesfälligen Anforderungen gehen weit über das hinaus, was noch vor wenigen Jahren als ausreichend befunden worden, und die früher relativ so einfache Konstruktion der Personentarife, der

Billete und des bezüglichen Abrechnungswesens hat einer grossen Komplikation Platz gemacht. Während früher im Verkehr auf grosse Distanzen bei konkurrierenden Routen für jede derselben ein besonderes Billet erstellt wurde, ist in letzter Zeit in Folge der Vermehrung dieser Konkurrenzen, und um die hieraus erwachsende Notwendigkeit der Erstellung einer grossen Zahl von Billetsorten zu vermeiden, Übung geworden, für den Verkehr zwischen zwei Stationen thunlichst nur ein oder zwei Billete herzustellen und diese Billete so einzurichten, dass sie für mehrere Konkurrenzrouten gültig sind. So ist z. B. ein Billet Berlin-Mailand schon bis Frankfurt auf 5 Haupt- mit je 2 Unter-Routen, zwischen Frankfurt und Rothkreuz auf 3 Haupt- und einer Reihe Unter-Routen gültig, und nicht minder kompliziert ist die Routeneintheilung im Verkehr von rheinischen Stationen über den Arlberg. Hat diese Einrichtung den Vortheil der Billetersparniss und für den Reisenden die Annehmlichkeit, auch unterwegs noch eine gewisse Freiheit in der Auswahl der Route zu haben, so hat sie dagegen auch den Nachtheil, dass sie die Tarife und Billete ausserordentlich kompliziert und deren Gebrauch erschwert, die Kontrole, beziehungsweise die Abrechnung unsicher macht und verlangsamt; namentlich aber hat sie die Wirkung, dass sich die Konkurrenzbestrebungen, die bisher wesentlich auf die Einrichtung direkter Verkehre gerichtet waren, in der Folge, nachdem diesfalls alle irgend in Betracht kommenden Routen gleichgestellt sind, mehr auf die Schnelligkeit und Annehmlichkeit der Beförderung sich ausdehnen müssen und demgemäß auch grössere Opfer erfordern werden, denen sich auf die Dauer keine Verwaltung, die auf die Entwicklung des internationalen Personenverkehrs Werth legen muss, wird entziehen können.

Mit der Verwaltung der Tössthalbahn ist eine neue Vereinbarung über deren Beteiligung an den Baukapitalzinsen und an den Kosten des Betriebes und Unterhaltes der gemeinschaftlich zu benutzenden Anlagen, Gebäude und Einrichtungen des Bahnhofes Winterthur abgeschlossen und gleichzeitig eine neue Übereinkunft über Bewachung ihres Geleises auf dem vierspurigen Bahnkörper von der Bahnhofsgrenze in Winterthur bis jenseits des Überganges der Oberwinterthurerstrasse getroffen worden. Das Nähere über diese Verträge findet sich im Berichte des Verwaltungsrathes.

III. Finanzverwaltung.

Die in unserm vorjährigen Geschäftsbericht erwähnte Besprechung mit der Centralbahn betreffend Konversion unseres Gemeinschaftsanlehens führte zu einer von unserm Verwaltungsrath genehmigten Übereinkunft mit derselben, gemäss welcher dieses Anleihen am 1. April 1886 auf den 1. Oktober gl. J. gemeinsam gekündigt wurde, in der Meinung, dass das bisherige Solidaritätsverhältniss für die Zukunft gelöst werde, und dass jede der beiden Gesellschaften für die Rückzahlung oder Konversion ihrer Hälften zu sorgen, sich dabei aber auf die Summe von 20 Millionen Franken eines neuen 4% Anleihens zu beschränken habe.

Die Centralbahn hatte zu diesem Zweck Unterhandlungen mit einem Bankkonsortium angeknüpft; wenn die Nordostbahn ihr neues Anleihen direkt emittieren wollte, so hatte sie also die Konkurrenz dieser Finanzkreise zu befürchten, und es lag der Gedanke nahe, den nämlichen Weg einzuschlagen. Mit Ermächtigung unseres Verwaltungsrathes schlossen wir zu diesem Ende mit der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich einen Vertrag ab, den wir hier im Wortlaut folgen lassen:

„Vertrag zwischen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft in Zürich, einerseits,
und der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, Namens eines Finanzkonsortiums, anderseits.

(26. März 1886).

Behufs Rückzahlung ihres hälftigen Anteils an dem auf 1. Oktober l. J. zu kündigenden, gemeinschaftlich mit der Schweizerischen Centralbahn kontrahirten $4\frac{1}{2}\%$ Anleihen von 40 Millionen Franken, d. d. 1. April 1874, beabsichtigt die Schweizerische Nordostbahngesellschaft die Ausgabe eines neuen 4% Anleihens von 20 Millionen Franken in folgender Form:

V. Emission ihres Hypothekaranleihens 1. Ranges im Maximalbetrage von 160 Millionen Franken;
Obligationen von Fr. 500 mit halbjährlicher Verzinsung je auf 1. April und 1. Oktober;
Rückzahlung nicht vor dem 1. April 1897; nachher durch jährliche Auslosung laut Amortisationsplan
von 1879, welche jedenfalls bis 1954 beendigt sein muss.

Die Schweizerische Nordostbahn wird in erster Linie den Inhabern von Obligationen des zu kündigenden Anleihens bis auf den Betrag von 20 Millionen Franken die Konversion ihrer Titel in solche des neuen Anleihens zum Kurse von 100% mittelst Publikation in ihren statutengemässen Organen, sowie weitern von der Schweizerischen Kreditanstalt gewünschten Blättern anbieten. Als Anmeldestellen sind dabei die bisherigen Zahlstellen der Nordostbahn nebst weiteren von der Schweizerischen Kreditanstalt zu wählenden Firmen oder Bankinstituten zu bezeichnen.

Die Schweizerische Kreditanstalt, Namens eines Konsortiums von Bankinstituten und Bankfirmen, garantirt der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft das Gelingen der Konversionsoperation, in dem Sinne, dass sie sich verpflichtet, denjenigen Theil des neuen Anleihens, welcher im Konversionswege nicht begeben werden sollte, fest zum Parikurse, Werth 1. Oktober 1886, zu übernehmen.

Die Nordostbahn ist befugt, bis zum Belaufe von 4,000 Obligationen an Stelle von Titeln des neuen Anleihens die gleiche Anzahl und den nämlichen Betrag in 4% Obligationen ihrer IV. Emission zu liefern.

Ihrerseits erklärt die Nordostbahngesellschaft sich bereit, der Schweizerischen Kreditanstalt zu Handen des von ihr vertretenen Konsortiums, den erwähnten Anleihenrest zu dem vorstehenden Preise zu überlassen. Die Ablieferung der nicht durch die Konversion in Anspruch genommenen Obligationen des neuen Anleihens hat spätestens am 1. Oktober l. J. in effektiven Titeln an die Kreditanstalt zu erfolgen, welche den Gegenwerth auf den gleichen Tag der Nordostbahn zur Verfügung stellen wird. Die Ablieferung der Titel kann auf erfolgte Verständigung hin schon vor dem 1. Oktober 1886 stattfinden; immerhin aber darf hieraus für die Nordostbahn ein Zinsverlust in keiner Weise erwachsen.

Die Auflegung des neuen Anleihens zur Konversion geschieht durch die Nordostbahngesellschaft. Dieselbe übernimmt die Spesen für Publikation der Kündigung des Gemeinschaftsanleihens, sowie für die Anfertigung der neuen Obligationen. Alle übrigen Kosten, insbesondere diejenigen für Insertion der Konversionsofferte, Provision und Auslagen der Anmeldestellen, Druck der Konversionsprospekte und Anmeldungsformulare, u. s. w. fallen zu Lasten der Kreditanstalt, beziehungsweise des Garantiekonsortiums.

Die den Konversionsstellen zu vergütende Kommission wird auf $1/8\%$ festgesetzt. Die Nordostbahngesellschaft verzichtet jedoch für diejenigen Konversionen, welche bei ihren eigenen Kassen, sowie bei den Kassen der Schweizerischen Centralbahngesellschaft angemeldet werden, auf jede Kommissionsvergütung.

Allfällige Kosten für deutschen Reichsstempel sind von den Abnehmern der zu stempelnden Obligationen zu tragen.

Als Entschädigung für die von der Schweizerischen Kreditanstalt, Namens des Konsortiums, im Vorstehenden eingegangenen Verpflichtungen vergütet die Nordostbahngesellschaft der genannten Anstalt eine Aversalprovision von Fr. 120,000, zahlbar am 1. Oktober 1886.“

Der Erfolg dieser Operation kann als befriedigend bezeichnet werden.

Für Rechnung der Nordostbahn wurden Gemeinschafts-Obligationen im Betrage von 13 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken zur Konversion angemeldet, und es waren daher 6 $\frac{1}{2}$ Millionen dieser Titel zurückzuzahlen. Zur Deckung dieser Summen bewilligte der schweizerische Bundesrat unterm 14. Mai 1886 die Eintragung ins eidgenössische Pfandbuch für ein neues Anleihen von 20 Millionen Franken in 40,000 zu 4% verzinslichen Obligationen von Fr. 500 als Theil des Hypothekaranleihens 1. Rangs von 160 Millionen Franken. Diese V. Emission erhielt das Datum vom 1. Oktober 1886, ist auf 10 Jahre fest angelegt und kommt vom 1. April 1897 an in die Verlosung, gemäss Amortisationsplan. Davon wurden unterm

12. August 1886	.	.	.	.	.	.	.	20,000 Stück
25.	"	"	"	"	"	"	"	16,000 "

ins Eisenbahnpfandbuch eingetragen, nachdem schon unterm 14. Juni 1886 das Gleiche mit 4,000 Obligationen, Rest der IV. Emission, geschehen war. Diese 4,000 Obligationen tragen die Nummern 216,001—220,000, die 36,000 Obligationen der V. Emission die Nummern 220,001—256,000, die noch übrigen 4,000 Obligationen No. 256,001—260,000 wurden an Stelle der 4,000 Stück der IV. Emission einstweilen im Archiv niedergelegt.

Gegen obige neue Einträge ins Pfandbuch im Betrage von 20 Millionen Franken wurden an demselben gelöscht: 1.) am 10. Januar 1887:

- a) von dem konvertirten und zurückbezahlten Gemeinschaftsanleihen vom
1. April 1874, einschliesslich der Titel des Anteils der Centralbahn:

31,788 Obligationen zu Fr. 1,000	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 31,788,000.— Cts.
15,809	"	"	"	500	.	.	.	" 7,904,500.— "
								Fr. 39,692,500.— Cts.

- b) vom Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken:

320 Obligationen der I. Emission zu Fr. 500,								
60	"	"	II.	"	"	500,		
380 Obligationen, als 7. Amortisationsrata pro 1885	.	.	.	.	.	.	"	190,000.— "

2.) am 5/12. Februar 1887:

- c) die restirenden Obligationen von älteren 4 $\frac{1}{2}$ % Anleihen:

100 Obligationen des Anleihens von 6 Millionen vom 16. April	1873,							
200	"	"	"	"	5	"	"	3. November 1863,
100	"	"	"	"	3	"	"	26. September 1865,
400 Obligationen zu Fr. 1,000	.	.	.	.	.	.	"	400,000.— "

- d) die noch restirende Obligation No. 455 des ehemaligen 5% Anleihens der Bischofszellerbahn vom 1. Juli 1875

Total der Löschungen Fr. 40,283,000.— Cts.

Werden davon die " 20,000,000.— "
abgezogen, welche als Anteil der Centralbahn am Gemeinschaftsanleihen ebenfalls Pfandrecht auf die Linien der Nordostbahn besassen, so bleibt für Rechnung der Nordostbahnanleihen ein gelöschter Betrag von " 20,283,000.— "

Von den in ein neues 4% Anleihen der Nordostbahn konvertirten Gemeinschaftsobligationen entfielen:

auf die Schweiz	Fr. 12,174,000.— Cts.
auf Deutschland	" 1,326,000.— "
	Fr. 13,500,000.— Cts.

Der Rest von " 6,500,000.— "

wurde laut Vertrag von der Schweizerischen Kreditanstalt übernommen und zwar erhielt dieselbe:

am 18. Juni 1886: 4,000 Obligationen des 4% Anleihens vom 1. Dezember 1885

(IV. Emission) No. 216,001—220,000 unter Verrechnung des Marchzinses bis 1. Oktober 1886,

am 18. August 1886: 9,000 Obligationen des 4% Anleihens vom 1. Oktober 1886

(V. Emission) No. 220,001—229,000, zusammen 13,000 Obligationen à Fr. 500 = Fr. 6,500,000.— Cts., wogegen uns die Kreditanstalt bis zum 1. Oktober 1886 die gleiche Summe, abzüglich der vertragsmässigen Provision, in baar vergütete.

Ausserdem vergütete die Schweizerische Kreditanstalt der Nordostbahn gemäss Vertrag die eigentlichen Konversionskosten im Betrage von Fr. 21,227.86. Cts. Dagegen hatte die Nordostbahn die Kosten der Kündigung, der Anfertigung der neuen Obligationen und der Löschung der Gemeinschaftstitel, u. s. w. zu tragen, sowie die Aversalprovision. Diese Kosten beziffern sich wie folgt:

1. Provision an die Kreditanstalt	Fr. 120,000.— Cts.
2. Antheil an den Insertionskosten für die Kündigung	" 1,513.63 "
3. Anfertigung von 40,000 neuen Obligationen	" 5,200.— "
4. Staatsstempel auf denselben	" 4,050.— "
5. Unterzeichnen, Falzen, Bandiren, u. dgl.	" 996.10 "
6. Druckkosten, Konversionsstempel, Provisionen, u. dgl.	" 3,439.20 "
7. Löschungsgebühren am Pfandbuch:	

31,788 Titel zu Fr. 1,000 Fr. 31,788,000.— Cts.

15,809 " " 500 " 7,904,500.— "

47,597 Titel zu 2 Cts. das Stück " 951.94 "

Nominal-Werth Fr. 39,692,500.— Cts. zu 20 Cts. 0/oo " 7,938.50 "

Summa der Emissionskosten der Nordostbahn Fr. 144,089.37 Cts.

= ungefähr 0,72 % von 20 Millionen Franken.

Bis zum 31. Dezember 1886 wurden convertirt und eingelöst:

Gemeinschaftsobligationen . . .	Titel zu Fr. 1,000	zu Fr. 500	Betrag
	15,788	7,813	Fr. 19,694,500.— Cts.

und blieben noch ausstehend:

zur Rückzahlung	206	173	" 292,500.— "
" Konversion (seither eingelöst) . . .	6	14	" 13,000.— "
	16,000	8,000	Fr. 20,000,000.— Cts.

Am 1. Mai 1887 bleiben noch ausstehend zur Rückzahlung 45 73 " 81,500.— "

Sowohl die Betriebsrechnung als die Gewinn- und Verlustrechnung sind in Abschnitt IV. D „Finanzergebniss“ einlässlich erörtert, und wir können uns hier auf einige, die Bilanz betreffende Nachweise beschränken.

Bilanz vom 31. Dezember 1886 (Debitoren).

VI. Verfügbare Mittel.

1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben:

Zum Kassensaldo vom 31. Dezember 1885 von	Fr. 500,194. 66 Cts.
kam im Jahr 1886 ein Verkehr im Soll von	„ 58,549,063. 33 „
Davon ab der Umsatz im Haben	Fr. 59,049,257. 99 Cts.
a) Kassenbestand am 31. Dezember 1886, einschliesslich Checkguthaben bei 3 Banken.	„ 58,348,108. 91 „
b) Wechselportefeuille, per Januar bis April 1887 fällige Bankacepte	Fr. 701,149. 08 Cts.
	„ 6,463,443. 50 „
	Fr. 7,164,592. 58 Cts.

2. Werthschriften:

Eigene Werthpapiere laut Bilanz vom 31. Dezember 1885	Fr. 673,175. — Cts.
Vermehrung durch Übernahme von Schuldbriefen	„ 67,992. 50 „
„ „ Nordostbahnobligationen	„ 312,000. — „
Verminderung durch Cessionen und Abzahlungen	Fr. 1,053,167. 50 Cts.
	„ 125,500. — „
	Fr. 927,667. 50 Cts.

Ausweis: Schuldbriefe à 4% verzinslich	Fr. 78,132. 50 Cts.
1,034 Obligationen Zürich-Zug-Luzern	„ 517,000. — „
Verschiedene Obligationen	„ 20,035. — „
4% Nordostbahnobligationen	„ 304,500. — „
Als Kaution deponierte 4% Nordostbahnobligationen	„ 8,000. — „
	Fr. 927,667. 50 Cts.

3. Entbehrliche Liegenschaften:

Für Bahnzwecke wurden an den Bauconto abgetreten:

Grundstücke im Inventarwerth von	„ 41,155. — „
Verkauft wurden: 1 Grundstück für	„ 75,000. — „
und 19 Parzellen zusammen für	„ 1,803. 68 „
	Fr. 117,958. 68 Cts.

Auf den verkauften Grundstücken und Parzellen ergab sich ein Mehrerlös über den Inventaransatz von

An Miethzinsen wurden eingenommen

Die Ausgaben betragen für Fertigungskosten, Passivzinse, Steuern, Reparaturen, Wasserkonsum, Strassenkosten etc.

Netto-Vorschlag

welcher, wie in den vorhergehenden Jahren, zu Abschreibungen am Inventarwerth der übrigen Objekte verwendet wurde.

Fr. 31,048. 29 Cts.
„ 30,116. 56 „
Fr. 61,164. 85 Cts.
„ 9,950. 99 „
Fr. 51,213. 86 Cts.

Hinwieder wurden anlässlich der Revision des Inventars vom Bauconto der neuen Linien verschiedene entbehrliche Landabschnitte auf den Liegenschaftenconto übertragen im Schatzungswert von	Fr. 18,815. — Cts.
und ein an den Bahnhof Zürich anstossendes Grundstück angekauft um die Summe von	74,890. 10 "
Vermehrung	Fr. 93,705. 10 Cts.
dazu Inventarwerth des Conto am 31. Dezember 1885	" 1,079,725. 39 "
	Fr. 1,173,430. 49 Cts.

abzüglich :

Inventarwerth der verkauften Realitäten, einschliesslich Kaufrestanzen	Fr. 87,407. 47 Cts.
obige Abschreibungen	" 51,213. 86 "
	138,621. 33 "
ergibt sich ein Inventarwerth am 31. Dezember 1886 von	Fr. 1,034,809. 16 Cts.

Vom Villenquartier in Enge wurden verkauft

2 Bauplätze um	Fr. 24,000. — Cts.
und	" 35,985. — "
	Fr. 59,985. — Cts.

Die Correnteinnahmen betragen Fr. 1,390. — Cts. und überstiegen die Ausgaben um

wovon die Hälfte der Nordostbahn beträgt	Fr. 60,179. — Cts.
Diese abgezogen vom vorjährigen Saldo von	" 30,089. 50 Cts.
ergibt sich ein Saldo am 31. Dezember 1886 von	" 385,056. 25 "
	Fr. 354,966. 75 Cts.

Zu einem weiteren Nachweis veranlasst uns der Passivposten 4 „Noch nicht bezahlte Dividenden für die Jahre 1880—1883“, welcher seit der letzten Rechnung eine Mutation erlitten hat, indem durch gerichtliches Urtheil wenigstens die Einsprache gegen die Dividende von 1884 beseitigt wurde, und dieselbe im Dezember des Berichtsjahres nebst dem betreffenden Zinse ausbezahlt werden konnte.

Die von der Generalversammlung vom Juni 1886 votirte Dividende für das Jahr 1885 war nicht angefochten worden und konnte daher sofort ausgerichtet werden. Der noch übrige Posten umfasst daher bloss die Dividenden von 1880 bis 1883, deren Auszahlung noch gerichtliche Urtheile entgegenstehen, und setzt sich nebst gutgeschriebenen Zinsen folgendermassen zusammen:

Dividende für das Jahr	Betrag	Zins vom	bis	Jahre zu %	Zinsbetrag
1880	Fr. 635,800. — Cts.	{ 1. Juli 1881	31. Dezember 1882	1½ 4½	Fr. 42,916. 50 Cts.
		{ 1. Januar 1883	31. Dezember 1886	4 3	" 76,296. — "
1881	„ 660,000. — "	{ 1. Juli 1882	31. Dezember 1882	½ 4½	" 14,850. — "
		{ 1. Januar 1883	31. Dezember 1886	4 3	" 79,200. — "
1882	„ 660,000. — "	1. Juli 1883	31. Dezember 1886	3½ 3	" 69,300. — "
1883	„ 660,000. — "	1. Juli 1884	31. Dezember 1886	2½ 3	" 49,500. — "
	Fr. 2,615,800. — Cts.				Fr. 332,062. 50 Cts.

Wenn es gelingt, die Angelegenheit der Baumoratorien endlich zu erledigen, so sollte auch der Ausrichtung dieser Beträge nichts weiter mehr im Wege stehen.

Im Augenblick, da wir unsren Bericht schliessen, glauben wir unsren Aktionären noch Kenntniss geben zu sollen vom Abschluss eines Vertrags mit einem Konsortium schweizerischer, deutscher und französischer Bankinstitute, welcher die Konversion unserer sämmlichen zu 4 $\frac{1}{2}$ und 4 $\frac{1}{4}\%$ verzinslichen Obligationen im Betrage von etwa 87 Millionen Franken in ein neues zu 4% verzinsliches Anleihen sichert. Der Wortlaut des Vertrags und die weiteren noch zu vereinbarenden Ausführungsbestimmungen werden in unserem nächsten Bericht ihren Platz finden.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,833,226 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute und die durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes betrug im Berichtsjahr 564 Kilometer.

Im Jahr 1886 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 149 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen:

	1885	1886
	Kilometer.	Kilometer.
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	1,822,787	2,039,807
2. Gemischte Züge	546,262	440,961
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung .	192,973	262,590
	<hr/> 2,562,022	<hr/> 2,743,358
b) Ergänzung- und Extrazüge	75,188	89,868
	<hr/> 2,637,210	<hr/> 2,833,226

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1885 (541 Kilometer)			1886 (564 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1885		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Nordostbahn (eigenes Netz).									
5,125,485	10	36.04	I. Ertrag des Personentransportes	5,264,375	78	34.75	138,890	68	—
365,906	—	2.57	II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:						
293,563	36	2.07	1. Vom Gepäck	417,940	15	2.76	52,034	15	—
7,113,566	93	50.02	2. Von Thieren	320,155	48	2.11	26,592	12	—
7,773,036	29	54.66	3. Von Gütern	7,780,236	61	51.35	666,669	68	—
12,898,521	39	90.70		8,518,332	24	56.22	745,295	95	—
1,220,654	08	8.58	III. Verschiedene Einnahmen:	13,782,708	02	90.97	884,186	63	—
90,728	21	0.64	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinsen) .	1,273,352	92	8.40	52,698	84	—
11,227	84	0.08	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	81,336	61	0.54	—	—	9,391 60
1,322,610	13	9.30	3. Sonstige Einnahmen . . .	13,922	24	0.09	2,694	40	—
14,221,131	52	100	Total der Einnahmen . . .	15,151,319	79	100	930,188	27	—

In Folge der Einverleibung der Linie Effretikon-Hinwil in das Stammnetz der Nordostbahn hat sich die Betriebslänge der Nordostbahn von 541 auf 564 Kilometer erhöht. Bei der Vergleichung der absoluten Verkehrs- und Einnahmeziffern und der Durchschnittsresultate des Berichtsjahres mit jenen des Vorjahrs ist daher zu berücksichtigen, dass die letztern die Ergebnisse der Linie Effretikon-Hinwil nicht enthalten. Werden die Einnahmen aus dem Verkehre der Nordostbahn und der Linie Effretikon-Hinwil des Jahres 1885 addirt und wird die Summe mit dem obigen Ergebniss des Jahres 1886 verglichen, so reduziert sich der Mehrbetrag der Einnahmen für das Jahr 1886

aus dem Personenverkehr auf Fr. 73,602. 90 Cts.

„ „ Gepäckverkehr	„ „	47,464. 05	“
„ „ Viehverkehr	„ „	21,739. 84	“
„ „ Güterverkehr	„ „	583,905. 64	“

zusammen auf Fr. 726,712. 43 Cts.

Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehr ist zum weitaus grössten Theile auf Retourbillets (II. Klasse rund Fr. 21,000, III. Klasse Fr. 62,000) und auf Lustfahrtsbillets (Fr. 93,000) erzielt worden; derselben stehen Mindereinnahmen aus einfachen Billeten (II. Klasse Fr. 27,000, III. Klasse Fr. 77,000) entgegen. Dieses Resultat ist zunächst die Folge der im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten und mit 1. Januar 1886 eingeführten Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette. Der wirkliche Einnahmen-Ausfall aus dieser Massnahme lässt sich nicht genau berechnen, und die erzielte Mindereinnahme aus einfachen Billeten II. und III. Klasse (Fr. 104,000) kann das Ergebniss verschiedener Faktoren, möglicherweise auch der Rest einer durch Verkehrsvermehrung theilweise schon kompensirten Summe sein. Angenommen aber, die durch jene Mindereinnahme repräsentirte Anzahl einfacher Billete wäre durch Retourbillete in gleicher Anzahl ersetzt worden, so würde der Ausfall, da die Nordostbahn auf den letztern

30 % Rabatt gewährt, etwa Fr. 31,200 betragen. Mit dem Rückgange des Verkehrs in einfachen Biletten hängt indessen auch die Vermehrung der Lust- und Rundfahrtbillete zusammen. Letztere ist nämlich zum Theil auf den vermehrten Gebrauch, den nachgerade auch der eigentliche Geschäftsverkehr von den kombinirbaren Rundreisebilletten macht, zurückzuführen. Diese Erscheinung berechtigt auch zu der Erwartung, dass sich dieser nicht mehr zutreffend bezeichnete Lustfahrtverkehr dauernd auf seiner Höhe erhalten und weniger wie früher zufälligen Einflüssen unterworfen sein werde. Die Einnahmensumme aus den kombinirbaren Biletten ist (für alle Partizipanten) für 1886 auf den ansehnlichen Betrag von Fr. 821,000 gestiegen, wovon auf die Nordostbahn, ausschliesslich Filialbahnen, Fr. 130,000 entfielen.

Die durchschnittliche Ausnutzung des Platzes in den Personenwagen ist, nachdem sie (von 1876 an) von 4,61 Reisenden per Wagenachsenkilometer allmälig auf 6,81 im Jahr 1883 gestiegen, seither wieder auf 6,07 zurückgegangen, zum Theil als Folge der erheblich ausgiebiger Versorgung der Züge mit Wagen auf den frequentirten Linien.

Aus der Tabelle 5 (Stationsfrequenz) ist zunächst der auffällige Rückgang des Personenverkehrs der oberrhättingauischen Linie (Rorschach bis Sulgen) bemerkenswerth; vermutlich hängt derselbe mit dem Rückgange der dort verbreiteten Stickerei-Industrie und des Marktverkehrs mit St. Gallen zusammen. Anderseits zeigen sämmtliche Stationen der linksufrigen Zürichseebahn eine recht beträchtliche Verkehrsvermehrung, die wohl durch die Vermehrung der Zugsverbindungen herbeigeführt worden sein mag; indessen ist dieselbe zum Theil auf Rechnung des Dampfbootverkehrs erfolgt, welcher seinerseits zurückgegangen ist. Auf der Linie Zürich-Aarau hat die gleichzeitig eingetretene Zugsvermehrung nicht dieselbe Wirkung gehabt; gegentheils weisen die grössern Stationen dieser Linie, deren Verkehr nicht durch andere Einwirkungen beeinflusst ist wie Baden und Schinznach, weniger Verkehr auf als das Jahr vorher, so z. B. Turgi, Brugg, Wildegg, Aarau.

In den verschiedenen direkten und Transitverkehren (Tabelle 6) kamen die erheblichsten Schwankungen vor im Verkehre mit den Vereinigten Schweizerbahnen (eidgenössisches Sängerfest in St. Gallen), mit der Badischen Bahn und mit der Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln (Pilgertransporte). In diesen Transporten hat sich im Laufe der letzten Jahre eine Wandlung vollzogen, indem neben und an die Stelle der früheren Wallfahrten einzelner Personen und kleinerer Gesellschaften die Organisation ganzer geschlossener Pilgerzüge, sowohl aus der Schweiz wie aus den benachbarten Ländern bis auf grosse Entfernung getreten ist. Für die Theilnehmer an solchen Zügen hat diese Beförderungsweise den Vortheil grösserer Schnelligkeit und Billigkeit, für die oft des Reisens ungewohnten Pilger auch der grössern Bequemlichkeit; die Bahnverwaltungen müssen den Gegenwerth der billigen Taxen (Gesellschaftstarif) im vermehrten Verkehre suchen. Der gesammte direkte Verkehr mit Wädenswil-Einsiedeln betrug im Jahr 1882 noch 77,469 Personen, 1886 99,107, wozu indessen mindestens die 15,771 Personen Verkehrsvermehrung Nordostbahn-Badische Bahn zu rechnen sind, welche nur rechnerisch (wegen Billetabgabe nur bis Wädenswil beziehungsweise Richtersweil) aus dem Transitverkehr über Nordostbahn in den direkten Verkehr übergingen, und woraus sich auch der Ausfall von 14,336 Personen im Transit Wädenswil-Einsiedeln-Badische Bahn erklärt.

Im Laufe des Jahres ist unter Mitwirkung sämmtlicher schweizerischer Bahnen eine Enquête über den Umfang der Armentransporte veranstaltet worden. Dieselbe hat ergeben, dass die Armenbehörden der verschiedenen Kantone vom bezüglichen Reglement im Ganzen einen mässigen Gebrauch machen.

Die Mehreinnahme im Gepäckverkehr fällt zum Theil auf vermehrte und verlängerte Transporte; der Rest ist aus der als Kompensation für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Billete und Erweiterung der zweiten Stückgutklasse eingeführten Einschreibgebühr und Gewichtsabrundung auf 10 Kilogramm entstanden, deckt aber den Ausfall aus diesen beiden Einräumungen bei Weitem nicht.

Die Mehreinnahme im Viehverkehr führt nur zu einem kleinen Theile von der Einschreibgebühr, im Übrigen von der Erhebung der Desinfektionsgebühren her; sie wird durch die Kosten der Desinfektion vollständig aufgezehrt.

Im Güterverkehr begegnen wir einer erfreulichen Mehreinnahme, die ihre Existenz zum grössten Theile dem unmerklichen Anwachsen einer sonst wenig beachteten Ziffer des Geschäftsberichts verdankt; denn die absolute Transportmenge war im Jahr 1886 (mit Berücksichtigung des Verkehrs der Linie Effretikon-Hinweil vom Jahr 1885) nur um die relativ geringe Zahl von 19,276 Tonnen grösser als im Vorjahr. Jene Ziffer ist die mittlere Transportlänge, die von 51,1 Kilometer im Jahre 1885 (Effretikon-Hinweil mitgerechnet) auf 53,9 Kilometer im Geschäftsjahr, also um 2,8 Kilometer gestiegen ist. (S. Tabelle 3.)

Hieraus ergeben sich, von Abrundungen abgesehen, für die effektive Transportleistung im Jahr 1886 folgende Ziffern:

Transportquantum 1885 (Nordostbahn + Effretikon-Hinweis)	1,537,563 Tonnen
Mehrleistung hieraus pro 1886 zu 2,8 Kilometer	4,305,176 Tonnenkilometer
Verkehrsvermehrung 1886	19,276 "
Transportleistung hieraus zu 53,9 Kilometer	1,038,976 "
	Total 5,344,152 Tonnenkilometer
	effektive Mehrleistung 5,391,038 "

Im Übrigen geben die nachfolgenden statistischen Tabellen noch zu folgenden weiteren Aufschlüssen Anlass.

In Tabelle 2 fällt als belangreiche Änderung die Verminderung der Stückguttransporte I. Klasse, und eine entsprechende Vermehrung der Transporte II. Klasse auf. Die oben erwähnte Erweiterung der II. Stückgutklasse (in Form eines Spezialtarifs für landwirtschaftliche Produkte) ist die vornehmste Ursache dieser Verschiebung, zu der übrigens auch noch andere Faktoren mitgewirkt haben können. Der dadurch veranlasste Ausfall an Einnahmen muss, wie wir bei der Bedeutung der betreffenden Transportartikel zum Voraus gewärtigen konnten, erheblich gewesen sein; denn die in den meisten andern Klassen eingetretene absolute Vermehrung der Quantitäten hat ihn, wie oben nachgewiesen ist, nicht einmal zu kompensiren vermocht.

Zeitlich vertheilt sich die Gesammt-Mehreinnahme auf fast alle Monate. Am stärksten war sie während des Herbstverkehrs und unmittelbar vor der neuen Getreideernte. Demgemäß weisen auch die Ziffern der Waarenstatistik (Tabelle 7) die grössten Zunahmen der Verkehrsmenge bei Getreide und Sämereien, Obst, Wein und Most

auf; auch die Baumaterialtransporte, namentlich Cement und Backsteine, haben sich vermehrt; dagegen sind Kartoffeln, Brennmaterialien und Nutzholz zurückgegangen. In Tabelle 6 (direkte und Transitverkehre) finden sich die grössten Verkehrssteigerungen im Verkehre mit den Vereinigten Schweizerbahnen und der Centralbahn und in einzelnen Transitverkehren, und hieraus wird sich auch die kleine aber wirkungsreiche Erhöhung der mittlern Transportlänge erklären.

Die verschiedenen Einnahmen haben im Berichtsjahr einen weiteren Zuwachs erfahren und zwar im Betrage von Fr. 46,001. 64 Cts. gegenüber dem Vorjahr. Auf Titel 1 „Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse)“ speziell wurden Fr. 52,698. 84 Cts. und auf dem Titel 3 „Sonstige Einnahmen“ Fr. 2,694. 40 Cts. mehr eingebracht, wogegen Titel 2 „Ertrag von Hülfs geschäften“ eine Mindereinnahme von Fr. 9,391. 60 Cts. ergeben hat. Die Mehreinnahme an „Pacht- und Miethzinse“ wurde mit Fr. 4,310. 02 Cts. auf Pachterträgnissen für Landabschnitte und Affichage, sowie mit Fr. 64,957. 02 Cts. durch vermehrte Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen erzielt, während für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken durch dritte Bahnen Fr. 16,568. 20 Cts. weniger eingenommen wurden. Von diesem Einnahmenausfall kommen etwa Fr. 10,900 auf die Station Effretikon in Folge des mit Ende 1885 stattgefundenen Übergangs der Linie Effretikon-Hinwil in das Eigenthum der Nordostbahn; weitere Fr. 2,000 entfallen auf Mindervergütung der Tössthalbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur gemäss der an anderer Stelle erwähnten Vertragsrevision; der Rest betrifft verschiedene Stationen und ist mehr zufälliger Natur. Bezüglich der erheblichen Steigerung der Einnahme für Wagenmiethe ist darauf hinzuweisen, dass auch das entsprechende Ausgabenkapitel V, A. 3 eine Mehrausgabe von Fr. 55,975. 03 Cts. gegenüber dem Vorjahr erzeugt. Die Nettomehreinnahme beträgt somit nur Fr. 8,981. 99 Cts., die ihren Grund in einer der Nordostbahn aus dem schweizerischen Güterwagenverband nachträglich für das Jahr 1885 zugeflossenen Einnahme von Fr. 11,832. 58 Cts. findet. Der Rückschlag auf dem „Ertrag der Hülfs geschäfte“ wurde fast ausschliesslich durch das Fr. 10,000 betragende Mindererträgniss der Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb herbeigeführt. Die Ursache des letztern Ausfalles liegt darin, dass im Jahr 1886 bedeutend weniger bei der Geleiserneuerung gewonnene Altschienen zum Verkauf gelangten als im Jahr 1885, und im Weitern auch der Durchschnittserlös für dieses Material etwas unter demjenigen des Vorjahres verblieb.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1885		1886		1885		1886		
	Personen	Prozent	Personen	Prozent	Fr.	Cts.	Prozent	Fr.	Cts.	Prozent
I. Personentransport.									
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:									
Einfache Fahrt . . I. Klasse	24,630	0.44	25,173	0.43	148,037.15	2.89	154,563.86	2.93	
" " . II. "	260,128	4.56	250,217	4.28	794,690.67	15.50	772,624.98	14.67	
" " . III. "	1,189,293	20.87	1,183,764	20.27	1,277,006.68	24.91	1,237,121.60	23.50	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:									
Mit Güterzügen . . II. Klasse	7,234	0.12	5,641	0.10	4,961.58	0.10	3,618.37	0.07	
" " . III. "	146,292	2.57	118,600	2.03	66,391.85	1.30	51,229.03	0.97	
Hin- und Rückfahrt . . I. "	4,498	0.07	5,070	0.09	12,318.78	0.24	16,152.15	0.31	
" " . II. "	440,522	7.77	447,532	7.66	527,786.64	10.30	552,450.89	10.49	
" " . III. "	2,801,298	49.17	2,923,700	50.05	1,795,623.33	35.03	1,889,840.97	35.90	
Abonnementsbillete . . II. "	134,684	2.36	144,630	2.48	61,411.51	1.20	59,423.45	1.13	
" . III. "	434,028	7.62	448,216	7.67	85,688.21	1.67	90,451.12	1.72	
Militär- u. Polizeitransporte III.	49,196	0.86	38,705	0.66	40,052.93	0.78	32,030.43	0.61	
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . I. "	6,905	0.12	7,135	0.12	26,556.02	0.52	31,936.33	0.60	
" . II. "	54,179	0.95	70,937	1.22	118,037.26	2.30	148,040.61	2.83	
" . III. "	143,889	2.52	171,929	2.94	166,922.49	3.26	224,891.99	4.27	
Total	5,696,776	100	5,841,249	100	5,125,485.10	100	5,264,375.78	100	
Rekapitulation nach Klassen:									
I. Klasse	36,033	0.63	37,378	0.64	186,911.95	3.65	202,652.34	3.85	
II. "	896,747	15.74	918,957	15.73	1,506,887.66	29.40	1,536,158.30	29.18	
III. "	4,763,996	83.63	4,884,914	83.63	3,431,685.49	66.95	3,525,565.14	66.97	
Total	5,696,776	100	5,841,249	100	5,125,485.10	100	5,264,375.78	100	
II. Gepäcktransport									
III. Viehtransport.									
Klasse I	6,185	1.04	5,382	0.92					
" II	58,487	9.85	57,114	9.72					
" III	59,290	9.99	58,811	10.01	293,563.36	.	320,155.48	.	
" IV	469,608	79.12	466,196	79.35					
Total	593,570	100	587,503	100	293,563.36	.	320,155.48	.	
IV. Gütertransport.									
Eilgut	42,932	2.88	45,723	2.94					
Stückgutklasse I	145,935	9.79	130,222	8.30					
" II	98,798	6.61	122,967	7.90					
Wagenladungsklasse A ¹	55,930	3.75	57,721	3.77					
" B	66,713	4.47	77,475	4.98					
Spezial-Tarif I ^a	38,102	2.55	34,339	2.20	6,579,708.27	92.50	7,175,195.43	92.22	
" Ib	251,359	16.88	272,509	17.50					
" II ^a	13,385	0.90	14,314	0.92					
" II ^b	57,507	3.85	75,810	4.87					
" III ^a	33,699	2.26	34,550	2.22					
" III ^b	686,788	46.06	691,209	44.40					
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	533,858.66	7.50	605,041.18	7.78
Total	1,491,148	100	1,556,839	100	7,113,566.93	100	7,780,236.61	100	
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	12,898,521.39	.	13,782,708.02	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1886 = 564 Kilom., 1885 = 541 Kilom.)		1885	1886
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,474.10	9,334.—
" " Reisenden	"	0.90	0.90
" " " und Bahnkilometer	Centimes	4.48	4.46
Zahl der Personenkilometer		114,394,569	118,027,803
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.08	20.21
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	211,450	209,269
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	10,530	10,357
" " Personen-Wagenachsenkilometer kommen	"	6.24	6.07
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	676.35	741.03
" " Tonne	"	18.46	20.45
" " Tonnenkilometer	Centimes	56.90	61.85
" " Reisenden	"	6.42	7.15
Zahl der Tonnenkilometer		643,103	675,769
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	32.45	33.06
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,189	1,198
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	37	36
" " Reisenden "	Kilogr.	3.48	3.50
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	542.63	567.65
" " Stück	"	0.49	0.54
" " Tonnenkilometer	Centimes	15.63	17.15
Zahl der Tonnenkilometer		1,878,088	1,867,336
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	13,148.92	13,794.75
" " Tonne	"	4.77	5.—
" " Tonnenkilometer	Centimes	9.18	9.26
Zahl der Tonnenkilometer		77,911,656	84,010,827
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	52.25	53.96
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	144,014	148,955
" jeden Bahnkilometer kommen	"	2,756	2,760
" " Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	"	1.60	1.61
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	23,842.—	24,437.43
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	"	2,444.75	2,426.61
Totaleinnahme per Bahnkilometer	"	26,286.75	26,864.04

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1885		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
				Anzahl	Tonnen	Stück	Anzahl	Tonnen	Personenzahl	Gütergewicht
1. Rorschach	60,296	180	467	9,012	22,739	31,751	- 2,776	- 3,351	19	8
2. Horn	16,222	35	86	8,011	5,448	13,459	- 2,963	+ 371	86	18
3. Arbon	57,400	156	395	1,788	6,769	8,557	- 4,154	- 2,540	23	31
4. Egnach	20,501	71	404	1,092	3,722	4,814	- 1,495	- 1,309	60	56
5. Romanshorn	116,238	423	7,864	206,749	30,961	237,710	- 3,408	+ 32,446	5	2
6. Uttweil	12,220	23	150	1,176	1,435	2,611	- 60	- 38	106	87
7. Kessweil	11,281	16	76	1,239	1,454	2,693	+ 664	- 19	112	85
8. Güttingen	16,335	24	67	854	1,607	2,461	- 711	+ 15	83	89
9. Altnau	14,968	37	275	545	684	1,229	- 448	- 38	92	113
10. Münsterlingen . . .	18,772	36	130	612	1,995	2,607	+ 1,546	+ 323	67	88
11. Kreuzlingen	20,455	75	106	1,778	3,105	4,883	- 348	+ 127	61	55
12. Konstanz	56,741	284	1,094	26,434	5,393	31,827	- 245	- 3,808	24	7
13. Emmishofen - Egelshofen	16,662	42	194	3,009	1,881	4,890	- 284	- 206	80	54
14. Tägerweilen	13,700	22	29	447	786	1,233	- 362	- 76	97	112
15. Ermatingen	20,211	128	372	1,458	1,218	2,676	- 623	+ 203	62	86
16. Mannenbach	7,987	22	53	380	384	764	- 441	+ 122	125	130
17. Berlingen	7,234	14	88	706	583	1,289	+ 16	+ 219	131	110
18. Steckborn	18,777	57	107	1,731	1,537	3,268	- 208	- 320	66	74
19. Mammern	13,508	22	169	194	622	816	+ 667	+ 342	99	128
20. Eschenz	7,497	17	291	533	554	1,087	+ 46	- 36	128	116
21. Stein am Rhein . .	19,685	72	469	3,034	2,279	5,313	+ 1,221	+ 640	64	47
22. Etzwilen	5,406	3	428	302	185	487	- 309	+ 116	139	136
23. Hemmishofen	7,342	4	31	699	327	1,026	+ 562	- 277	130	118
24. Ramsen	7,970	8	615	812	576	1,388	+ 379	- 1,296	126	107
25. Arlen-Rielasingen	9,754	7	103	1,431	3,504	4,935	- 619	- 695	116	53
26. Singen	14,836	13	7,948	21,107	13,993	35,100	+ 1,507	+ 5,795	94	6
27. Stammheim	17,744	62	2,417	2,342	1,845	4,187	+ 925	- 749	75	65
28. Ossingen	9,487	23	979	687	599	1,286	- 744	- 283	118	111
29. Thalheim-Altikon .	11,933	30	669	354	328	682	+ 54	- 60	107	133
30. Dynhard	6,733	13	129	615	348	963	+ 4	+ 50	134	122
31. Seuzach	6,697	7	39	37	330	367	- 393	- 91	135	140
32. Oberwinterthur . .	7,433	16	20	216	633	849	+ 51	+ 49	129	126
33. Amrisweil	57,606	229	4,591	2,894	8,963	11,857	- 2,497	+ 214	22	25
34. Erlen	27,118	111	750	1,037	2,238	3,275	- 593	- 370	46	73
35. Sulgen	38,765	99	638	1,131	1,615	2,746	- 831	+ 192	32	82
36. Kradolf	13,880	56	159	986	1,987	2,973	+ 429	- 6	96	79
37. Sitterthal	9,191	60	143	1,041	4,133	5,174	+ 851	- 307	120	50
38. Bischofszell . . .	34,583	168	1,161	2,511	5,597	8,108	- 330	+ 242	36	32
39. Hauptwil	11,753	34	176	564	2,548	3,112	- 565	- 558	110	77
Übertrag	844,927	2,699	33,882	309,548	144,905					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1885		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personenzahl	Gütergewicht
Übertrag . . .	844,927	2,699	33,882	309,548	144,905	3,203	- 1,215	+ 31	82	75
40. Arnegg . . .	16,375	56	86	292	2,911	3,203	- 1,215	+ 31	82	75
41. Gossau . . .	24,257	39	572	410	3,780	4,190	- 419	+ 566	52	64
42. Bürglen . . .	33,143	90	805	2,825	8,845	11,670	- 58	+ 327	37	27
43. Weinfelden . . .	60,999	187	4,231	3,129	8,166	11,295	+ 1,115	- 2,046	18	28
44. Märstetten . . .	29,439	52	1,878	4,694	7,563	12,257	+ 570	+ 2,563	44	23
45. Müllheim-Wigoltingen .	35,753	88	1,658	1,938	3,864	5,802	- 2,413	- 468	34	42
46. Felben . . .	24,983	34	1,152	1,069	1,301	2,370	- 51	- 288	51	90
47. Frauenfeld . . .	85,107	399	2,620	7,085	16,536	23,621	- 7,211	+ 83	11	11
48. Islikon . . .	30,980	29	469	525	1,029	1,554	+ 751	- 86	40	106
49. Wiesendangen . . .	22,468	11	165	193	3,106	3,299	+ 580	+ 2,699	57	71
50. Winterthur . . .	336,959	1,142	6,524	31,052	79,711	110,763	- 4,348	+ 6,543	2	3
51. Hettlingen . . .	14,302	10	95	72	135	207	+ 1,514	- 54	95	144
52. Henggart . . .	21,550	62	891	544	1,146	1,690	- 741	- 150	58	102
53. Andelfingen . . .	26,942	97	992	1,356	1,623	2,979	- 1,414	- 162	47	78
54. Marthalen . . .	23,773	70	1,174	2,868	4,024	6,892	+ 1,274	+ 917	54	38
55. Dachsen . . .	18,064	42	111	517	361	878	- 150	- 515	72	124
56. Schaffhausen . . .	65,979	436	5,045	38,286	19,630	57,916	+ 676	+ 6,678	17	4
57. Töss . . .	12,379	35	21	5,273	12,032	17,305	- 183	- 2,017	105	16
58. Wülflingen . . .	9,643	16	21	457	3,395	3,852	- 1,005	- 177	117	68
59. Pfungen-Neftenbach	20,989	23	129	4,966	6,997	11,963	- 2,267	- 285	59	24
60. Embrach-Rorbas .	40,461	92	184	4,059	5,638	9,697	- 416	- 529	31	30
61. Bülach . . .	50,418	148	1,608	2,393	3,173	5,566	+ 132	+ 1	27	45
62. Niederglatt . . .	17,927	80	518	1,145	1,185	2,330	- 1,048	- 800	74	93
63. Buchs (Zürich) .	4,378	6	168	68	92	160	- 281	- 85	140	146
64. Otelfingen . . .	9,847	25	74	1,375	230	1,605	- 532	+ 1	115	105
65. Würenlos . . .	11,442	18	42	424	247	671	- 655	- 434	111	134
66. Glattfelden . . .	6,271	16	85	360	457	817	- 927	- 224	136	127
67. Eglisau . . .	25,655	116	2,047	2,464	1,432	3,896	+ 76	- 719	49	67
68. Zweidlen . . .	2,311	5	35	485	1,217	1,702	- 316	+ 10	145	101
69. Weiach-Kaiserstuhl .	13,143	34	787	2,243	730	2,973	- 775	+ 465	100	80
70. Rümikon . . .	4,007	6	43	1,324	58	1,382	+ 311	- 499	142	108
71. Reckingen . . .	4,286	5	58	2,893	396	3,289	- 209	+ 232	141	72
72. Zurzach . . .	14,912	54	552	1,971	985	2,956	+ 159	+ 390	93	81
73. Koblenz . . .	13,656	20	434	5,907	1,061	6,968	+ 527	+ 260	98	37
74. Kemptthal . . .	47,791	31	363	1,759	3,928	5,687	+ 2,045	+ 49	29	44
75. Effretikon . . .	76,242	46	1,804	1,901	2,064	3,965	+ 21,031	+ 294	12	66
76. Illnau . . .	16,009	36	617	351	2,387	2,738	+ 16,009	+ 2,738	87	83
77. Fehraltorf . . .	15,099	33	266	694	1,417	2,111	+ 15,099	+ 2,111	90	95
78. Pfäffikon . . .	30,711	127	544	1,377	6,700	8,077	+ 30,711	+ 8,077	41	33
Übertrag . . .	2,163,577	6,515	72,750	450,292	364,457					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1885		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
Übertrag . . .	2,163,577	6,515	72,750	450,292	364,457					
79. Kempten . . .	15,942	103	88	1,025	3,503	4,528	+ 15,942	+ 4,528	88	58
80. Wetzikon . . .	12,543	24	181	982	3,208	4,190	+ 12,543	+ 4,190	104	63
81. Hinweil . . .	11,911	52	341	619	2,531	3,150	+ 11,911	+ 3,150	108	76
82. Bassersdorf . .	22,729	49	313	481	1,399	1,880	+ 1,149	+ 298	56	97
83. Kloten . . .	16,578	102	168	430	679	1,109	- 810	+ 149	81	115
84. Seebach . . .	1,851	5	14	184	837	1,021	- 101	+ 31	146	120
85. Affoltern b. H. .	3,850	6	22	37	134	171	- 134	+ 28	143	145
86. Regensdorf-Watt. .	8,928	17	46	344	280	624	+ 202	+ 127	121	135
87. Buchs-Dällikon . .	8,425	11	71	126	138	264	- 711	- 122	122	142
88. Dietlikon . . .	25,368	22	95	760	1,047	1,807	+ 591	- 253	50	99
89. Wallisellen . . .	54,630	47	189	1,910	3,777	5,687	- 4,017	+ 944	26	43
90. Örlikon*. . .	145,819	87	259	6,812	14,859	21,671	+ 2,837	- 3,185	3	12
91. Glattbrugg . . .	11,812	19	56	294	425	719	+ 199	- 197	109	131
92. Rümlang . . .	12,603	24	102	542	4,705	5,247	+ 106	+ 106	102	48
93. Oberglatt . . .	16,291	52	221	251	145	396	- 2,169	+ 43	85	139
94. Niederhasli . . .	7,206	30	99	113	121	234	- 1,663	- 319	132	143
95. Dielsdorf . . .	29,889	127	772	9,361	1,325	10,686	+ 570	- 4,609	42	29
96. Zürich † . . .	806,441	3,972	5,807	86,886	237,985	324,871	- 16,867	+ 20,914	1	1
97. Enge . . .	113,996	173	206	1,342	3,155	4,497	+ 8,451	+ 473	6	59
98. Wollishofen . . .	29,774	26	65	12,038	25,104	37,142	+ 1,079	+ 10,456	43	5
99. Bendlikon (Kilchberg) .	58,756	33	118	742	892	1,634	+ 9,804	- 6	21	104
100. Rüschlikon . . .	43,617	39	123	444	858	1,302	+ 5,074	+ 118	30	109
101. Thalweil . . .	89,365	150	331	2,808	9,230	12,038	+ 9,918	- 846	8	22
102. Oberrieden . . .	31,039	41	117	2,098	4,881	6,979	+ 2,071	+ 704	39	35
103. Horgen . . .	97,957	260	322	4,924	8,489	13,413	+ 7,517	+ 334	7	19
104. Au (Zürich) . . .	14,969	48	68	—	323	323	+ 52	- 29	91	141
105. Wädensweil . . .	89,309	279	563	8,455	15,631	24,086	+ 5,561	- 2,966	9	10
106. Richtersweil . . .	67,030	250	555	8,553	9,356	17,909	+ 4,940	+ 1,190	16	13
107. Pfäffikon (Schwyz)	18,636	21	250	592	563	1,155	- 1,330	+ 288	69	114
108. Lachen . . .	32,047	81	2,447	2,080	4,009	6,089	- 1,835	- 1,506	38	41
109. Siebnen (Wangen) .	26,509	44	867	1,454	3,982	5,436	+ 1,247	- 1,447	48	46
110. Reichenburg . . .	17,155	53	541	318	707	1,025	- 1,136	- 195	78	119
111. Bilten . . .	9,229	11	202	617	257	874	+ 1,561	- 8	119	125
112. Ziegelbrücke .	6,784	14	439	253	217	470	+ 18	- 54	133	138
113. N.-O.-Urnen . . .	18,574	32	94	382	1,955	2,337	+ 853	+ 89	70	92
114. Näfels - Mollis .	16,997	49	154	1,595	3,173	4,768	+ 1,323	+ 177	79	57
115. Netstall . . .	10,969	36	67	1,284	4,823	6,107	+ 1,102	- 1,148	113	40
116. Glarus . . .	67,314	205	554	5,651	12,059	17,710	+ 3,958	- 2,484	14	9
117. Ennenda . . .	17,660	32	29	1,112	6,608	7,720	- 1,492	- 1,024	76	34
Übertrag . . .	4,254,079	13,141	89,706	618,191	757,827					

*) 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 1885		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
Übertrag . . .	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
	4,254,079	13,141	89,706	618,191	757,827					
118. Mitlödi . . .	16,322	22	13	410	1,438	1,848	-	761	+ 67	84 98
119. Schwanden . . .	49,950	70	1,435	3,820	8,978	12,798	+	3,242	- 302	28 21
120. Nidfurn-Haslen . . .	18,969	21	43	378	1,404	1,782	+	768	- 57	65 100
121. Luchsingen . . .	23,999	33	69	1,454	3,740	5,194	+	1,927	+ 297	53 49
122. Diesbach . . .	8,235	6	91	216	500	716	-	408	+ 3	123 132
123. Rüti (Glarus) . . .	5,914	8	109	271	620	891	-	217	- 224	138 123
124. Lintthal . . .	19,744	38	300	2,036	3,054	5,090	+	62	+ 345	63 51
125. Altstetten . . .	88,761	55	113	4,793	8,492	13,285	+	1,082	+ 948	10 20
126. Schlieren . . .	36,728	25	154	1,558	2,730	4,288	-	3,137	+ 258	33 60
127. Dietikon . . .	59,970	94	419	2,111	4,859	6,970	+	449	+ 802	20 36
128. Killwangen . . .	18,727	37	183	269	515	784	+	29	- 271	68 129
129. Wettingen . . .	18,071	27	53	1,422	2,008	3,430	-	979	+ 432	71 69
130. Baden-Oberstadt . . .	23,372	49	298	2,924	1,352	4,276	+	310	+ 837	55 61
131. Dätwyl . . .	8,162	22	50	839	1,104	1,943	+	178	+ 173	124 96
132. Melligen . . .	18,027	73	503	2,527	864	3,391	-	167	- 33	73 70
133. Mägenwyl . . .	3,531	7	31	2,233	121	2,354	+	41	- 175	144 91
134. Othmarsingen . . .	7,838	11	59	1,384	253	1,637	+	372	+ 2	127 103
135. Lenzburg . . .	27,525	89	820	3,891	7,836	11,727	-	1,619	- 2,221	45 26
136. Hunzenschwyl . . .	5,933	4	18	218	255	473	+	683	+ 234	137 137
137. Suhr . . .	10,237	23	226	995	1,201	2,196	-	17	+ 136	114 94
138. Baden . . .	120,862	604	1,163	5,153	9,326	14,479	+	4,757	+ 641	4 17
139. Turgi . . .	55,198	45	929	1,961	3,048	5,009	-	783	+ 353	25 52
140. Siggenthal . . .	13,114	39	251	2,323	1,929	4,252	+	369	+ 276	101 62
141. Döttingen-Klingnau . . .	17,296	36	592	1,418	1,275	2,693	+	161	+ 507	77 84
142. Brugg . . .	73,726	211	2,258	12,156	5,348	17,504	-	1,812	+ 1,642	13 15
143. Schinznach . . .	15,429	55	51	571	508	1,079	+	1,065	+ 199	89 117
144. Wildegg . . .	35,013	50	371	3,562	2,645	6,207	-	571	+ 506	35 39
145. Ruppersweil . . .	12,563	7	36	310	687	997	+	1,061	- 70	103 121
146. Aarau . . .	67,075	264	1,987	13,805	10,363	24,168	-	3,112	+ 1,552	15 14
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn und fremde Bahnen . . .	463,448	3,849	34,652	504,814	353,733	858,547	-	20,408	+ 34,104	
Rundfahrten . . .	120,252	—	—	—	—	—	+	33,289	—	
Transitverkehr . . .	123,179	1,427	450,520	358,826	358,826	717,652	+	808	+ 11,952	
Total . . .	5,841,249	20,442	587,503	1,556,839	1,556,839					

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

I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1885	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Dampfboote auf dem Zürichsee	12,640	4,187	10,605	3,471	23,245	7,658	+ 2,344	- 2,976
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen †	21,399	21,814	16,377	6,651	37,776	28,465	+ 1,708	+ 3,749
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	50,731	29,871	49,882	158,140	100,613	188,011	+ 2,648	+ 4,520
Effretikon-Hinweil	—	—	—	—	—	—	- 71,146	- 13,667
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	217,609	99,796	189,976	54,695	407,585	154,491	+ 18,278	+ 12,214
Tössthalbahn	6,338	11,801	10,244	5,430	16,582	17,231	+ 1,178	+ 2,069
Wädenswil-Einsiedeln	37,605	3,359	11,034	2,453	48,639	5,812	- 2,618	- 573
Gotthardbahn und Italien †	2,347	13,054	2,647	13,209	4,994	26,263	+ 774	- 396
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	83,042	149,122	88,552	72,610	171,594	221,732	- 3,486	+ 23,307
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	47,785	10,024	64,143	141,882	111,928	151,906	+ 15,771	+ 4,559
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,222	5,357	11,869	15,654	18,091	21,011	- 341	+ 817
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	6,093	4,688	3,776	20,235	9,869	24,923	- 181	+ 552
Österreich-Ungarn via Arlberg	4,964	660	4,343	10,384	9,307	11,044	- 1,219	- 71
Total	496,775	353,733	463,448	504,814	960,223	858,547	- 35,290	+ 34,104
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen. § Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glathalllinie 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	24	1,093	87	254	111	1,347	- 81	- 968
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	479	783	311	6,718	790	7,501	+ 34	+ 229
Effretikon-Hinweil	—	—	—	—	—	—	- 343	- 474
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	4,662	2,939	6,036	2,227	10,698	5,166	+ 2,152	+ 1,213
Tössthalbahn	48	192	73	79	121	271	- 81	- 19
Wädenswil-Einsiedeln	2,918	216	523	45	3,441	261	+ 242	- 206
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	95	424	26	700	121	1,124	- 28	+ 413
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	369	8,325	825	6,271	1,194	14,596	- 52	- 336
K. Württemberg. Staatsbahn	192	289	167	439	359	728	- 126	- 96
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	763	510	701	3,396	1,464	3,906	+ 17	- 598
Österreich-Ungarn via Arlberg	260	29	200	860	460	889	- 24	- 526
Übertrag	9,810	14,800	8,949	20,989	18,759	35,789		
	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil					
	—	—	—	—	—	—	- 2,188	- 7,374

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1885	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
	Übertrag							
Zürichsee-Dampfboote	9,810	14,800	8,949	20,989	18,759	35,789	—	—
Effretikon-Hinweil	4	2,119	7	377	11	2,496	+ 11	- 436
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	9,271	21,178	9,903	12,959	19,174	34,137	+ 2,537	+ 6
Tössthalbahn	1	908	1	151	2	1,059	+ 2	- 147
Wädenswil-Einsiedeln	17,298	2,359	671	115	17,969	2,474	+ 6,376	+ 668
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	554	847	98	285	652	1,132	+ 194	+ 191
Gr. Bad. Bahn	62	174	1	26	63	200	+ 41	- 37
K. Württemberg. Staatsbahn	—	13	—	31	—	44	—	+ 22
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	335	784	281	3,856	616	4,640	- 73	- 2,041
Österreich-Ungarn via Arlberg	2,433	434	2,637	2,963	5,070	3,397	+ 61	- 42
Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter								
Zürichsee-Dampfboote	—	141	—	94	—	235	—	+ 217
Vereinigte Schweizerbahnen	1,945	751	2,240	257	4,185	1,008	+ 279	- 181
Tössthalbahn	111	676	120	203	231	879	+ 57	+ 291
Wädenswil-Einsiedeln	6,664	305	1,732	555	8,396	860	- 2,312	+ 485
Gotthard und Italien	1,449	1,485	1,519	8,796	2,968	10,281	+ 360	- 2,908
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	7,688	23,122	6,596	19,950	14,284	43,072	+ 97	+ 5,555
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	725	1,994	823	98,501	1,548	100,495	- 55	+ 3,962
K. Württemberg. Staatsbahn	—	1,883	—	14,118	—	16,001	- 4	+ 2,501
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	431	—	412	—	843	—	+ 85
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	—	—	32	—	32	—	+ 20
Von der Tössthalbahn								
Zürichsee-Dampfboote	—	3	—	45	—	48	—	+ 48
Wädenswil-Einsiedeln	42	—	5	—	47	—	+ 12	—
Gotthardbahn	3	24	16	861	19	885	- 1	- 649
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	—	170	12	744	12	914	- 8	+ 368
Gr. Bad. Bahn	—	80	—	7,167	—	7,247	—	- 790
Von Wädenswil-Einsiedeln								
Gotthardbahn	9	10	43	55	52	65	- 1	- 19
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	240	43	3,314	94	3,554	137	+ 644	+ 137
Gr. Bad. Bahn	249	232	6,297	137	6,546	369	- 14,336	- 47
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	5,298	—	5,298	—	+ 5,298	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	37	—	2,713	—	2,750	—	+ 110	—
Österreich-Ungarn via Arlberg	163	—	2,252	—	2,415	—	- 204	—
Übertrag	59,093	74,966	55,528	193,773	114,621	268,739		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1885	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
	Übertrag		59,093	74,966	55,528	193,773	114,621	268,739
Centralbahn	2	—	1	—	3	—	+ 3	—
Deutsche Bahnen via Romanshorn . . .	171	4,348	190	8,566	361	12,914	+ 20	+ 1,646
" " via Singen . . .	—	1,369	—	1,771	—	3,140	—	+ 562
" " via Schaffhausen . . .	262	—	661	—	923	—	+ 105	—
" " via Arlberg . . .	14	—	15	—	29	—	+ 29	—
" " via Waldshut . . .	18	4,479	27	7,076	45	11,555	+ 16	+ 2,693
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	292	—	515	—	807	—	38
Aarg. Südbahn	89	664	470	510	559	1,174	+ 134	+ 79
Seethalbahn	482	744	793	121	1,275	865	+ 644	- 91
Gotthard und Italien	—	134	—	419	—	553	—	784
Gr. Bad. Bahn	856	451	824	3,090	1,680	3,541	+ 34	+ 761
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	109	8,901	138	2,081	247	10,982	+ 34	+ 5,015
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	563	6,303	441	18,696	1,004	24,999	- 85	- 2,404
Österreich-Ungarn via Arlberg	1,123	1,239	1,280	17,837	2,403	19,076	+ 1,325	+ 2,312
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Württemberg. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	1
Zürichsee-Dampfboote	—	134	—	7	—	141	—	- 1,312
Vorarlbergbahn	29	340	—	—	29	340	+ 18	+ 329
Total des Transitverkehrs	62,811	104,364	60,368	254,462	123,179	358,826	+ 808	+ 5,976
Gesammttotal	559,586	458,097	523,816	759,276	1,083,402	1,217,373	- 34,482	+ 40,080

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1885	1886	Gegenüber 1885	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) <i>Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	175,942	193,645	17,703	—
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	41,881	42,244	363	—
3. Kartoffeln	23,773	18,864	—	4,909
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	4,353	4,999	646	—
5. Baumfrüchte	17,954	34,337	16,383	—
6. Weintrauben zur Weinbereitung	895	1,648	753	—
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	5,447	5,281	—	166
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	14,191	15,156	965	—
9. Eier	1,729	2,142	413	—
10. Kaffee	4,517	4,959	442	—
11. Kaffee-Surrogate	4,161	4,110	—	51
12. Zucker, raffinirt	7,735	6,917	—	818
13. Rohzucker	8,805	11,518	2,713	—
14. Tabak, roh und fabrizirt	4,997	3,675	—	1,322
	316,380	349,495	33,115	—
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	11,670	14,052	2,382	—
16. Wein und Most, Speiseessig	43,969	52,421	8,452	—
17. Bier	16,361	18,476	2,115	—
18. Branntwein und Liqueur	2,194	2,131	—	63
19. Mineralwasser	1,149	1,253	104	—
	75,343	88,333	12,990	—
b) <i>Gebrauchsmittel</i>				
20. Haustrath und Effekten	12,493	14,209	1,716	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,073	2,283	210	—
	14,566	16,492	1,926	—
	406,289	454,320	48,031	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	50,741	45,940	—	4,801
23. Torf	7,027	6,207	—	820
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	281,829	279,910	—	1,919
	339,597	332,057	—	7,540
C. Baumaterialien :				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	42,857	43,686	829	—
26. Backsteine, Ziegel	34,341	38,632	4,291	—
27. Dachschiefer	3,100	3,029	—	71
28. Kalksteine, Gypssteine	7,516	7,734	218	—
29. Kalk und Gyps	14,196	15,883	1,687	—
30. Cement, Trass	26,213	29,202	2,989	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	4,399	4,216	—	183
32. Asphalt	4,887	4,816	—	571
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	7,833	8,827	994	—
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	102,178	100,279	—	1,899
	247,520	255,804	8,284	—
Übertrag	993,106	1,042,181	48,775	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	Übertrag	1885	1886	Gegenüber 1885	
				mehr	weniger
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
D. Metallindustrie:		993,406	1,042,181	48,775	—
35. Eisen, roh und alt, Erze	30,940	32,434	1,494	—	
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	34,904	35,117	213	—	
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen und Zubehör	2,621	3,046	425	—	
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	12,569	12,389	—	180	
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	5,852	5,102	—	750	
40. Maschinen, zusammengesetzte	4,234	3,109	—	1,125	
41. Maschinenteile	25,017	22,444	—	2,573	
E. Textilindustrie:		116,137	113,641	—	2,496
a) in Baumwolle.					
42. Baumwolle, roh	20,614	19,469	—	1,145	
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	35,267	32,472	—	2,795	
44. Baumwollstoffe und Waaren	16,797	19,903	3,106	—	
45. Baumwollabfälle	5,676	5,846	170	—	
b) in Leinen, Hanf etc.		78,354	77,690	—	664
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	3,843	4,656	813	—	
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf etc.	3,286	3,196	—	90	
c) in Seide.		7,129	7,852	723	—
48. Seidenabfälle, Cocons	442	563	121	—	
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	6,126	7,213	1,087	—	
d) in Wolle.		6,568	7,776	1,208	—
50. Wolle, roh und Wollabfälle	2,655	2,619	—	36	
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	4,766	5,158	392	—	
F. Gerberei:		7,421	7,777	356	—
52. Felle und Häute	99,472	101,095	1,623	—	
53. Rinde	5,268	5,173	—	95	
54. Gerbstoffe	5,680	6,269	589	—	
55. Leder und Lederwaaren	333	430	97	—	
G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:		4,219	4,307	88	—
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	15,500	16,179	679	—	
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	2,697	2,428	—	269	
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	4,767	4,040	—	727	
59. Thonröhren aller Art	3,407	3,367	—	40	
H. Papierfabrikation:		2,423	2,188	—	235
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier-spähne	13,294	12,023	—	1,271	—
61. Papier und Carton (A u. B)	10,227	11,750	1,523	—	
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	7,204	7,852	648	—	
I. Strohindustrie.		2,423	2,594	171	—
63. Strohwaaren aller Art	19,854	22,196	2,342	—	
		479	372	—	107
	Übertrag	1,258,142	1,307,687	49,545	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	Übertrag	1885	1886	Gegenüber 1885	
				mehr	weniger
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
K. Holzindustrie.		1,258,142	1,307,687	49,545	—
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	16,242	12,565	—	3,677	
65. Parquerterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,025	2,107	82	—	
66. Holzwaaren	4,671	4,926	255	—	
	22,938	19,598	—	3,340	
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:					
67. Farben und Farbwaaren	4,741	4,669	—	72	
68. Farbholz	1,847	1,675	—	172	
69. Farberden	1,255	1,268	13	—	
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	5,222	4,695	—	527	
71. Soda	5,083	4,495	—	588	
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	16,565	16,304	—	261	
73. Säuren, Laugen, Beitzten	9,651	9,258	—	393	
74. Weinstein und Weinhefe	1,729	1,156	—	573	
75. Fett und Fettaaren, Seifen, Kerzen	7,703	8,557	854	—	
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,566	1,859	293	—	
77. Stärke, Stärkemehl	2,603	2,972	369	—	
78. Chinarinde	16	33	17	—	
79. Mineralöle (Petroleum)	14,345	14,755	410	—	
80. Vegetabilische Öle	7,951	7,800	—	151	
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	4,862	6,050	1,188	—	
82a. Schwefel	632	583	—	49	
82b (95.) Zündwaaren	538	639	101	—	
83. Sprit	7,936	7,057	—	879	
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	13,685	16,076	2,391	—	
85. Eis	5,899	3,457	—	2,442	
86. Heu und Stroh	3,087	4,937	1,850	—	
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	1,909	1,710	—	199	
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	3,911	4,451	540	—	
89. Düngmittel aller Art	27,478	33,208	5,730	—	
	150,214	157,664	7,450	—	
M. Hülfsmittel zum Transport:					
90. Fahrzeuge	4,892	6,602	1,710	—	
91. Leere Gebinde und Emballagen	15,091	15,250	159	—	
	19,983	21,852	1,869	—	
N. Nicht rubrizierte Waaren:					
92. Einzelsendungen	7,266	7,229	—	37	
93. Sammelladungen	1,808	3,295	1,487	—	
94. Übrige Wagenladungen	7,001	11,365	4,364	—	
	16,075	21,889	5,814	—	
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>	23,796	28,149	4,353	—	
Total	39,871	50,038	10,167	—	
Gesammttotal	1,491,148	1,556,839	65,691	—	

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durch- schnittl. Bahn- länge Kilometer	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien										Fr. 254 238 563 520 430 2,057 1,953 2,145 2,515 2,896 1,788 1,632 1,732 3,215 4,293 5,972 2,053 504 420 414 1,905 2,445 2,437			
	Personen	Gepäck	Güter	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Gepäck per Personen- kilometer	Personen per Personen- kilometer	per Wagen- achsentrilom.			per Bahnkilometer				
										Fr.	Cts.	Güter per Tonnen- kilometer	Fr.	Cts.	Güter per Tonnen- kilometer		
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	—	15.95	—	—	—	—	6.239	501	60	4,625	11,425
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	—	16.59	—	—	—	—	7.860	521	159	5,640	14,180
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	—	13.32	—	—	—	—	8.776	614	198	7,724	17,312
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	—	14.67	—	—	—	—	9.458	653	294	7,277	17,682
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	—	15.25	—	—	21.25	—	10.305	606	371	9,526	20,808
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	—	14.56	—	—	22.44	—	10.265	617	542	12,720	24,144
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	—	12.92	7.06	21.71	—	—	11.433	651	404	17,364	29,852
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	—	12.35	6.19	20.54	—	—	12.129	680	479	17,268	30,556
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6.01	20.38	—	—	—	12.802	682	503	15,994	29,981
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5.81	19.10	—	—	—	12.603	665	521	14,690	28,479
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.18	11.25	5.93	19.41	—	—	—	13.567	685	574	16,633	31,459
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5.78	18.23	—	—	—	12.424	652	660	19,480	33,216
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5.38	17.14	—	—	—	12.408	712	671	21,039	34,830
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.88	49.80	10.20	5.66	17.36	—	—	—	13.534	744	601	24,008	38,887
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5.54	17.17	—	—	—	13.738	746	571	21,016	36,071
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5.54	17.27	—	—	—	12.988	822	599	21,408	35,817
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5.99	18.65	—	—	—	15.018	761	875	27,315	43,969
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5.50	17.46	—	—	—	16.010	849	765	23,520	41,144
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5.53	16.58	—	—	—	17.092	954	641	25,030	43,717
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5.65	16.95	—	—	—	17.857	954	622	26,385	45,818
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5.57	16.16	—	—	—	18.247	923	620	26,745	46,535
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4.95	16.38	—	—	—	15.150	732	519	21,565	37,966
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5.42	17.68	—	—	—	12.519	616	521	18,584	32,240
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5.40	18.32	—	—	—	11,668	614	426	17,750	30,458
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5.65	19.19	—	—	—	11.271	629	381	17,384	29,665
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.16	10.27	5.53	19.23	—	—	—	10,251	615	374	15,723	26,963
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5.31	19.45	—	—	—	9,274	567	358	13,618	23,817
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5.43	19.67	—	—	—	9,361	581	376	14,583	24,901
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5.57	20.01	—	—	—	10,739	633	373	14,349	26,094
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5.03	19.10	—	—	—	9,055	633	422	13,701	23,811
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.13	4.89	18.81	—	—	—	9,474	676	543	13,149	23,842
1886	564	209,269	1,198	143,955	4.46	61.85	9.26	4.86	18.88	—	—	—	9,334	741	567	13,795	24,437

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfassen nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 564 Kilometer, sondern auch die Linien Zürich-Zug-Luzern mit 67 und Brugg-Basel mit 58 Kilometer.

Die Betriebslänge des ganzen Nordostbahnnetzes betrug durchschnittlich und am Schlusse des Berichtsjahres, wie im Vorjahr 689 Kilometer.

1. Ausgaben.

1885			1886		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer			Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
456,609	39	4.82	I. Allgemeine Verwaltung		
2,002,890	72	21.17	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn		
2,934,755	12	31.00	III. Expeditions- und Zugsdienst		
2,811,336	13	29.70	IV. Fahrdienst		
1,260,001	71	13.31	V. Verschiedene Ausgaben		
9,465,593	07	100	Totalausgaben		
			9,872,085	42	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt abermals eine bedeutende Vermehrung und zwar von Fr. 406,492.35 Cts., wovon allein Fr. 148,852.38 Cts. auf Mehrverwendungen aus den Spezialfonds fallen, die indessen ihren Ausgleich wieder unter der Einnahmeziffer 8 der Gewinn- und Verlustrechnung finden. Die übrige Mehrausgabe ist wesentlich eine Folge grösserer Fahrleistungen, indem im Berichtsjahr 176,337 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt wurden.

Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergibt sich, dass der Betrieb nicht nur nicht theurer, sondern gegentheils etwas billiger geworden ist, indem er im Berichtsjahr 7.69 Cts. per Personen- und Güter-Tonnenkilometer, gegen 7.74 Cts. im Vorjahr, kostete.

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

I. „Allgemeine Verwaltung.“ Hier ist eine Ausgabenverminderung von Fr. 5,290.51 Cts. eingetreten. Zwar zeigt das Kapitel I, A. 6 (Personal der Betriebskontrolle) eine Ausgabenvermehrung von Fr. 8,255, gleichkommend der Mindervergütung fremder Verwaltungen an die Kosten der Abrechnung fremder Verkehre, indem mit Eröffnung der Arlbergbahn die Rechnungsstellung über den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr von der Nordostbahn an die Österreichische Staatsbahn übergegangen ist, ohne dass desswegen eine Personalreduktion möglich gewesen wäre; dafür sind aber auf andern Kapiteln Ersparnisse möglich gewesen, namentlich auf Kapitel I, A. 1 durch Wegfall der Entschädigung, welche vertraglich an das mit Ende des Jahres 1885 aufgelöste sogenannte Comité mixte der Schweizerischen Eisenbank zu zahlen war, auf Kapitel I, A. 3 durch eine anlässlich des Austrittes des bisherigen Hauptkassiers erfolgte Änderung der Organisation der Hauptkasse, sowie auf Kapitel I, B. 1 durch Wegfall verschiedener im Jahr 1885 nothwendig gewesener ausserordentlicher Ausgaben für Drucksachen.

II. „Unterhalt und Aufsicht der Bahn.“ Dieser Titel erzeugt eine Mehrausgabe von Fr. 18,677. 38 Cts., welche wesentlich durch Gehaltserhöhungen und grössere Reiseauslagen beim Bureau des Oberingenieurs (Kapitel II, A. 1), durch Eintritt einer grössern Zahl von Wärtern in das zum Bezug von Altersprämien berechtigende Dienstalter, Erhöhung des Stundengeldes der Wärter auf der Luzerner- und der Bötzberglinie (II, A. 4), Verlängerung der Dienstzeit des Wärterpersonals in Folge vermehrter Fahrleistungen, besonders durch die Nachzüge und dahерige Mehrvergütung von Überstundengeld (II, A. 5), umfassende Erneuerung des Beschotterungsmaterials anlässlich der Geleisumbauten und des Umbaues der Oberthorbrücke bei Schaffhausen von Holz- in Eisenkonstruktion (Kapitel II, B. a, 1), grössere Reparaturen an den Lagerhäusern und Güterschuppen in den Bahnhöfen Aarau, Zürich, Winterthur, Schaffhausen und Romanshorn, Erneuerung der Fussböden in den Dienstlokalen einer Reihe von Stationen und Verbesserung der Heizeinrichtungen (Kapitel II, B a, 3) begründet wird. Bezüglich des oben berührten Kapitels II, A. 4 ist zu bemerken, dass zwar in Folge Verlängerung der Wärterstrecken, dahriger Reduktion des Wärterpersonals und Übertragung der Barrierenbedienung an Wärterfrauen, etwa Fr. 17,000 erspart wurden, dass indessen diese Summe annähernd durch die wegen dahriger geringerer Bethätigung des Wärterpersonals am Bahnunterhalt erfolgte Reduktion der von diesem Kapitel auf Kapitel II, B. a 1, 2 und 6 zu übertragenden Quote kompensirt worden ist. Die Kapitel II, B b, 1 und 2, (Schienen und Schwellen für Erneuerung des Oberbaues) weisen eine erhebliche Minderausgabe auf, welche zum Theil auf einen Preisabschlag dieses Artikels, zum Theil auf eine beschränktere Auswechslung schadhafter Schienen und Schwellen zurückzuführen ist.

Geleisumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von Profil	II	aus Eisen auf das Normalprofil	V aus Stahl mit eisernen Schwellen	5,373 m
„	III	„	„	2,946 „
„	S.N.B.	„	„	4,505 „
„	V	„	„	16,431 „
„	II	„	Eisen „	169 „
„	II	„	Stahl „ hölzernen	136 „
„	III	„	„	498 „
„	S.N.B.	„	„	334 „
„	V	„	„	967 „
„	III	„	Eisen „	407 „
„	IV	„	„	239 „
Total				32,005 m Geleise.

Auf dem ganzen Betriebsnetz lagen zu Ende des Berichtsjahres in den Hauptgeleisen :

$$\begin{aligned} \text{Schienen vom Normalprofil V } & 536,140 \text{ laufende Meter Geleise} = 72\% \\ \text{„ von andern Profilen } & 208,605 \text{ „ „ „ } = 28\% \end{aligned}$$

Von jenen 536,140 laufende Meter Geleise von Normalprofil V waren zu Ende 1885 :

$$\begin{aligned} \text{Stahlschienen } & 366,439 \text{ laufende Meter } = 68,3\% \\ \text{Eisenschienen } & 169,701 \text{ „ „ „ } = 31,7\% \end{aligned}$$

III. „Expeditions- und Zugsdienst“. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 87,271. 40 Cts. Zu derselben haben hauptsächlich folgende Faktoren beigetragen: die wegen Zugsvermehrung im Sommer (Nachzüge, Gotthard-Expresszüge u. s. w.) nothwendig gewordene Vermehrung des Stations- und Zugpersonals, beziehungsweise

Zahlung von Extravergütungen (Kap. III, A. 2 a, b und III, A. 3), die erstmals im Berichtsjahr erfolgte Verrechnung des Nordostbahnantheils an den Kosten des seit Anfangs des Jahres 1885 fungirenden Centralbureau für Wagenrepartition in Olten und einige Gehaltsaufbesserungen (III, A. 1), der Eintritt eines grossen Theils der Weichenwärter in das zum Bezug von Altersprämien berechtigende Dienstalter (III, A. 2 d), ein stärkerer Verkehr im Lagerhaus Romanshorn mit 147,600 Tonnen, gegenüber 116,400 Tonnen im Vorjahr (III, A. 2 e), die Anschaffung eines grössern Vorrathes an Rohbilletten, der Mehrbedarf an Formularien und Bureaumaterialien für die Stationen und die Mindervergütung fremder Verwaltungen für deren Anteile an den Erstellungskosten von Tarifen und Biletten (III, B. 1), der Mehrkonsum von Gas im Bahnhof Zürich, ein veränderter Zahlungsmodus bezüglich der vertraglichen Entschädigung für die elektrische Beleuchtung daselbst, der Mehrkonsum von Wasser in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur und eine Mindereinnahme an Kosten-Anteilen fremder Verwaltungen für Mitbenutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe (III, B. 2). Die Mehrausgabe dieses letztern Kapitels, welche in Wirklichkeit etwa Fr. 9,700 betrug, reduzirte sich durch eine Ersparnis von etwa Fr. 3,200 auf Heizungs- und Beleuchtungsmaterial der Stationen auf den aus der Rechnung ersichtlichen Betrag von rund Fr. 6,500.

IV. „Fahrdienst“. Die stärkste Mehrausgabe, nämlich eine solche von Fr. 267,159. 96 Cts., ist auf diesem Titel erwachsen. Die Plus-Differenzen gegenüber dem Vorjahr werden ausgewiesen durch grössere Fahrleistungen zufolge der mehrerwähnten Zugsvermehrung, indem die Lokomotiven im Fahr- und Rangirdienst im Ganzen 267,454 Kilometer mehr als im Vorjahr zurückgelegt haben (Kap. IV, A. 2), durch daherigen Mehrverbrauch an Brennmaterial, verbunden mit einem auch durchschnittlich etwas grössern Konsum (IV, Ba 1), durch vermehrten Unterhalt der Wagen (IV, Ca 2 und 3) und ganz besonders durch Mehraufwand für Erneuerung, beziehungsweise Abschreibung von Lokomotiven, Gepäck- und Güterwagen (IV, Cb 1—3). Im Einzelnen ist bezüglich dieser Differenzen noch Folgendes zu bemerken: der Kohlenverbrauch wurde in ungünstiger Weise durch den Umstand beeinflusst, dass die Güterzugslokomotiven, welche ohnehin mehr Kohlen verbrauchen als andere Maschinen, im Berichtsjahr etwa 100,000 Kilometer mehr als im Vorjahr zurücklegten; ferner haben die Anforderungen des Eisenbahndepartements hinsichtlich der zulässigen Dienstzeit des Maschinenpersonals, welche eine weniger intensive tägliche Ausnutzung der Maschine und ein öfteres Mülligstehen angeheizter Lokomotiven den Tag über bedingen, endlich die sogenannten Lokalzüge, welche keine vollständige Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der Maschinen gestatteten (vergl. die Tabelle a I, wonach die per Zugskilometer beförderten Wagenachskilometer von 25.14 im Vorjahr auf 24.85 im Berichtsjahr zurückgegangen sind) in unökonomischer Weise auf den Kohlenverbrauch eingewirkt. Die Kosten des Unterhaltes der Personenwagen mit etwa $\frac{3}{4}$ Millionen Achskilometer Mehrleistung stehen im Durchschnitt eine Kleinigkeit hinter denen des Vorjahres zurück, während die Gepäck- und Güterwagen bei einer Mehrleistung von nahezu 4 Millionen Achskilometer durchschnittlich nur wenig mehr Unterhalt als im Vorjahr erforderlich. Die grossen Mehrausgaben auf dem Kapitel IV, Cb 1 und 3, „Erneuerung von Lokomotiven und Wagen“, röhren grösstentheils von umfangreicheren Abschreibungen her, indem, wie an anderer Stelle erwähnt ist, 3 nicht mehr leistungsfähige Lokomotiven und 60 ausrangierte Güter- und Materialtransportwagen am Inventar abgeschrieben wurden, und zudem auf den noch vorhandenen 77 Stück Materialtransportwagen eine sehr beträchtliche Werthabschreibung erfolgte.

Minderausgaben von Belang weisen lediglich Kapitel IV, Ba 2, „Schmiermaterial“, ferner Kapitel IV, Ca 1 „Unterhalt der Lokomotiven“ und Kapitel IV, Cb 2 „Erneuerung der Personenwagen“ auf. Beim Schmiermaterial hat zwar im Ganzen und im Durchschnitt ein grösserer Verbrauch stattgefunden; dennoch sind, Dank dem abermaligen Preisabschlag auf diesem Artikel, nicht nur die Total-, sondern auch die Durchschnittskosten gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen.

V. „Verschiedene Ausgaben.“ Zur Erläuterung der Mehrausgabe von Fr. 38,674. 12 Cts. auf diesem Titel sind folgende Punkte hervorzuheben. Die um Fr. 4,428. 53 Cts. vermehrte Ausgabe für die „Mitbenutzung fremder Bahnhöfe und Bahnstrecken“ röhrt daher, dass die Nordostbahn mit 1. Januar 1886 in Folge Erwerb der Linie Effretikon - Hinweis die Mitverzinsung der V. S. B.-Station Wetzikon auf eigene Rechnung zu übernehmen hatte, was ihr eine Ausgabe von Fr. 2,979. 62 Cts. verursachte. Der übrige Mehraufwand fällt auf die Zinsquoten für die Mitbenutzung der Badischen Wechselbahnhöfe Konstanz und Singen, deren Anlagekapitalien durch verschiedene Neuanlagen eine etwelche Steigerung erfahren haben. An Wagenmiete für fremdes Rollmaterial wurden Fr. 55,975. 03 Cts. mehr ausgegeben als im Vorjahr und zwar hauptsächlich für den vermehrten Parcours von Güterwagen der schweizerischen Verbundbahnen auf unserm Netze. Wie unter den „Verschiedenen Einnahmen“ nachgewiesen ist, haben indessen auch die Leistungen unserer Wagen auf fremden Bahnen eine annähernd gleiche Mehr-einnahme eingebbracht. Die grössere Ausgabe von Fr. 4,149. 96 Cts. für „Feuerversicherungen“ wurde erfordert für eine Nachversicherung von 1 Million Franken während drei Monaten auf den zu Anfang des Berichtsjahres beträchtlich angewachsenen Getreidelagern in Romanshorn, ferner für eine auf dem Gebiete des Kantons Thurgau zur Erhebung gelangte Brandassekuranzsteuer für Hochbauten. Auf Ziffer 7 „Unterstützungen und Geschenke u. s. w.“ wurde der Mehraufwand von Fr. 6,577. 97 Cts. durch einige ausserordentliche Ausgaben hervorgerufen, worunter Fr. 4,000 Beitrag an die Verkehrskommission für Zürich und Umgebung. Hinwieder sind die Ersparnisse von Fr. 4,225. 73 Cts. auf Ziffer 3 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“ und von Fr. 9,738. 41 Cts. auf Ziffer 4 „Transportversicherungen und Entschädigungen“ dem Umstande zu verdanken, dass die Unternehmung im Berichtsjahre vor grösseren Betriebs-unfällen verschont blieb. Von den diesjährigen Ausgaben unter den beiden vorerwähnten Rechnungsrubriken ent-fallen auf die Unfälle vom 8. Januar 1885 bei Örlikon und vom 10. Januar gl. J. bei Effretikon noch Fr. 13,089. 70 Cts. Entschädigung an den bei ersterem Zugzusammenstoss verletzten Bremser Müller, sammt Gerichtskosten, und Fr. 3,126. 79 Cts. für Wiederherstellung von beschädigtem Transportmaterial. Die Ausgabenverminderung von Fr. 20,300. 42 Cts. unter Ziffer 8 „Verschiedenes“ beruht beinahe ausschliesslich auf dem Wegfall der in unserm letztjährigen Geschäftsberichte bei dieser Rubrik namhaft gemachten aussergewöhnlichen Ausgaben.

Reklamationen wegen Verlust, Beschädigungen und Verspätungen im Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güter-verkehr wurden behandelt:

Übertrag vom Jahr 1885	146
Neu hier angebracht	888
Von andern Verwaltungen überwiesen	393
	Total <u>1,427</u>
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,273
Unerledigt sind geblieben	154
Die Entschädigungen auf Kapitel V, C. 4 beziffern sich auf	Fr. 20,687. 09 Cts.
gegenüber einer aus sämmtlichen Reklamationsbeträgen gebildeten Totalforderung von	
Fr. 68,630. — Cts.	
Davon ist abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Verwaltungen und Versicherungs-gesellschaften, sowie an Erlös aus beschädigten, beziehungsweise unbestellbaren Gütern ein	
Betrag von	" 11,402. 90 "
Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von	<u>Fr. 9,284. 19 Cts.</u>

An den Bruttoausgaben partizipiren:

a) Gänzlicher Verlust mit	Fr. 7,941. 22 Cts.
b) Beschädigungen mit	" 10,263. 28 "
c) Verspätungen mit	" 2,482. 59 "
	Total Fr. 20,687. 09 Cts.

Auf nachgenannte Transportartikel speziell entfallen die nebenbezeichneten Beträge:

Getreide	Fr. 3,026. 99 Cts.
Mehl	" 2,108. 15 "
Wein	" 2,523. — "
Sprit	" 1,392. 07 "
Öl	" 650. 18 "
Eisenwaaren	" 1,172. 52 "
Baumwollwaaren	" 2,911. 59 "
Möbel	" 766. 79 "
Glaswaaren	" 627. 73 "
Diverse	" 5,471. 40 "
Ferner wurden als Entschädigungen wegen verfehlten Zuganschlusses an Reisende bezahlt	" 36. 67 "
	Total Fr. 20,687. 09 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr sind die drei ausser Dienst gestellten Lokomotiven der bisherigen Serien A No. 5, B No. 52 und 53 ausrangirt und abzüglich des Altmaterialwerthes zu Lasten des Erneuerungsfonds vom Conto „Rollmaterial“ abgeschrieben worden. Nachdem schon im Vorjahr zwei Lokomotiven (B 64 und C^r 101, alte Bezeichnung) ausrangirt und abgeschrieben worden sind, trat an die Verwaltung die Frage des Ersatzes heran. Die stetige Zunahme in der Belastung unserer Schnell- und Personenzüge, womit öfters noch eine Reduktion der Fahrzeit verbunden ist, liess nachgerade die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven der bisherigen Serien A und B als ungenügend und die Beschaffung neuer, schwererer Personenzugslokomotiven als nothwendig erscheinen; es durfte mit dem Beginn des Ersatzes um so weniger länger gezögert werden, als unser Lokomotivpark im Generaldurchschnitt schon über die Hälfte der zulässigen Maximalleistung hinter sich hat. Da wir in den mit der Nationalbahn erworbenen Lokomotiven (bisherige Serie F) ein Dutzend sehr kräftige, zum Schnellzugsdienst geeignete Maschinen besitzen, so richtete man bei der Auswahl des Types das Augenmerk in erster Linie auf diese Maschinen. Letztere haben nun aber als Tendermaschinen den Nachtheil, dass sie nur mässige Kohlen- und Wasservorräthe mitnehmen können, wodurch in Folge der unterwegs nothwendig werdenden Fassungen Zeitverluste entstehen, welche die glatte Führung eines Schnellzuges beeinträchtigen. Es wurde desshalb eine Lokomotive gewählt, welche, unter Beibehaltung der guten Eigenschaften des Types der ehemaligen Nationalbahn-Maschinen, noch etwas stärker als diese konstruirt und mit einem Schlepptender versehen ist. Dieselbe adoptirt die radiale Verstellung der Vorderachse (Laufachse) in Kurven und das Triebwerk des Types F (alt), dagegen hat sie einen bedeutend grössern und tiefer liegenden Kessel, was wesentlich zu einem ruhigen, den Oberbau schonenden Gang beiträgt und die Möglichkeit grosser Schnelligkeit sichert, während der grössere Kessel die grössere Achsbelastung vermittelt und die neue Maschine

erheblich leistungsfähiger macht. Der Tender gestattet, mit Schnellzügen ohne Wasserfassen die Strecken Basel-Zürich, Zürich-Romanshorn und Zürich-Sargans zu durchfahren. Die Konstruktionsdetails sind so gewählt, dass für die meisten Bestandtheile die Reservestücke vorhandener Lokomotiven verwendbar sind. Das Leergewicht der Maschine beträgt etwa 34 Tonnen, dasjenige des Tenders etwa 8½ Tonnen. Die beschafften vier neuen Lokomotiven sind mit kontinuirlicher Luftdruckbremse, mit Apparaten zur Dampfabgabe für Heizung und Bremsung und mit Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet. Die Lieferung derselben wurde der Schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur übertragen.

Der Bestand des Lokomotivparks war zu Ende des Jahres 1886 149 Stück.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 99 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen u. s. w. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 83, wovon 68 im Strecken- und 15 im Rangirdienst. Jene 99 Lokomotiven haben im Ganzen 4,499,090 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,813,274 und im Rangirdienst 685,816 zurückgelegt (1885: 4,245,260 Kilometer, wovon 3,582,308 im Fahr- und 662,952 im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1886 auf 228,736 Kilometer (1885: 215,112) beziffern.

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

	Zugs-Kilometer	Vorspann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-Transport-Kilometer	Schneepflug-fahrten-Kilometer	Leerfahrten-Kilometer	Total der Fahrikilometer
Eigenes Netz	2,812,230	119,400	2,931,630	4,677	80	39,759	2,976,146
Zürich-Zug-Luzern	350,642	8,446	359,088	193	—	5,588	364,869
Bötzbergbahn	449,380	6,885	456,265	—	—	2,397	458,662
Führung der Arlbergzüge . . . |	12,880	—	12,880	—	—	—	12,880
Ziegelbrücke-Sargans . . . |							
Aushülfe an schweizerische Bahnen	—	427	427	—	—	290	717
Total*	3,625,132	135,158	3,760,290	4,870	80	48,034	3,813,274

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

	1885	1886
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm	26,900,048	29,337,978
, , Tannenholz in Ster	922,5	1,076
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheiten reduziert) in Kilogramm	27,269,048	29,768,378
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm	64,782,5	70,014,1

* Die vom 1. Januar bis 31. Juni in den Schnellzügen 55 und 56 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der Vereinigten Schweizerbahnen ausgeführten Zugskilometer (20,996) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

		1885	1886
Kosten des Brennmaterials	Fr.	601,693. 44 Cts.	Fr. 659,544. 02 Cts.
" " per 100 Kilogramm	"	2. 21 "	2. 22 "
" " Schmiermaterials	"	44,913. 78	" 38,793. 17 "
" " per 1 Kilogramm	Cts.	69,3	Cts. 55,4
" " Putzmaterials	Fr.	33,791. 35	Fr. 34,425. 86 "
Erneuerungs- und Reparaturkosten	"	402,104. 75	" ** 377,067. 90 "
Totalkosten	"	1,082,503. 32	" ** 1,109,830. 95 "

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

		1885	1886
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm		5,029,602	5,401,972
" " Schmiermaterial in Kilogramm		14,448	15,033
Kosten des Brennmaterials	Fr.	110,977. 43 Cts.	Fr. 119,684. 77 Cts.
" " Schmiermaterials	"	9,875. 44	" 8,425. 08 "
" " Putzmaterials	"	8,281. 90	" 8,256. 53 "
Erneuerungs- und Reparaturkosten	"	49,171. 58	" ** 51,000. 51 "
Totalkosten	"	178,306. 35	" ** 187,366. 89 "

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr trat im Bestand der Personenwagen keine Änderung ein; es waren demnach zu Ende des Jahres vorhanden:

530 Stück mit 1,196 Achsen und 22,367 Sitzplätzen.
1885: 530 " 1,196 " 22,364 "

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahr wurden von den 79 vorhandenen Materialtransportwagen 77 aus dem Rollmaterial-Inventar in dasjenige für den Bahnaufsichtsdienst übertragen und die übrigen zwei Fahrzeuge wegen Baufälligkeit abgebrochen. Ferner sind 4 zertrümmerte, sowie 54 baufällige, ausser Betrieb stehende Güterwagen vom Inventar abgeschrieben worden.

Zufolge vermehrten Begehren nach Wagen mit grossem Laderaum wurde im Berichtsjahr die Anschaffung von weitem zehn Stück langen offenen Spezialgüterwagen der Serie L^{RI} (No. 7021/30) zu den im Vorjahr dem Betrieb übergebenen 20 Stück der nämlichen Serie beschlossen und die Lieferung der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen übertragen.

Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2454 Stück mit 4,914 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,971 Tonnen.
1885: 2581 " 5,168 " " " " 28,218,5 "

** In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 41,363. 36 Cts. inbegriffen (1885: Fr. 58,622. 88 Cts.), dagegen nicht enthalten Fr. 157,964. 53 Cts., welche zur Abschreibung von drei Lokomotiven und zur Einrichtung der kontinuirlichen Bremsen verwendet wurden.

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, a III und b II.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1885	1886
Personenwagen	20,935,454	21,876,238
Gepäck- und Güterwagen	20,307,154	20,909,004
	41,242,608	42,785,242
b) Auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	2,380,910	2,166,252
Gepäck- und Güterwagen	41,263,762	44,551,441
	43,644,672	46,717,693
Total	84,887,280	89,502,935

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn.

Personenwagen	2,421,171	2,985,468
Gepäck- und Güterwagen	43,902,392	46,063,070
Schweizerische Bahnpostwagen	2,666,270	2,984,992
	48,989,833	52,033,530

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen

zusammen auf der Nordostbahn

90,232,441

94,818,772

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 10,835 Kilogramm, wofür Fr. 3156. 94 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 9,230 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 2940. 90 Cts. im Vorjahr. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 8,751 Achsenkilometer zurückgelegt (1885: 9,776).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 469,688. 61 Cts., in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 19,940. 80 Cts. (pro 1885: Fr. 9,226. 99 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Güterwagen verwendeten Fr. 288,578. 49 Cts.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

Neue Bezeichnung	Fahrdienst							Rangirdienst	
	B ² T	A ² T	A ³ u. A ^{3T}	C ² T u. C ³ T	E ²	Total			
	Alte "	A	B	F —	C ^I u. C ^{II}	D	1885	1886	1885	1886
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven . . .	48	13	16	42	15	133	134	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen Km.	1,492,998	371,881	490,816	1,186,408	218,187	3,539,250	3,760,290	—	—
im Materialtransport "	4,548	—	—	322	—	5,840	4,870	—	—
in Schneepflugfahrten "	—	—	—	80	—	16	80	—	—
in Leerfahrten "	24,800	1,560	728	17,222	3,724	37,202	48,034	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,522,346	373,441	491,544	1,204,032	221,911	3,582,308	3,813,274	878,064 (215,112)	914,552 (228,786)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer { 1886	4,170.8	1023.1	1,346.7	3,298.7	607.9	—	10,447.3	—	—
1885	3,973.3	957.2	1,279.4	3,026.9	577.6	9,814.5	—	2,405.7	2,505.6
Beförderte Wagenachsenkilometer	29,356,504	5,400,594	11,809,265	45,105,611	2,752,190	*89,836,498	*94,424,164	—	—
per Fahrkilometer . . . { 1886	19.28	14.46	24.67	37.46	12.40	—	24.88	—	—
1885	19.66	14.64	25.35	37.87	12.98	**25.14	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im Ganzen Kg.	10,325,104	2,335,330	3,912,745	11,982,750	1,212,449	27,269,048	29,768,878	5,029,602	5,401,972
" per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . { 1886	6.7824	6.2535	7.9601	9.9522	5.4637	—	7.8065	—	5.9067
1885	6.5128	5.8666	8.1035	9.7951	5.5394	7.6121	—	5.7281	—
Kosten im Ganzen Fr.	228,761.93	51,741.10	86,689.80	265,488.41	26,862.78	601,693.44	659,544.02	110,977.43	119,684.77
" per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . { 1886 Cts.	15.0269	13.8552	17.6362	22.0499	12.1052	—	17.2960	—	13.0867
dito 1885 "	14.3705	12.9448	17.8804	21.6180	12.2227	16.7962	—	12.6389	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial . . . Kg.	23,148.1	7.781	9.082	26.438	3.565	64,782.5	70,014.1	14,488	15,033
" per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . { 1886	0.0152	0.0208	0.0185	0.0220	0.0161	—	0.0184	—	0.0164
1885	0.0151	0.0223	0.0191	0.0205	0.0166	0.0181	—	0.0165	—
Kosten des Schmiermaterials . . . Fr.	12,826.05	4,310.67	5,031.42	14,649.65	1,975.38	44,913.78	38,793.17	9,875.44	8,425.08
" per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . { 1886 Cts.	0.84	1.15	1.02	1.22	0.89	—	1.02	—	0.92
dito 1885 "	1.05	1.55	1.32	1.42	1.15	1.25	—	1.12	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . . Fr.	13,742.78	3,372.17	4,438.64	10,868.41	2,003.86	33,791.35	34,425.86	8,281.90	8,256.53
Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der Lokomotiven u. Tender " per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . { 1886 Cts.	141,514.27	26,235.37	52,838.84	138,885.23	17,594.19	402,104.75	377,067.90	49,171.58	51,000.51
dito 1885 "	11.34	7.04	8.68	12.96	13.92	11.22	—	5.60	5.58
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putz- material, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen Fr.	396,845.03	85,659.31	148,998.70	429,891.70	48,436.21	1,082,503.32	1,109,830.95	178,306.35	187,366.89
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . { 1886 Cts.	26.07	22.94	30.31	35.70	21.88	—	29.10	—	20.49
dito 1885 "	27.70	22.48	28.88	36.94	28.23	30.22	—	20.31	—
per Wagenachsenkilom. . . 1886 "	1.35	1.59	1.26	0.95	1.76	—	1.18	—	Fr. 513.33
dito 1885 "	1.41	1.54	1.15	0.98	2.17	1.20	—	Fr. 488.51	—

* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen, 1885 = 395,943; 1886 = 394,608.

** Bei Berechnung dieser Verhältniszahl sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer *nicht* berücksichtigt, 1885 = 9,520; 1886 = 12,880.

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

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen			Sitzplätze der Wagen			Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert						
	Anzahl der Achsen			im Einzelnen			Personen-gewicht	Eigen-gewicht der Wagen	Bruttolast			Tonnen	
	Achsen-kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	achträdrige vierrädrige	Total	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse			im Ganzen	per Bahnkilo-meter	per Achsen-kilometer		
1886	68	462	530	1196	1,175	7,101	14,091	22,367	11,341,438	109,371,993	120,713,431	175,201	4.86
1885	68	462	530	1196	1,175	7,098	14,091	22,364	11,033,244	102,366,775	113,400,019	164,586	4.86

Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials			Putzen, Heizen und Beleuchtung				
	im Ganzen			Achsen-kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Material	Ausgaben für Material	per Achsenkilometer		Ausbaben für Material		
	im	per Achsen-kilometer	in Prozenten der Einnahme				Schmiere	Ausgaben			
	Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes		
1886	24,042,490	197,429.41	0.821	2.862	24,861,706	2,841.0	827.76	0.1143	0.0033	29,401.97	0.1183
1885	23,816,364	194,287.07	0.833	2.872	23,356,625	2,389.2	761.25	0.1023	0.0033	28,204.01	0.1207

III. Gepäck - und Güterwagen.

Betriebsjahr	Anzahl			Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert			Die Wagen haben leer beladen zurückgelegt								
	Gepäck-wagen Güter-wagen Totalzahl			Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse im Mittel	Tragkraft per Achse im Mittel	Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen-gewicht der Wagen	Bruttolast						
	Achsen-kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B.	achträdrige vierrädrige	der Achsen						im Ganzen	per Bahn-kilomtr.	per Achsen-kilomtr.				
				Tonnen					Tonnen		Achsenkilometer				
1886	3	68	2,383	2,454	4,914	26,971	2.897	5.49	116,889,940	240,877,534	357,767,474	519,256	5.11	14,979,031	51,993,043
1885	3	68	2,510	2,581	5,168	28,218,5	2.860	5.46	111,382,650	229,907,139	341,289,789	495,341*	5.10	14,470,008	49,739,538

Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials			Betreffniß per Achsen-kilometer		
	im Ganzen			Achsen-kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Material	Ausgaben für Material	Betreffniß per Achsen-kilometer		Betreffniß per Achsen-kilometer
	im	per Achsen-kilometer	in Prozenten der Einnahme				Schmiere	Ausgaben	
	Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes		
1886	65,460,445	272,259.20	0.416	2.440	69,957,066	7,994.0	2,329.18	0.1143	0.0033
1885	61,570,916	253,568.03	0.412	2.414	66,875,816	6,840.8	2,179.65	0.1023	0.0033

* Die Berechnung des Eigengewichts der Gepäck- und Güterwagen erfolgte bisher nach einer Scala, welche, nachdem im Laufe der Zeit das leichtere Material grossenteils verschwunden und grösseres, beziehungsweise schwereres Material an dessen Stelle getreten ist, nicht mehr zutreffend war, daher nach den thatsächlichen Verhältnissen richtig gestellt werden musste.

b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.		1884	1885	1886
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)				
Gesammt-Betriebsausgaben per Bahnkilometer . . . Fr.	12,803.15*	13,738.16	14,328.13	
" Nutzkilometer " 2.55*	2.67	2.62		
" Lokomotivkilometer . . . " 2.52*	2.64	2.59		
" Wagenachsenkilometer Cts. 9.96*	10.49	10.41		
I. Allgemeine Verwaltung Bahnkilometer . . . Fr.	649.03*	662.71	655.03	
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn " 2,958.34	2,906.95	2,934.06		
III. Expeditions- und Zugsdienst " 4,188.50	4,259.44	4,386.11		
IV. Fahrdienst:				
Im Ganzen " Bahnkilometer . . . " 3,610.62*	4,080.32	4,468.06		
" Nutzkilometer . . . Cts. 72.02*	79.43	81.87		
" Lokomotivkilometer . . . " 71.18*	78.48	80.73		
" Wagenachsenkilometer " 2.81*	3.12	3.24		
A. Personal " Nutzkilometer . . . " 22.15*	22.53	21.80		
" Lokomotivkilometer . . . " 21.90*	22.25	21.49		
" Wagenachsenkilometer " 0.86*	0.88	0.86		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen " Nutzkilometer . . . " 24.03	23.75	23.98		
" Lokomotivkilometer . . . " 23.75	23.47	23.65		
" Wagenachsenkilometer " 0.94	0.93	0.95		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials " Nutzkilometer . . . " 25.48	32.78	35.75		
" Lokomotivkilometer . . . " 25.18	32.39	35.25		
" Wagenachsenkilometer " 0.99	1.29	1.42		
D. Sonstige Ausgaben " Nutzkilometer . . . " 0.86	0.37	0.34		
" Lokomotivkilometer . . . " 0.35	0.37	0.34		
" Wagenachsenkilometer " 0.02	0.02	0.01		
V. Verschiedene Ausgaben Bahnkilometer . . . Fr. 1,396.66	1,828.74	1,884.87		
Bemerkungen: 1. Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältniszahlen pro 1884 ist die in diesem Jahre noch am Total der Ausgaben in Abzug gebrachte Vergütung des Dampfbootbetriebs für administrative und technische Leitung an den Summen der betreffenden Ausgabentitel der Betriebsrechnung gekürzt worden.				
2. Durch die Einführung des neuen Rechnungsschemas ist eine Vergleichung mit den früheren Jahren unmöglich geworden und es konnten daher lediglich für das Jahr 1884 auf Grund der dem letzjährigen Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung dem Berichtsjahr analog die obigen Durchschnitts- und Verhältniszahlen ermittelt werden. Um indessen eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben früherer Jahre zu ermöglichen, lassen wir hier noch die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die neu in die Betriebsrechnung eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.				
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B.b. Erneuerung des Oberbaues . per Bahnkilometer . . Fr. 927.62	947.59	910.95		
" Nutzkilometer . . Cts. 18.50	18.45	16.69		
" Lokomotivkilometer . . " 18.29	18.23	16.46		
" Wagenachsenkilometer " 0.72	0.72	0.66		
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials . . Bahnkilometer . . Fr. 212.25	470.07	737.08		
" Nutzkilometer . . Cts. 4.23	9.15	13.50		
" Lokomotivkilometer . . " 4.18	9.04	13.32		
" Wagenachsenkilometer " 0.17	0.36	0.58		
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)				
" Bahnkilometer . . Fr. 1,122.18	1,505.17	1,592.18		
" Nutzkilometer . . Cts. 22.38	29.30	29.17		
" Lokomotivkilometer . . " 22.12	28.95	28.77		
" Wagenachsenkilometer " 0.87	1.15	1.16		
" Bahnkilometer . . Fr. 2,262.05	2,922.83	3,240.21		
" Nutzkilometer . . Cts. 45.11	56.90	59.36		
" Lokomotivkilometer . . " 44.59	56.22	58.65		
" Wagenachsenkilometer " 1.76	2.23	2.35		
Im Ganzen				

		1884	1885	1886
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes am Jahresschluss	Kilometer	689	689	689
Durchschnittlich betriebene Länge	"	689	689	689
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.5933	4.6554	4.6242
" " " "	Personenwagenachsen	8.0000	8.0811	8.0268
" " " "	Güterwagenachsen	34.547	34.919	32.980
" " " im Ganzen	Wagenachsen	42.55	43.00	41.01
" " " "	Sitzplätze	149.42	151.11	150.11
" " " "	Tonnen Tragkraft	187.900	190.67	181.01
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.218	0.215	0.216
" " " "	Personenwagenachsen	1.742	1.736	1.736
" " " "	Güterwagenachsen	7.521	7.501	7.182
" " " im Ganzen	Wagenachsen	9.263	9.237	8.868
" " " "	Sitzplätze	32.530	32.459	32.463
" " " "	Tonnen Tragkraft	40.907	40.955	39.145
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.68	18.70	18.70
" " Güterwagenachse	Tonnen Tragkraft	5.4390	5.4602	5.4886
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:				
I. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	29,106	30,138	31,730
	" Tag "	79.5	82.6	86.9
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zu- rückgelegt	" Jahr "	45,392	44,779	45,396
	" Tag "	124.0	122.6	124.4
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zu- rückgelegt	" Jahr "	55,479	55,112	56,078
	" Tag "	151.6	151.0	153.6
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt	" Jahr "	58,044	58,538	60,970
	" Tag "	158.6	160.4	167.0
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		25.29	25.14	24.85
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer	Centimes	10.37	11.22	9.89
,, Zugskilometer	"	10.76	11.69	10.40
,, Wagenachsenkilometer	"	0.410	0.448	0.399
Verbrauch an Steinkohlen	Kilogr.	7.5914	7.6121	7.8065
,, Zugskilometer	"	7.8787	7.9273	8.2117
,, Wagenachsenkilometer	"	0.3001	0.3035	0.3153
,, Schmiermaterial	Lokomotivkilometer	0.0171	0.0181	0.0184
,, Zugskilometer	"	0.0178	0.0188	0.0193
,, Wagenachsenkilometer	"	0.00068	0.00072	0.00074
Kosten des Brennmaterials	Centimes	16.5754	16.7962	17.2960
,, Zugskilometer	"	17.1918	17.4917	18.1937
,, Wagenachsenkilometer	"	0.6554	0.6697	0.6985

			1884	1885	1886
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . Centimes		1.6021	1.2538	1.0173	
„ Zugskilometer . . . „		1.6617	1.3057	1.0701	
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . . „		0.453	0.943	0.903	
„ Zugskilometer . . . „		0.470	0.982	0.950	
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:					
per Bahnkilometer . . . Centimes	1,471.20	1,571.12	1,610.79		
„ Lokomotivkilometer . . . „	29.00	30.22	29.10		
„ Zugskilometer . . . „	30.08	31.47	30.61		
„ Wagenachsenkilometer . . . „	1.15	1.20	1.18		
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:					
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer	13,305	13,339	14,649		
und zwar jede Personenwagenachse . . . „	18,545	19,495	20,102		
„ Güterwagenachse . . . „	12,091	11,914	13,321		
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .	86.94	92.88	98.86		
„ Güterwagenachsen . . . „	264.30	265.92	278.18		
„ Personen- u. Güterwagenachsen	351.24	358.80	377.04		
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenden Wagenachsenkilometern fallen					
auf Nordostbahnwagen Prozenten	59.99	45.71	45.12		
„ fremde Wagen „	40.01	54.29	54.88		
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.0041	0.0033	0.0033		
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	463.60	650.01	681.70		
„ Wagenachse und Jahr „	50.05	70.37	76.87		
„ Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.376	0.528	0.525		
d) Ausnutzung der Wagen:					
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Prozenten	31.78	31.32	30.23		
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen „	32.82	33.15	35.49		

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahr.

1885	1886
Fr. 12,898,521.39 Cts.	Fr. 13,782,708.02 Cts.
„ 1,322,610.13 „	„ 1,368,611.77 „
Fr. 14,221,131.52 Cts.	Fr. 15,151,319.79 Cts.
„ 7,444,235.17 „	„ 7,897,329.12 „
Fr. 6,776,896.35 Cts.	Fr. 7,253,990.67 Cts.
„ 45,354.67 „	„ — — „
Fr. 6,731,541.68 Cts.	Fr. 7,253,990.67 Cts.
47.83% in Prozenten der Bruttoeinnahmen 47.88%	
Fr. 12,442.78 Cts. (541) per Bahnkilometer (564) Fr. 12,861.69 Cts.	
„ 2.57 „ „ Zugskilometer „ 2.57 „	„ 1,212,159.39 „
„ 2.49 „ „ Nutzkilometer „ 2.46 „	„ 250,313.19 „
„ 1,315,600.62 „	„ 235,953.05 „
„ 309,118.81 „	„ 96,490.88 „
„ 76,212.10 „	
„ 95,450.— „	
Fr. 8,527,923.21 Cts.	Fr. 9,048,907.18 Cts.
Davon kommen in Abzug:	
Conto-Correntzinse und	
Fr. 501,295.64 Cts. . Provisionen . Fr. 327,294.47 Cts.	
Verluste auf dem Betrieb	
„ 134,434.08 „ von Nebengeschäften „ — — „	
Einlage in die Spezial-	
„ 1,450,000.— „ fonds . „ 1,550,000.— „	
Abschreibungen und	
„ 1,064,608.— „ Amortisationen . „ 1,078,705.38 „	
Verwendungen zu ver-	
„ 3,191,738.84 „ schiedenen Zwecken „ 13,250.71 „ „ 2,969,250.56 „	
Fr. 5,336,184.37 Cts. . Reinertrag des eigenen Netzes . .	Fr. 6,079,656.62 Cts.
Hiezu kommt ferner:	
„ 1,280,193.98 „ . Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien . . „ 1,266,013.80 „	
Fr. 6,616,378.35 Cts. . Verfügbar für Verzinsung der Anleihen . . Fr. 7,345,670.42 Cts.	
„ 204,522.64 „ und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr . . „ 31,021.58 „	
Fr. 6,820,900.99 Cts. Total Fr. 7,376,692.— Cts.	

Fr. 6,820,900. 99 Cts.	.	.	.	.	.	Transport	.	.	.	.	.	.	Fr. 7,376,692. — Cts.
Hievon sind erforderlich:													
für Verzinsung älterer Obligationen-													
Fr. 1,943,300. — Cts.													
anleihen . . . Fr. 1,159,000. — Cts.													
für Verzinsung von Sub-													
" 116,500. — " . ventionsdarleihen . . . " 116,500. — "													
für Verzinsung des													
Hypothekaranleihens von													
" 3,933,083. 75 " . 160 Millionen Franken . . . " 4,631,487. 50 "													
für Verzinsung des													
3 Millionen Anleihens der													
Ostsektion der ehemaligen													
" 6,112,883. 75 " . 120,000. — " . Nationalbahn . . . " 120,000. — " . " 6,026,987. 50 "													
Verbleibt:													
a) als Vortrag auf neue													
Rechnung für beanstandete													
Fr. 16,995. 66 Cts. . Bauausgaben													
Fr. 708,017. 24 Cts.	"	691,021. 58	"	b)	zur Verfügung der Aktionäre	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 1,349,704. 50 Cts.

Die vorstehenden Differenzen zwischen den Betriebseinnahmen der Jahre 1885 und 1886, welche unter Abschnitt IV, B und diejenigen der Betriebsausgaben, welche unter Abschnitt IV, C des Berichtes bereits Erörterung gefunden haben, berühren wir hier nicht weiter und fügen nur über die andern Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung, soweit es wünschbar erscheint, einige Erläuterungen bei und zwar in der Reihenfolge, wie sie in letzterer Rechnung erscheinen.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Der Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien ist im Berichtsjahr gegenüber 1885 um Fr. 14,180. 18 Cts. zurückgegangen. Dieser anscheinende Rückschlag röhrt daher, dass der bisher unter dieser Rubrik aufgeführte Zinsenertrag (Fr. 55,000) der Obligationenbeteiligung an der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil mit dem am 1. Januar 1886 erfolgten Übergang dieser Unternehmung in das Eigenthum der Nordostbahn selbstredend in Wegfall gekommen ist, während dagegen die auf dieser Linie erzielten Transporteinnahmen im Berichtsjahr erstmals in denjenigen des eigenen Netzes inbegriffen sind. Wird dieser Zinsenertrag ausser Betracht gelassen, so ergibt sich auf den übrigen vier Linien für das Berichtsjahr zusammen ein Mehrertragniss von Fr. 40,819. 82 Cts. Davon kommen auf die Linie Zürich-Zug-Luzern allein 40,800 Franken, indem für diese Unternehmung eine Dividende von 7.68% zur Auszahlung gelangte, gegen eine solche von 7% im Vorjahr, woraus für das Beteiligungskapital der Nordostbahn von Fr. 9,626,000 eine Einnahme von Fr. 623,970, gleich einer Durchschnittsdividende von 6.482% (1885 6.058%) resultirte. Mit Ende 1886 sind die vertraglichen Zinsansprüche der Stände Luzern und Zug für ihre Kapitalbeteiligungen, und diejenigen der übrigen früheren Inhaber der zurückbezahlten Obligationen, zusammen im Betrage von Fr. 3,626,000, vollständig erfüllt worden, und es wird daher die Nordostbahn vom 1. Januar 1887 an ausser für ihren Stammantheil von 6 Millionen Franken auch für obige Fr. 3,626,000 an

dem jeweiligen Ertrag der Linie Zürich-Zug-Luzern voll gewinnberechtigt. Auch der Anteil am Reinertrag der Aargauischen Südbahn hat eine etwelche Vermehrung aufzuweisen, nämlich von Fr. 8,346. 06 Cts. Im Vorjahr betrug der Anteil Fr. 202,084. 10 Cts. = 3,486% und im Berichtsjahre hinwieder Fr. 210,430. 16 Cts. = 3,629% des Beteiligungskapitals von Fr. 5,797,467. 21 Cts. Der Anteil am Reinertrag der Bötzbergbahn erzeugt hingegen eine Verminderung von Fr. 7,497. 41 Cts. Während nämlich im Vorjahr der Ertragsanteil sich auf Fr. 447,387. 83 Cts. = 3,827% des Beteiligungskapitals von Fr. 11,688,854. 88 Cts. beziffert hat, erreichte er im Jahr 1886 nur die Höhe von Fr. 439,890. 42 Cts. = 3,763%. Ebenso muss auf der Beteiligung an der Linie Wohlen-Bremgarten ein weiterer, wenn auch nicht beträchtlicher Ausfall verzeichnet werden, indem die Nordostbahn zur Deckung des Betriebsdefizits dieser Unternehmung Fr. 8,276. 78 Cts., gegen Fr. 7,447. 95 Cts. im Jahr 1885 ($\frac{2}{5}$ des Gesamtdifizites) zu übernehmen hatte.

Die Gesamtbeteiligung der Nordostbahn an den vier vorerwähnten Unternehmungen betrug im Berichtsjahr Fr. 27,612,322. 09 Cts., und es lieferte dieselbe einen Ertrag von Fr. 1,266,013. 80 Cts., gleich einem Zinse von 4,585%. Im Vorjahr betrug das prozentuale Zinsenerträgniss — die Beteiligung an der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweis nicht mitgerechnet — 4,437%.

Der Ertrag verfügbarer Kapitalien ist um Fr. 58,805. 62 Cts. geringer als im Jahr 1885 ausgefallen (1886 Fr. 250,313. 19 Cts. und 1885 Fr. 309,118. 81 Cts.). Ein etwas geringerer Durchschnittsdisconto, sowie eine entsprechende Reduktion des Zinsfusses für Anlagen in Chèquesconti verursachten einen Einnahmenausfall von etwa Fr. 13,000; etwa Fr. 18,500 wurden an Zinsen für eigene Werthpapiere weniger eingenommen in Folge Übertragung solcher Eigentumstitel an die Hülfs- und Kautionskassen; um ungefähr Fr. 3,500 reduzierten sich die Zinse auf den Guthaben an schweizerische Bahnen aus dem direkten Verkehr, indem durch ein mit 1. Januar 1886 in Kraft getretenes neues Reglirungsabkommen der Termin für die Abschlagszahlungen auf die monatlichen Verkehrsaldi um je 39 Tage erstreckt wurde; endlich fielen etwa Fr. 11,000 Zinse auf den Ausständen der früheren Filialbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweis weg. Dieser Mindereinnahme an Zinsenerträgnissen auf disponiblen Kapitalien u.s.w. steht aber auch die beträchtliche Minderausgabe von Fr. 174,001. 17 Cts. auf dem Ausgabentitel „Conto-Correntzinse und Provisionen“ gegenüber. Während im Vorjahr hiefür Fr. 501,295. 64 Cts. verausgabt wurden, hat im Berichtsjahr das bezügliche Erforderniss nur Fr. 327,294. 47 Cts. betragen. Diese Ersparniss war in erster Linie dadurch herbeigeführt worden, dass nach der im Jahr 1885 stattgefundenen Abwicklung der Verpflichtungen gegenüber der Schweizerischen Eisenbahnbank die Jahresprovision von Fr. 250,000 an dieses Institut im Berichtsjahr sich nicht wiederholte. Weitere ausserordentliche Ausgaben des Vorjahres, wie Fr. 20,412. 50 Cts. Semesterzins auf einer Anticipando-Einzahlung der Eisenbahnbank und Fr. 15,313. 35 Cts. Zinse für Liberirung von Nordostbahnobligationen fielen ebenfalls weg; dessgleichen Fr. 6,050. 73 Cts. für Verzinsung der an die Nordostbahn übergegangenen Saldi der Erneuerungsfonds der Bischofszellerbahn und der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweis. Dagegen wurden im Berichtsjahr für Verzinsung eines Aktivsaldo des Reservefonds der Linie Zürich-Zug-Luzern wieder Fr. 9,000 erforderlich und an Emissionskosten neuer Anleihen Fr. 106,938. 87 Cts. mehr verausgabt als im Jahr 1885.

Hinsichtlich des Ertrags des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee und Zürichsee verweisen wir auf Abschnitt E des Berichtes.

Der Betrieb der Imprägniranstalt ergab einen Reinertrag von Fr. 4,611. 49 Cts. 1885 bezifferte sich der eigentliche Jahresertrag auf Fr. 2,827. 42 Cts. Imprägnirt wurden 1829 m³ diverse Holzwaaren für die eigene Verwaltung und 2,124 m³ Schwellen u. dgl. für Private, zusammen 3,953 m³ gegen 2,493 m³ im Jahr 1885.

Die unter dem Titel „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ aufgeführte Einnahme von Fr. 1,212,159. 39 Cts. bildet den Ausgleich für die, nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884, unter nachstehenden Rubriken, theils in die Betriebsrechnung eingestellten, theils an den Erträgnissen dritter Unternehmungen gekürzten Verwendungen aus dem Erneuerungs- und Versicherungsfonds, nämlich:

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds:

Betriebsrechnung II, B. b: Erneuerung des Oberbaues	Fr. 627,643. 02 Cts.
IV, C. b: Erneuerung des Rollmaterials	„ 507,847. 18 „
Gewinn- und Verlustrechnung 3 b: Ertrag der Bötzbergbahn	„ 24,766. 08 „
3 c: Ertrag der Aargauischen Südbahn	„ 2,243. 19 „
Nebengeschäfte: Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	„ 804. 58 „
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	„ 7,133. 22 „
	<hr/>
	Fr. 1,168,828. 11 Cts.

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds:

Betriebsrechnung V, C. 3: Unfallentschädigungen	Fr. 35,409. 64 Cts.
V, C. 4: Reparatur von beschädigtem Transportmaterial	„ 7,921. 64 „
	<hr/>
	Fr. 43,331. 28 Cts.
Summa wie oben	Fr. 1,212,159. 39 Cts.

Für die Verzinsung der consolidirten Anleihen wurden im Berichtsjahre Fr. 85,896. 25 Cts. weniger erforderlich als im Vorjahr, im Ganzen nämlich Fr. 6,026,987. 50 Cts. gegen Fr. 6,112,883. 75 Cts. Diese Ausgabenverminderung wurde durch die im IV. Quartal des Jahres 1885 durchgeführte Konversion der drei 4½% Anleihen von 3 Millionen Franken vom 3. November 1863, 5 Millionen Franken vom 26. September 1865 und 6 Millionen Franken vom 16. April 1873 in ein 4% Anleihen von 15 Millionen Franken, wovon jedoch 2 Millionen Franken erst am 1. Oktober 1886 zur Ausgabe gelangten, und durch die auf letztern Termin erfolgte Umwandlung des 4½% Gemeinschaftsanlehens mit der Schweizerischen Centralbahn von 20 Millionen Franken vom 1. April 1874 ebenfalls in ein 4% Anleihen von gleichem Betrage ermöglicht. Durch diese Operationen wurde das im Jahr 1885 zu 4½% verzinste Obligationenkapital im Jahresdurchschnitt von Fr. 115,675,333 im Jahr 1886 auf Fr. 99,075,833 vermindert.

Die Fr. 38,705. 38 Cts. betragenden Verwendungen zu Abschreibungen am Bauonto, vide Ausgabenrubrik 5 a, umfassen folgende beseitigte Bauobjekte:

1. Abschreibung der Erstellungskosten der abgebrochenen hölzernen Passerelle im Bahnhof Winterthur, am Übergang der Zürcherstrasse	Fr. 5,233. 66 Cts.
2. Abschreibung der Erstellungskosten der abgebrochenen Wärterbude beim Sihlhölzchen, linksufrige Zürichseebahn	„ 1,775. 71 „
3. Abschreibung von beseitigten Weichenverbindungen im Bahnhof Romanshorn	„ 6,315. 73 „
4. Abschreibung von ausgehobenen Weichenverbindungen auf dem Nordostbahngebiete im Bahnhof Konstanz	„ 2,097. 10 „
5. Abschreibung von ausgehobenen Weichen und Kreuzungen im Bahnhof Aarau	„ 1,711. — „
Transport	Fr. 17,133. 20 Cts.

	Transport .	Fr. 17,133. 20 Cts.
6. Abschreibung des beseitigten Stationsbrunnens in Niederurnen, linksufrige Zürichseebahn	" 693. 65 "	
7. Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe beim Güterschuppen in Pfäffikon (Schwyz), linksufrige Zürichseebahn	" 540. — "	
8. Abschreibung der abgebrochenen beiden Unterkunftslokale Nr. 754 und 755 im Rangirbahnhof Zürich	" 18,770. 20 "	
9. Abschreibung des abgebrochenen alten Schmiedegebäudes der Bauwerkstätte im Vorbahnhof Zürich	" 843. 96 "	
10. Abschreibung des Minderwertes auf zurückgezogenem disponiblem Inventar	" 724. 37 "	
Zusammen wie oben		Fr. 38,705. 38 Cts.

Zur Erklärung der Differenzen, welche zwischen den vorstehenden Ziffern und den in der Beilage 1 zu den Jahresrechnungen unter Abschnitt „Einnahmen“ für die nämlichen Objekte ausgewiesenen Rückerstattungen bestehen, bemerken wir, dass erstere Ziffern nur die entstandenen Verluste auf den betreffenden Objekten repräsentieren, während letztere auch die Erlöse für die gewonnenen Altmaterialien und die Vergütung des Materialconto für den dermaligen Werth der zurückgezogenen disponiblen Inventargegenstände mitenthalten.

Mit Bezug auf die unter Rubrik 7 Verwendungen zu verschiedenen Zwecken aufgeführte Rückvergütung an die Tössthalbahngesellschaft aus der Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur verweisen wir auf die unter Abschnitt II über die bezügliche Vertragsrevision gegebenen näheren Erläuterungen.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1885		1886		1885		1886				
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
I. Personentransport.											
Einfache Fahrt	I. Platz . . .	23,211	22.54	22,979	21.56	35,465.	05	35.88	34,393.	78	34.97
" "	II. " . .	29,843	28.98	26,606	24.97	31,679.	80	32.05	28,273.	19	28.73
Hin- und Rückfahrt	I. " . .	11,451	11.12	10,278	9.65	8,224.	50	8.32	6,923.	02	7.03
" " "	II. " . .	20,768	20.17	23,936	22.46	10,349.	40	10.47	12,594.	14	12.80
Abonnementsbillete	I. " . .	2,678	2.60	2,705	2.54	2,221.	53	2.25	2,140.	09	2.17
" "	II. " . .	3,150	3.06	2,436	2.29	1,832.	56	1.85	1,452.	93	1.47
Lustfahrtbillete	I. " . .	6,314	6.13	7,460	7.00	6,382.	78	6.46	8,639.	23	8.78
" "	II. " . .	5,565	5.40	10,181	9.58	2,686.	17	2.72	3,986.	—	4.05
	Total . . .	102,980	100	106,581	100	98,841.	79	100	98,402.	38	100
Rekapitulation nach Plätzen:											
I. Platz		43,654	42.39	43,422	40.74	52,293.	86	52.91	52,096.	12	52.94
II. "		59,326	57.61	63,159	59.26	46,547.	93	47.09	46,306.	26	47.06
	Total	102,980	100	106,581	100	98,841.	79	100	98,402.	38	100
II. Gepäcktransport	Tonnen	454	.	483	.	3,827.	51	.	4,153.	71	.
III. Viehtransport.											
Klasse a, Pferde	Stück	110	3.22	81	1.94						
" b, schweres Vieh		875	25.60	1,462	34.95						
" c, leichtes "		1,247	36.48	1,545	36.94	6,456.	74	.	7,706.	87	.
" d, Schweine		164	4.80	160	3.82						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		541	15.83	368	8.80						
Hunde		481	14.07	567	13.55						
	Total	3,418	100	4,183	100	6,456.	74	.	7,706.	87	.
IV. Gütertransport.	Tonnen			Tonnen							
Eilgut		1,096	0.77	1,591	1.00						
Stückgut		6,967	4.89	7,851	4.93						
Massengut A		4,367	3.07	7,495	4.71						
" B		16,985	11.92	22,485	14.12	380,743.	02	.	436,520.	95	.
Spezialtarif I		62,378	43.78	68,476	42.99						
" II		33,995	23.86	32,339	20.30						
" III		16,686	11.71	19,026	11.95						
	Total	142,474	100	159,263	100	380,743.	02	.	436,520.	95	.
V. Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	126.	97	.	198.	93	.
	Gesammttotal .	.	.	.	.	489,996.	03	.	546,982.	84	
Rekapitulation:											
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	.	98,841.	79	20.17	98,402.	38	17.99
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	.	3,827.	51	0.78	4,153.	71	0.76
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	.	6,456.	74	1.32	7,706.	87	1.41
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	.	380,743.	02	77.70	436,520.	95	79.80
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	.			0.03	198.	93	0.04
	Total . . . . .	.	.	.	.	489,996.	03	100	546,982.	84	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.
1886	106,581	98,402	38	483	4,153	71	4,183	7,706	87	159,263	436,520	95	198	93	546,982	84
1885	102,980	98,841	79	454	3,827	51	3,418	6,456	74	142,474	380,743	02	126	97	489,996	03
mehr als 1885	3,601	—	—	29	326	20	765	1,250	13	16,789	55,777	93	71	96	56,986	81
weniger "	—	439	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
				Fr. 0.92
1886	—	Fr. 8.60	Fr. 1.84	Fr. 2.74
1885	—	„ 8.43	„ 1.89	„ 2.67

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1885			1886			Gegenüber 1885			
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.62	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.65	—	—	—
12,429	88	3.26	2. Gehalte des Administrationspersonals .	12,499	46	3.32	69	58	—
116,493	42	30.51	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffs-personals	120,069	30	31.87	3,575	88	—
2,668	57	0.69	4. Bekleidung desselben	2,749	37	0.73	80	80	—
2,050	83	0.54	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse u. dgl., Beleuch-tung und Beheizung der Bureaux	2,376	34	0.63	325	51	—
56,915	80	14.91	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	64,150	70	17.02	7,234	90	—
87,144	31	22.82	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch-tung und Beheizung der Schiffe	92,946	20	24.67	5,801	89	—
64,683	58	16.94	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	46,157	73	12.25	—	—	18,525
8,033	—	2.10	10. Assekuranzprämien	6,135	48	1.63	—	—	52
21,405	10	5.61	11. Verschiedenes	19,721	58	5.23	—	—	1,683
381,824	49	100	Total	376,806	16	100	—	—	5,018

Die Einnahmenstatistik gibt zu keinen besondern Erläuterungen Anlass, da die Personen- und Gepäcktransporteinnahmen sich wenig verändert haben und die Vermehrung der Gütertransporteinnahmen die natürliche Folge des lebhaften Herbstverkehrs in Obst, Wein und Getreide ist.

Die Ausgaben im Total zeigen gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung von Fr. 5,018. 33 Cts., welche sich aus sechs Posten Mehr- und drei Posten Minderausgaben zusammensetzt. Die erstern werden begründet: zu Kap. 3 durch grössere Leistungen und daherigen Mehraufwand an Fahrgeldern, sowie durch den Umstand, dass die im Sommer 1885 erfolgte Personalvermehrung für das ganze Berichtsjahr zur Wirkung kam und die Bayerisch-Schweizerische Trajektfähre während eines Theils des Jahres 1885 wegen Hauptreparatur ausser Betrieb gestanden hatte, zu Kap. 6/7 durch Zunahme des Güterverkehrs, zu Kap. 8 durch grössere Fahrleistungen. Die Minderausgaben erklären sich zu Kap. 9 durch Wegfall der im Jahr 1885 stattgehabten grösseren Ausgabe für Hauptreparatur des soeben genannten Fahrzeugs, zu Kap. 10 durch den Umstand, dass die jeweiligen im Juni fällige Prämie für Versicherung der Transportgüter laut der neuen Police nunmehr im Februar fällig wird und die bezügliche Ausgabe für das Berichtsjahr um einen der Zeit vom 1. Februar bis 1. Juli entsprechenden Betrag als vorausbezahlt gekürzt

wurde, endlich zu Kap. 11 dadurch, dass die Nordostbahn im Jahr 1885 an die Bayerische Verwaltung für Mehrleistungen der letzteren im Fusionsdienst etwa Fr. 1200 zu zahlen hatte, während im Berichtsjahr die Nordostbahn etwas im Vorsprung war.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1885						1886					
	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.			
Einnahmen	489,996	03	4	41	—	546,982	84	4	69	—		
Ausgaben	381,824	49	3	44	77.92	376,806	16	3	23	68. 89		
Vorschlag	108,171	54	—	97	22.08	170,176	68	1	46	31. 11		

B e t r i e b s m a t e r i a l.

Schon seit längerer Zeit machte sich der Mangel eines schnellgehenden und für den Comfort der Reisenden besser eingerichteten kräftigen Dampfbootes für den Bodensee fühlbar. Es wurde daher, um den andern Schiffahrtsverwaltungen diesfalls ebenbürtig zu bleiben, und weil sich die Mehrzahl der vorhandenen ältern Dampfer für den Schleppdienst sehr gut eignet, mit Genehmigung des Verwaltungsrathes als Ersatz für das im Vorjahr ausrangirte Dampfboot „Rhein“ die Anschaffung eines neuen Halbsalonbootes „Helvetia“ mit 52 m Länge, 6 m Breite, 2,7 m Höhe, einer Maschine von 100 Pferden Nominalkraft, einem versenkten Salon auf Hinterdeck und einem Oberdeck zwischen den Radkästen beschlossen. Der Bau des Schiffes wurde der Firma Escher, Wyss & Co. übertragen; die Ablieferung hat auf den Sommerdienst 1887 stattzufinden.

Im Übrigen ist im Bestande des Betriebsmaterials während des Berichtsjahres keine Änderung eingetreten; dasselbe bestand somit am Jahresschluss aus fünf Raddampfern, vier eisernen Schleppschiffen, zwei eisernen Trajektkähnen, ferner aus einer Dampffähre und einem eisernen Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern.

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

<i>a. Leistungen der Schiffe:</i>			1885		1886	
	Dampfboote und Trajektfähren (letztere zur Hälfte).		Kilometer		Kilometer	
Dieselben haben zurückgelegt			Kilometer		111,126	116,574
und zwar in			Zeitstunden		7,109	7,545
sonach per Zeitstunde durchschnittlich			Kilometer		15.63	15.45
<i>b. Verbrauch an Brennmaterial:</i> Holz			"		100,267	114,262
Schleppboote. Solche durchliefen			Ster		9.750	9.500
	Steinkohlen		Tonnen		3,012.800	3,284.330
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)			"		3,016.700	3,288.130
Durchschnittsverbrauch per Kilometer			Kilogramm		27.147	28.206
" Zeitstunde			"		424.349	435.803
Kosten für Brennmaterial im Ganzen			Franken		77,422. 97	84,713. 29
per Kilometer			Centimes		69.67	72.67
" Zeitstunde			Franken		10. 89	11. 23
<i>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</i> Öl und Talg im Ganzen			Tonnen		7.750	8.490
per Kilometer			Kilogramm		0.070	0.073
" Zeitstunde			"		1.090	1.125
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen			Franken		6,546. 68	5,136. 15
per Kilometer			Centimes		5.89	4.41
" Zeitstunde			"		92.09	68.07
<i>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</i> im Ganzen			Franken		64,683. 58	46,157. 73
per Kilometer			Centimes		58.21	39.60

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1885		1886		1885		1886	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt . . I. Platz	30,558	3.87	31,580	4.12	31,698. 99	8.19	31,367. 93	8.42
" " . . II. "	132,784	16.81	125,480	16.38	72,188. 55	18.64	66,791. 92	17.93
Hin- und Rückfahrt . . I. "	126,020	15.96	126,610	16.52	92,430. 66	23.87	91,882. 39	24.67
" " . . II. "	371,336	47.02	357,774	46.70	156,345. 58	40.38	148,292. 66	39.82
Abonnementsbillete . . I. "	43,446	5.50	42,138	5.50	9,871. 05	2.55	9,852. 75	2.65
" . . II. "	54,126	6.86	53,949	7.04	9,606. 20	2.48	9,643. 30	2.59
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . . I. "	15,185	1.92	14,251	1.86	9,157. 30	2.37	9,401. 61	2.52
II. "	16,260	2.06	14,402	1.88	5,880. 77	1.52	5,216. 05	1.40
Total . .	789,715	100	766,184	100	387,179. 10	100	372,448. 61	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	215,209	27.25	214,579	28.01	143,158. —	36.97	142,504. 68	38.26
II. "	574,506	72.75	551,605	71.99	244,021. 10	63.03	229,943. 93	61.74
Total	789,715	100	766,184	100	387,179. 10	100	372,448. 61	100
II. Gepäcktransport . .	Tonnen 837	.	Tonnen 839	.	5,624. —	.	6,756. 25	.
III. Viehtransport.								
Klasse I	Stück 22	0.46	Stück 12	0.24				
" II	1,895	39.74	2,079	42.21	3,153. 10	.	5,284. 15	.
" III	2,643	55.42	2,639	53.59				
" IV	209	4.38	195	3.96				
Total	4,769	100	4,925	100	3,153. 10	.	5,284. 15	.
* IV. Gütertransport.								
Eilgut	Tonnen 3,462	7.81	Tonnen 3,316	6.90				
Stück-Klasse I	6,372	14.38	3,574	7.43				
" II	4,534	10.23	8,033	16.70				
Wagenladungen Klasse A . . .	692	1.56	817	1.70				
" " B	969	2.18	2,344	4.87				
Spezialtarif " Ia . . .	3,500	7.90	2,462	5.12	102,648. 32	.	111,040. 34	.
" " Ib	3,586	8.09	4,017	8.35				
" " IIa	493	1.11	604	1.26				
" " IIb	784	1.79	951	1.98				
" " IIIa	876	1.98	1,045	2.17				
" " IIIb	19,041	42.97	20,928	43.52				
Lokalspesen	44,309	100	48,091	100	102,648. 32	.	111,040. 34	.
Total . . . . .	.	.	.	.	17,968. 65	.	18,560. 30	.
V. Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	120,616. 97	.	129,600. 64	.
Gesammttotal . . . . .	.	.	.	.	519,078. 17	.	517,073. 65	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	387,179. 10	74.59	372,448. 61	72.03
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	5,624. —	1.08	6,756. 25	1.31
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	3,153. 10	0.61	5,284. 15	1.02
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	120,616. 97	23.24	129,600. 64	25.06
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	2,505. —	0.48	2,984. —	0.58
Total . . . . .	.	.	.	.	519,078. 17	100	517,073. 65	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-		Total-	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	1886	766,184	372,448	61	839	6,756	25	4,925	5,284	15	48,091	129,600	64	2,984	—	517,073	65
1885	789,715	387,179	10	837	5,624	—	4,769	3,153	10	44,309	120,616	97	2,505	—	519,078	17
mehr als 1885	—	—	—	2	1,132	25	156	2,131	05	3,782	8,983	67	479	—	—	—
weniger „ „	23,531	14,730	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,004	52

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1886	Fr. 0. 49	Fr. 8. 05	Fr. 1. 07
1885	, 0. 49	, 6. 72	, 0. 66

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1885				1886				Gegenüber 1885			
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.46		1. Centralverwaltung und technische Leitung	.	.	15,000	—	3.34	—	—
23,707	90	5.47		2. Gehalte des Administrationspersonals	.	.	18,588	80	4.13	—	—
207,266	05	47.82		3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	.	.	206,912	63	46.02	—	—
4,631	96	1.07		4. Bekleidung desselben	.	.	4,003	18	0.89	—	—
15,504	99	3.58		5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse u. dgl., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	.	.	16,172	76	3.60	667	77
101,781	48	23.48		6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	.	.	110,760	57	24.64	8,979	09
61,587	95	14.21		7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung	.	.	65,819	95	14.64	4,232	—
2,512	—	0.58		8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	.	.	2,146	35	0.48	—	—
1,432	53	0.33		9. Verschiedenes	.	.	10,175	89	2.26	8,743	36
433,424	86	100		Total	.	.	449,580	13	100	16,155	27

Die Mutationen im Verkehr und in den Einnahmen sind relativ unerheblich; der Einnahmen - Ausfall im Personenverkehr mag zum Theil durch den Übergang eines Theils des rechtsufrigen Verkehrs auf die linksufrigen Bahnzüge in Folge Vermehrung der letztern (Lokalzüge) veranlasst worden sein.

Die Ausgaben haben im Berichtsjahr Fr. 16,155. 27 Cts. mehr als im Vorjahr betragen. Die Mehrausgaben werden begründet zu Kap. 5 durch vermehrten Bedarf an Drucksachen, zu Kap. 6 durch eine um 12,327 Kilometer grössere Fahrleistung der Dampfboote, beziehungsweise Trajektfähre, und durchschnittlichen Mehrverbrauch an Brennmaterial, zu Kap. 7 durch die Prozentzuschläge der Werkstätte auf ihren Arbeiten, als Äquivalent für den Unterhalt der Werftanlage und für die dem Werkstätteconto belasteten Gehalte des Werkführers und seines Gehülfen, welch letztere Ausgaben bisher auf die Dampfbootbetriebsrechnung verbucht wurden, demzufolge das Kapitel 2 eine Minderausgabe aufweist, zu Kap. 9 durch Belastung mit den früher unter Pos. 7 verrechneten Kosten für Landungsstege und durch nothwendig gewordene Baggerungsarbeiten in Wollishofen.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1885						1886					
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen		Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
Einnahmen	519,078	17	1	88	—		517,073	65	1	79	—	
Ausgaben	433,424	86	1	57	83.50		449,580	13	1	56	86.95	
Vorschlag	85,653	31	—	31	16.50		67,493	52	—	23	13.05	

B e t r i e b s m a t e r i a l.

Im Bestande des Betriebsmaterials ist im Laufe des Berichtsjahres keine Änderung eingetreten. Derselbe war somit zu Ende des Jahres 1886 folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 1 Trajektdampffähre, 7 eiserne und 20 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

		1885		1886	
		Kilometer	Zeitstunden	Kilometer	Zeitstunden
a. Leistungen der Schiffe:	Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt und zwar in per Zeitstunde durchschnittlich	242,721	18,629	245,225	18,680
	Schleppdampfboote. Solche durchliefen und zwar in sonach per Zeitstunde durchschnittlich	24,722	3,333	24,695	3,364
	Trajektfähre. Dieselbe durchlief und zwar in sonach per Zeitstunde durchschnittlich	8,326	7.42	18,176	7.34
	Total: Zurückgelegte per Zeitstunde durchschnittlich	275,769	22,597	288,096	23,415
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz	Kilometer	12.20		12.30	
	Steinkohlen	Ster	80	59.500	
	Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	Tonnen	4,028	4,279.350	
	Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	14.722	14.937	
	" " " Zeitstunde	"	179.670	183.777	
	Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	89,669.40	99,449.64	
	" " " per Kilometer	Centimes	32.52	34.52	
	" " " Zeitstunde	Franken	3.97	4.25	
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen	Tonnen	11.242		13.796	
	" " " per Kilometer	Kilogr.	0.041	0.048	
	" " " Zeitstunde	"	0.497	0.589	
	Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	9,102.88	8,291.16	
	per Kilometer	Centimes	3.30	2.88	
	" Zeitstunde	"	40.28	35.41	
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen	Franken	61,587.95		65,819.95	
	per Kilometer	Centimes	22.33	22.85	

3. Werkstättebetrieb.

Im Berichtsjahr erstreckte sich die Thätigkeit der Hauptwerkstätte und ihrer Filialen in der Hauptsache auf den Unterhalt des Rollmaterials und der Schiffe. Hierzu kamen die ihr zugewiesenen Arbeiten für den Unterhalt des Oberbaues, der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, sowie des Bahn- und Stationsinventars. An diese, insgesamt auf Betriebsrechnung gebuchten, Arbeiten reichten sich diejenigen auf Baukonto, bestehend in der Anfertigung von Ausrüstungsgegenständen und von Details der Wengerbremse für die angeschafften vier neuen Lokomotiven, sowie in der Anfertigung und Montirung von Bestandtheilen der Telegraphenleitungen und Signaleinrichtungen. Belangreicher waren die Arbeiten auf Materialrechnung, wovon namentlich die Herstellung von neuen Weichen, Weichenzungen, Kreuzungen u. s. w. zu erwähnen sind. Für die Materialverwaltung wurden Leinölfirniß, Komposition, Plomben und hölzerne Bremsklötze in Vorrath hergestellt. Die Kosten für Arbeiten und Lieferungen auf Conto Erneuerungsfonds bezifferten sich auf Fr. 70,107. 36 Cts.; die Hauptposten fallen auf Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Radsternen und Bandagen, Montirung der Wengerbremse an den beiden Lokomotiven Nr. 265 und 267 und auf die Hauptreparatur des Dampfbootes „St. Gotthard“. Zu Lasten des Versicherungsfonds fielen Fr. 2,247. 61 Cts. Endlich wurden für Rechnung Dritter Arbeiten im Gesamtbetrag von Fr. 17,924. 72 Cts. ausgeführt.

Der Werthbetrag der Arbeitsleistung der Werkstätte für den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven beziffert sich auf Fr. 428,068. 41 Cts., wovon Fr. 73,760. 78 Cts. auf verwendete Ersatzstücke entfallen, und für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen auf Fr. 469,688. 61 Cts., worin Fr. 36,542. 82 Cts. für Ersatzstücke inbegriffen sind.

Die Zahl der Werkstättenarbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Dépôt Winterthur und Werke Wollishofen, betrug zu Ende des Berichtjahres 437 (1885: 436).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1885	1886
An Einnahmen . . .	Fr. 1,211,239. 04 Cts.	Fr. 1,117,157. 99 Cts.
„ Ausgaben . . .	<u>„ 1,192,962. 33 „</u>	<u>„ 1,098,849. 98 „</u>
Einnahmen-Überschuss . . .	Fr. 18,276. 71 Cts.	Fr. 18,308. 01 Cts.

4. Unfälle.

Eigentliche Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr 13 begegnet, nämlich 6 Entgleisungen, wovon 1 auf offener Linie und 5 auf Stationen, sowie 7 Zusammenstöße, alle auf Stationen.

Bei diesen Unfällen wurden 1 Bahnangestellter getötet und 1 solcher verletzt.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden getötet 6, verletzt 9. Die Todesfälle betrafen 1 Reisenden, 2 Angestellte und 3 fremde Personen, die Verletzungen 1 Passagier, 7 Angestellte und 1 dritte Person.

In 11 von diesen 17 Fällen von Tötungen und Verletzungen lag Selbstverschulden vor.

In den angegebenen Ziffern sind nicht inbegriffen 3 Selbstmorde, welche auf der Bahn verübt worden sind.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1886 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. 14,070,939. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar	<u>„ 34,940,000. — „</u>
	Übertrag
	Fr. 49,010,939. — Cts.

Übertrag Fr. 49,010,939. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee

„ 522,000. — „

Total

Fr. 49,532,939. — Cts.

Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfonds erzeugt mit Ende 1886 einen Saldo von

Fr. 565,791. 12 Cts.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

Beamte und Angestellte auf Personaleonto 156
idem und Arbeiter auf andern Conti 40

196

II. Bahnunterhalt und Aufsicht.

Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) auf Personaleonto 396
idem und Arbeiter auf andern Conti 514

910

III. Expeditions- und Zugdienst.

Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto 1,867

IV. Maschinendienst und Werkstätten.

Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto 366
idem und Arbeiter (wovon 466 Werkstättenarbeiter) auf andern Conti 482

848

Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto 2,785
„ andern Conti 1,036

3,821

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,54 Angestellte (im Vorjahr 5,45).

V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.

Beamte, Angestellte und Arbeiter 192

VI. Imprägniranstalt, Arbeiter 10

202

Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals

4,023

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse (frühere Unterstützungskasse).

Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,172,433. 62 Cts.

Im Jahr 1886 kamen an Einnahmen hinzu:

Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft Fr. 50,000. — Cts.

Obligatorische Beiträge der Mitglieder „ 134,344. 58 „

Kapitalzinse, Bussen und Geschenke „ 56,738. 68 „

Übertrag Fr. 241,083. 26 Cts. Fr. 1,172,433. 62 Cts.

Übertrag Fr. 241,083. 26 Cts. Fr. 1,172,433. 62 Cts.

Die Ausgaben bestehen in:

Rückerstattung von Beiträgen an ausge-	
tretene Angestellte	Fr. 4,651. 90 Cts.
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten	" 75. — "
Entschädigung für Verzicht auf Unter-	
stützungsberechtigung	" 5,500. — "
Regelmässige Unterstützungen	" 249,970. 30 "
Verschiedenes	" 1,050. 55 "
	<u>261,247. 75</u>
Rückschlag	" 20,164. 49 "

Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren Fr. 1,153,700. — Cts.

ab: Conto-Corrent-Schuld	
an die Nordostbahn	" 1,430. 87 "
	<u>Fr. 1,152,269. 13 Cts.</u>

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2194 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Erst kurz vor Jahresschluss sind wir in den Besitz des von Herrn Professor Kinkelin in Basel ausgearbeiteten Gutachtens über die Finanzlage der Pensions- und Hülfskasse gelangt. Dasselbe kommt zu dem Schlusse, dass bei Festhaltung einerseits der bisherigen Einlagen seitens des Personals und der statutengemässen Minimaleinlage von Fr. 20,000 seitens der Verwaltung, anderseits der bisherigen Leistungen der Kasse an ihre Mitglieder der dermalige Kapitalwerth der künftigen Leistungen den Betrag des Kassabestandes und den dermaligen Kapitalwerth der künftigen Einnahmen um mehr als 7 Millionen Franken übersteigen würde. Auf Grund dieses Gutachtens sind wir nunmehr mit der Revision der Statuten beschäftigt. Die Sanirung der Kasse wird herbeigeführt werden müssen durch eine namhafte Erhöhung der regelmässigen Beiträge sowohl des Personals als der Verwaltung und durch eine nicht minder namhafte Reduktion der der Kasse nach den jetzigen Statuten obliegenden Leistungen. Dazu werden noch erhebliche ausserordentliche Zuschüsse der Verwaltung treten müssen, wofür durch Bildung einer „Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse“ bereits vor einigen Jahren der Anfang gemacht worden ist. Im Berichtsjahr ist dieser Reserve von Seite der Schweizerischen Eisenbank in Liquidation eine Schenkung von Fr. 100,000 zugewendet worden, für welche wir der Geberin Namens unseres Personals gern auch an dieser Stelle unsren warmen Dank aussprechen. Hinsichtlich der dermaligen Höhe dieser Reserve verweisen wir auf Seite 86 dieses Berichtes.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbeiter.

Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 43,477. 61 Cts.
Im Jahr 1886 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 28,579. 56 Cts.	
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spital-	
rechnungen u. dgl. gegenüberstehen	" 32,397. 24 "
Rückschlag	" 3,817. 68 "
Bestand am 31. Dezember 1886	Fr. 39,659. 93 Cts.

Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren	Fr. 40,000. — Cts.
abzüglich Conto-Corrent-Schuld	
an die Nordostbahn	<u>340.07</u> „
	<u>Fr. 39,659.93</u> Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1206.

c) K r a n k e n k a s s e f ü r B a h n a r b e i t e r .

Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 16,301.63 Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1886 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme	Fr. 4,907.10 Cts.
An Krankengeldern, Spitalrechnungen u. dgl. wurden hinwieder ver-	
ausgabt	<u>„ 5,204.50</u> „
Rückschlag	<u>„ 297.40</u> „
Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren	Fr. 16,000. — Cts.
in Baarschaft	<u>„ 4.23</u> „
	<u>Fr. 16,004.23</u> Cts.

d) A l f r e d E s c h e r - S t i f t u n g .

Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 30,000. — Cts.
5% Zinsen hierauf für 1886	<u>„ 1,500. —</u> „
	Fr. 31,500. — Cts.
Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der	
Pensions- und Hülfskasse	Fr. 1,000. — Cts.
ebenso der Zinse von Fr. 10,000 zu Gunsten	
a) der Krankenkasse der Güter- und	
Werkstättearbeiter	Fr. 427.50 Cts.
b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter	<u>„ 72.50</u> „
	<u>„ 500. —</u> „
	<u>„ 1,500. —</u> „

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

Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren	<u>Fr. 30,000. — Cts.</u>
--	---------------------------

8. K a u t i o n s k a s s e n .

a) B a a r k a u t i o n e n v o n A n g e s t e l l t e n .

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	Fr. 56,019.07 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1885 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 15,289.60 Cts.
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und	
Zinsen	<u>„ 10,446.55</u> „
Vorschlag	<u>„ 4,843.05</u> „
Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren	Fr. 60,500. — Cts.
in Conto-Corrent-Guthaben bei	
der Nordostbahn	<u>„ 362.12</u> „
	<u>Fr. 60,862.12</u> Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 80,846. 53 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1886 hinzu	Fr. 18,707. 37 Cts.
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen . . Fr. 99. 40 Cts.	
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben	
und Zinsen	<u>12,035. 43</u>
	" 12,134. 83 "
Vorschlag	<u>6,572. 54</u> "

Bestand am 31. Dezember 1886:

in Werhpapieren	Fr. 86,000.— Cts.
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	Fr. 214. 14 Cts.
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller	<u>" 1,204. 93</u>
	" 1,419. 07 "

Fr. 87,419. 07 Cts.

9. Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse.

Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 durch einen Beitrag aus dem Reinertrag der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeugt auf 31. Dezember 1886 folgenden Bestand:

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	Fr. 151,711.— Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1886 an Zinsen	" 8,468. 20 "
Schenkung der Schweizerischen Eisenbahnbank in Liquidation in Basel	<u>" 100,000.— "</u>
Bestand am 31. Dezember 1886	<u>Fr. 260,179. 20 Cts.</u>

nämlich in:

1. Werhpapieren: 1 4% Schuldbrief auf die Gemeinde Bachs	
vom 9. April 1881	Fr. 72,000.— Cts.
11 4½% Obligationen des Kantons Zürich	
vom 12. Februar 1883 zu Fr. 500	" 5,500.— "
1 4% Obligation auf die Bank Schaffhausen	
" 10,000.— "	
	<u>Fr. 87,500.— Cts.</u>
2. Corrent-Guthaben dieses Contos an die Nordostbahn, zu 4%	
verzinslich	<u>" 172,679. 20 "</u>
Summa wie oben	<u>Fr. 260,179. 20 Cts.</u>

Hinsichtlich der Zweckbestimmung dieser Reserve wird auf Seite 84 dieses Berichtes verwiesen.

V. Bahnbau.

Zur Erhöhung der Betriebssicherheit wurde beschlossen, für eine grössere Zahl von automatischen Wendescheiben, die von den Stationen aus nicht sichtbar sind, elektrische Kontrolleapparate anzubringen, durch welche die Stellung der Wendescheiben auf den Stationen angezeigt wird. Diese Einrichtung ist grösstenteils

fertig erstellt; die Verrechnung der Kosten fällt indessen aufs laufende Jahr. Ferner wurden auf dem Bahnhofe R o t h k r e u z solidarische Verbindungen und Verriegelungen der Weichen und Signale in den Hauptgleisen und im Bahnhof A a r a u zwei Gruppen von centralen Weichenstellungen ausgeführt.

Im Bahnhof W i n t e r t h u r wurde der im letztjährigen Bericht erwähnte Fussgänger durchlass von 5 Meter Weite mit beidseitigen Rampen von 9 % Steigung neben dem Niveauübergang an der Zürcherstrasse nach erfolgter behördlicher Genehmigung zur Ausführung gebracht; die Verrechnung der bezüglichen Ausgaben erfolgt im laufenden Jahre. Ferner wurde für Unterführung der Schaffhauserstrasse ein Projekt ausgearbeitet.

Für die Stationserweiterungen in Ö r l i k o n und T ö s s wurde im Berichtsjahr die Expropriation eingeleitet und mit Ausnahme eines Falles, der vor Bundesgericht gezogen wurde, vollständig durchgeführt. Vier Fälle konnten gütlich abgethan, alle übrigen Fälle dagegen mussten an die Schätzungscommission gewiesen werden.

Im Bahnhofe A a r a u wurde für getrennte Einführung der ehemaligen Nationalbahn und zur besseren Verbindung des Personenbahnhofes mit dem Güter- und Rangirbahnhof ein viertes Geleise in die Lenzburgerstrasse eingelegt.

Auf einer Anzahl von Stationen der ehemaligen Nationalbahmlinie erwiesen sich die Dienstlokale und Dienstwohnungen als ungenügend, und es wurden im Berichtsjahr auf den Stationen M a m m e r n, B e r l i n g e n, M a n n e n b a c h und E r m a t i n g e n die Wartlokale und Wohnungen durch Anbauten vergrössert; auf den Stationen O s s i n g e n und E s c h e n z wurden durch Aufbau bessere Wohnräume geschaffen. Die bezüglichen Bauten sind nahezu vollendet; die Kosten kommen im laufenden Jahr zur Verrechnung.

Im Interesse des Bahnbewachungsdienstes werden auf den verschiedenen Linien des Nordostbahnnetzes successiv W ä r t e r w o h n h ä u s e r erstellt. Im Berichtsjahr wurde mit dem Bau von 12 solchen Wohnhäusern begonnen, und es ist eine Anzahl derselben bereits fertig erstellt. Im Berichtsjahr kam erst das Wärterwohnhaus beim Sihlhölzchen zur Verrechnung; diejenige der übrigen fällt ins laufende Jahr.

Im Februar 1886 wurde der Plan für die definitive Stationsanlage H o r g e n öffentlich aufgelegt, und nach Ablauf der gesetzlichen Frist die Expropriationsverhandlungen eingeleitet. Nur zwei Fälle konnten gütlich erledigt, alle übrigen mussten an die Schätzungscommission gewiesen werden. Zwei Fälle wurden ans Bundesgericht gezogen und sind zur Zeit noch pendent. Die Unterbauarbeiten wurden im Berichtsjahr in der Hauptsache vollendet, namentlich die Ufermauern mit zum Theil schwieriger Pfahlfundation. Nachdem das dem Bundesrath im Dezember 1885 vorgelegte Projekt im Juli 1886 genehmigt worden, wurde der Ausbau in Folge Einsprache der Gemeinde Horgen gegen das Placement des Aufnahmsgebäudes neuerdings verzögert, und es mussten, nachdem noch der Güterschuppen errichtet worden, die weiteren Arbeiten, namentlich der Bau des Aufnahmsgebäudes wieder sistirt werden.

Für die umfangreichen Schmiedearbeiten der Bauwerkstätte erwies sich das s. Z. als Provisorium erstellte Schmiedegebäude als unzureichend, und es wurde im Berichtsjahr bei der Bauwerkstätte ein grösseres Schmiedegebäude errichtet.

VI. Direktion.

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten hatte die ordentliche Generalversammlung für die in Austritt befindliche grössere Hälfte der Direktion eine Erneuerungswahl vorzunehmen. Bei dieser wurden die bisherigen Mitglieder: Herren H. Studer, Dr. E. Escher (zürcherische Mitglieder), und E. Russenberger (schaffhausen'sches Mitglied), auf eine neue Amts dauer von 4 Jahren, am 29. Juni wiedergewählt.

Der Verwaltungsrath wählte unterm 10. Juli auf eine neue zweijährige Amts dauer zum Präsidenten der Direktion Herrn H. Studer und zum Vizepräsidenten Herrn Direktor Dr. E. Escher, deren Amts dauer abgelaufen war.

Die den Verwaltungsrath berührenden personellen Mittheilungen finden in dessen Bericht Erwähnung.

Herr Hauptkassier C. R o r d o r f , seit Juli 1870 bei der Unternehmung angestellt, sah sich in Folge eines langwierigen Leidens genöthigt, aus dem Dienste der Verwaltung, deren Interessen er gewissenhaft wahrgenommen hatte, auszuscheiden. Seine Entlassung und Pensionirung erfolgte auf 1. Mai 1886. Wir nahmen hievon Anlass zu einer etwas veränderten Organisation des Dienstzweigs der Hauptkasse, indess zunächst nur in provisorischer Weise. Die wesentlichste Änderung besteht darin, dass an Stelle des bisherigen Hauptkassiers zwei koordinierte Kassiere getreten sind, welche in ihren Funktionen wöchentlich abwechseln, sich gegenseitig unterstützen und im Falle der Behinderung mit gleicher Verantwortlichkeit vertreten. Diese Anordnung, von welcher der Verwaltungsrath Kenntniss genommen hat, besteht nun seit bald einem Jahre, und es haben sich noch keinerlei Übelstände dabei ergeben. Die hienach geschaffenen Stellen von zwei Kassieren wurden Herrn J. J. E p p r e c h t und Herrn A. Köchli übertragen.

Die Direktion hielt im Berichtsjahr 109 Sitzungen. Sie fasste 2425 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Nachstehende Übersicht der jährlich registrirten Geschäfte, welche der Behandlung durch die Departemente beziehungsweise die Direktion, unterliegen, gibt ein deutliches Bild der Zunahme derselben. Wir beschränken uns indess bei dieser Angabe auf die letztverflossenen zehn Jahre.

1877	registrirte (Prinzipal)-Nummern	.	.	.	23,538
1878	"	"	.	.	21,567
1879	"	"	.	.	22,307
1880	"	"	.	.	23,107
1881	"	"	.	.	23,340
1882	"	"	.	.	27,246
1883	"	"	.	.	29,085
1884	"	"	.	.	28,076
1885	"	"	.	.	30,960
1886	"	"	.	.	31,527

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1886 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 31. Mai 1887.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1886.

- I. Betriebsrechnung.
 - II. Gewinn- und Verlustrechnung.
 - III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken
und auf Nebengeschäfte.
 - IV. Kapitalrechnung.
 - V. Bilanz per 31. Dezember 1886, nebst Beilage.
-

Beilagen:

1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.
(Beilage zu Rechnung III.)
 2. Rechnung über den Erneuerungsfond.
 3. Rechnung über den Versicherungsfond.
 4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
 - C. Betrieb der Imprägniranstalt.
-

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes			5,264,375	78		
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	417,940	15				
2. Von Thieren	320,155	48				
3. Von Gütern	7,780,236	61	8,518,332	24	13,782,708	02
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Miethzinsen. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	304,190	78				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restorationen, Landabschnitte etc.	91,701	99				
c) Für Rollmaterial	877,460	15	1,273,352	92		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	18,308	01				
b) Material-Verwaltung	18,916	16				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb	40,000	—				
d) Lithographie-Werkstätte	1,098	29				
e) Privattelegraphendienst	3,014	15	81,336	61		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen	8,671	90				
b) Verschiedenes	5,250	34	13,922	24	1,368,611	77
Summa der Einnahmen					15,151,319	79

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1886.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion)	71,176	95				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	58,825	90				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkassa	56,759	64				
4. Rechts- und Reklamationsbüros	15,769	30				
5. Tarifbüros (Personen- und Güter-Tarifbüro)	32,614	52				
6. Betriebskontrolle	108,530	83				
7. Statistisches Bureau	22,707	85				
8. Telegraphen-Inspektion	7,377	03				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	9,864	45	383,626	47		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	44,509	34				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	11,490	71				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	1,969	76				
4. Verschiedenes	9,722	60	67,692	41	451,318	88
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Bureau des Oberingenieurs	67,677	23				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	23,588	52				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	64,958	11				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter	428,825	02				
5. $\frac{1}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 593,609. 65 Cts.	197,869	88				
6. Bekleidungskosten	15,873	33	798,792	09		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	154,409	55				
2. Oberbau (mit Ausnahme von Materialien)	220,677	66				
Übertrag	375,087	21	798,792	09	451,318	88

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	375,087	21	798,792	09	451,318	88
3. Hochbau	113,767	18				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (incl. Fundation) . . .	22,678	12				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	38,420	52				
6. Räumung von Schnee und Eis	5,697	47	555,650	50		
<i>b) Erneuerung des Oberbaues.</i>						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	252,797	05				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	342,077	13				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen . . .	32,768	84	627,643	02		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	7,636	13				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	1,924	40				
3. Beleuchtung der Bahn	3,146	42				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	26,647	94				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	101	—				
6. Verschiedenes	26	60	39,482	49	2,021,568	10
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle . . .	64,858	25				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrolleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	579,077	58				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	218,069	03				
c) Billetdrucker und Billetsortirerinnen	10,023	47				
d) $\frac{2}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 593,609. 65 Cts.	395,739	77				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter	879,135	81				
Übertrag .	2,146,903	91			2,472,886	98

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1886.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	2,146,903	91	.	.	2,472,886	98
3. Zugdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	517,663	93				
4. Bekleidungskosten	44,634	49	2,709,202	33		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen incl. Billets, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	116,365	01				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	145,689	77				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	37,046	46				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	4,972	92				
5. Camionnage und Plombage	5,656	89				
6. Verschiedenes	3,093	14	312,824	19	3,022,026	52
IV. Fahrdienst.						
A. Personal.						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	33,121	10				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure . . .	657,692	22				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	125,872	60				
4. Bekleidungskosten	2,916	97	819,602	89		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.						
<i>a) Lokomotiven.</i>						
1. Brennmaterial	779,228	79				
2. Schmiermaterial	47,218	25				
3. Beleuchtungsmaterial	5,559	51				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand .	37,122	88	869,129	43		
<i>b) Wagen.</i>						
1. Beheizungsmaterial	18,421	14				
2. Schmiermaterial	3,156	94				
Übertrag .	21,578	08	1,688,732	32	5,494,913	50

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Ausgaben.						
		Übertrag .	21,578 08	1,688,732 32		5,494,913 50	
3.	Beleuchtungsmaterial	6,652 16					
4.	Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	4,328 67		32,558 91			
C.	Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
<i>a)</i>	<i>Unterhalt.</i>						
1.	Lokomotiven und Tender	386,705 05					
2.	Personenwagen	192,455 29					
3.	Gepäck- und Güterwagen	257,292 52		836,452 86			
<i>b)</i>	<i>Erneuerung.</i>						
1.	Lokomotiven und Tender	199,327 89					
2.	Personenwagen	4,974 12					
3.	Gepäck- und Güterwagen	303,545 17		507,847 18			
D.	Sonstige Ausgaben.						
1.	Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	3,160 13					
2.	Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Uebernachtlokale	5,106 08					
3.	Ergänzung und Unterhalt des Inventars	4,638 61					
4.	Verschiedenes	— —		12,904 82		3,078,496 09	
V.	Verschiedene Ausgaben.						
A.	Pacht- und Miethzinse (Passiv-Zinse).						
1.	Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	134,813 54					
2.	Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.) . . .	7,106 66					
3.	Für Rollmaterial	955,091 66		1,097,011 86			
B.	Verlust an Hülfsgeschäften						
C.	Sonstige Ausgaben.						
1.	Gerichts- und Prozesskosten	4,615 —					
2.	Feuerversicherungen	47,646 —					
3.	Unfallversicherungen u. Entschädigungen (Versicherungsfond)	35,409 64					
	Übertrag .	87,670 64		1,097,011 86		8,573,409 59	

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1886.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	87,670	64	1,097,011	86	8,573,409	59
4. Transportversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben	Fr. 9,284. 19					
Verwendungen aus Versicherungsfond	" 7,921. 64					
5. Kosten des Transports in Folge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben	34,755	40				
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	61,132	91				
8. Verschiedenes	899	19	201,663	97	1,298,675	83
Total der Ausgaben					9,872,085	42
Hievon ab:						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	769,288	64				
b) auf der Bötzbergbahn	1,205,467	66				
					1,974,756	30
Summa der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung						
					7,897,329	12

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1885	708,017	24				
ab: Zur Abschreibung der vom Bundesrat beanstandeten Bauausgaben vom Jahr 1885	16,995	66	691,021	58		
ferner ab: lt. Beschluss der Generalversammlung v. 29. Juni 1886 6 % Jahresdividende pro 1885 an die Prioritätsaktien von 11 Millionen Franken			660,000	—	31,021	58
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	15,151,319	79				
Betriebsausgaben	7,897,329	12	7,253,990	67		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	623,970	—				
b. Bötzbergbahn	439,890	42				
c. Aargauische Südbahn	210,430	16				
d. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	8,276	78	1,266,013	80		
4. Ertrag von verpachteten Linien			—	—		
5. Ertrag verfügbarer Kapitalien			250,313	19		
6. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien			—	—		
7. Ertrag von Nebengeschäften.						
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	170,981	26				
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	60,360	30				
c. Betrieb der Imprägnieranstalt	4,611	49	235,953	05		
8. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfond	1,168,828	11				
b. Versicherungsfond	43,331	28	1,212,159	39		
9. Betriebs-Subventionen			—	—		
10. Aus sonstigen Quellen.						
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn	32,000	—				
b. Anteil fremder Bahnen an Abschreibungen von Bauobjekten auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken .	5,085	58				
c. Übertrag des Restes der ausserordentlichen Reserve für In- standstellung von Rollmaterial	50,000	—				
d. Saldo der Correntrechnung über die Bauobjekte der rechts- ufrigen Zürichseebahn pro 1886	9,405	30	96,490	88	10,314,920	98
Summa . . . . .	.	.	.	.	10,345,942	56

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1886.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
1. Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien . . . . .	.	.	—	—	—	—
2. Contocurrentzinse und Provisionen etc.	183,205	10				
Hiezu Emissionskosten des 4% 20 Millionen-Anleihens d. d. 1. Oktober 1886	144,089	37	327,294	47		
3. Verzinsung der consolidirten Anleihen.						
a. Obligationen älterer Anleihen.						
Fr. 12,100,000 zu 4%	484,000	—				
„ 20,000,000 „ 4½% <small>1. Januar 1. October</small> 1886	675,000	—				
<u>Fr. 32,100,000</u>	<u>1,159,000</u>	—				
b. Subventions-Darleihen.						
Fr. 3,200,000 zu 2½% Fr. 80,000.—						
„ 500,000 „ 3¼% „ 16,250.—						
„ 450,000 „ 4½% „ 20,250.—						
<u>Fr. 4,150,000</u>	<u>116,500</u>	—				
c. Hypothekarleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4%	120,000	—				
d. Hypothekarleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 83,610,000 zu 4½% Fr. 3,762,450.—						
„ 3,490,000 „ 4¼% „ 148,325.—						
„ 13,000,000 „ 4% „ 520,000.—						
„ 20,000,000 „ 4% <small>1. October 31. Dezember</small> 1886 „ 200,000.—						
<u>Fr. 120,100,000</u>	<u>Fr. 4,630,775.—</u>					
Hiezu Marchzinse „ 712.50	4,631,487	50	6,026,987	50		
4. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften . . . . .	.	.	—	—	—	—
5. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.						
a. Zu Abschreibungen	38,705	38				
b. Zu Amortisationen	1,040,000	—	1,078,705	38		
6. Einlage in die Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfond	1,450,000	—				
b. Versicherungsfond	100,000	—	1,550,000	—		
7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.						
Rückvergütung an die Tössthalbahn aus Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur vom 1. Juli 1883 bis 31. Dezember 1885 in Folge Vertragsrevision			13,250	71	8,996,238	06
8. Zur Verfügung der Aktionäre					1,349,704	50
Summa					10,345,942	56

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken vom Jahr

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.										
A. Organisations- und Verwaltungskosten . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Verzinsung des Baukapitals . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	—	—	48	90	—	—	48	90	—	—
2. Entschädigungen . . .	48,635	03	67,309	15	—	—	18,674	12	—	—
3. Schatzungs- und Gerichtskosten . . .	—	—	78	20	—	—	78	20	—	—
4. Vermarkung . . .	—	—	12	—	—	—	12	—	—	—
5. Verschiedenes . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	18,813	22
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.. . .	423	44	1,613	66	1,190	22	—	—	—	—
b. Tunnels . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Brücken und Durchlässe . . .	5,318	66	—	—	5,318	66	—	—	—	—
d. Beschotterung . . .	246	—	1,535	—	1,289	—	—	—	—	—
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen .	1,917	45	2,002	05	84	60	—	—	—	—
f. Fluss- und Uferbauten . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Verschiedenes . . .	—	—	—	—	—	—	2,754	84	—	—
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen) . . .	2,656	25	3,167	23	510	98	—	—	—	—
b. Schienen und deren Befestigungsmittel .	3,602	13	6,273	91	2,671	78	—	—	—	—
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen incl. Fundirung . . .	7,622	18	21,023	04	13,400	86	—	—	—	—
d. Legen des Oberbaues . . .	1,596	—	947	48	648	52	—	—	—	—
e. Verschiedenes . . .	—	—	32	70	32	70	15,967	80	—	—
3. Hochbau u. mechanische Stations-einrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter incl. Einstieghallen, Trottoirs und Rampen . . .	2,452	92	41,302	28	38,849	36	—	—	—	—
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine . . .	915	76	7,280	68	6,364	92	—	—	—	—
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasser-Beschaffung . . .	833	65	3,966	75	3,133	10	—	—	—	—
e. Hebevorrichtungen und Brückenwaagen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Wärterhäuser . . .	23,062	12	6,757	11	16,305	01	—	—	—	—
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen .	23	75	510	43	486	68	—	—	32,529	05
h. Verschiedenes . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Übertrag . . .	99,305	34	163,860	57	—	—	45,742	01	18,813	22

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn
1886.

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge		TOTAL	
	Fr.	Ots.	Fr.	Ots.	Fr.	Ots.	Fr.	Ots.
Übertrag .	99,305	34	163,860	57	.	.	45,742	01
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.							18,813	22
a. Telegrafenleitungen	—	—	20	50	20	50		
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	291	84	1,243	08	951	24		
c. Orientirungs- und Ordnungszeichen	—	—	1	15	1	15		
d. Einfriedigung und Barrieren	814	20	376	80	437	40		
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	535	49
	100,411	38	165,502	10			46,277	50
II. Rollmaterial.							65,090	72
1. Lokomotiven und Tender	168,795	—	204,498	92	.	.	35,703	92
2. Personewagen	—	—	—	—	.	.	—	—
3. Gepäck- und Güterwagen	388,770	10	30,171	72	.	.	358,598	38
	557,565	10	234,670	64	.	.	.	.
III. Mobiliar und Geräthschaften.							322,894	46
1. Für die Allgemeine Verwaltung	67	—	500	—	.	.	433	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	2,109	56	83,755	—	.	.	81,645	44
3. Für den Stationsdienst	1,042	47	2,726	88	.	.	1,684	41
4. Für den Transportdienst	—	—	—	—	.	.	—	—
5. Für die Werkstätten	152	65	281	07	.	.	128	42
6. Telegrafenapparate	—	—	—	—	.	.	—	—
	3,371	68	87,262	95	.	.	.	.
IV. Nebengeschäfte.							83,891	27
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee incl. Werfte Romanshorn	—	—	—	—	.	.		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee incl. Werfte Wollishofen	4,520	85	2,654	31	.	.	1,866	54
C. Imprägniranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—
	4,520	85	2,654	31	.	.	.	.
	665,869	01	490,090	—	.	.	.	.
Total der Netto-Einnahmen . . . . .	.	.	.	.	.	.	175,779	01

N.B. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

IV. Rechnung über den Kapitalverkehr der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Aktivsaldo vom Jahr 1885					4,580,686	83
II. Kapitaleinzahlungen.						
4% Anleihen von 20 Millionen Franken d. d. 1. October 1886, V. Emission des Hypothekar-Anleihens von 160 Millionen Franken					20,000,000	—
III. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.						
1. Zu Gunsten des Conto „Zu amortisirende Verwendungen“ III. Amortisationsrata pro 1886			1,040,000	—		
2. Zu Gunsten des Conto „Verwendungen zu Bauzwecken“ a) Abschreibung der vom Bundesrath beanstandeten Bau- ausgaben vom Jahr 1885	16,995	66				
b) Abschreibung von beseitigten Bauobjekten vom Jahr 1886	38,705	38	55,701	04	1,095,701	04
IV. Verminderung der Verwendungen zu Bauzwecken.						
Netto-Einnahmen des Bauconto der Nordostbahn						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	65,090	72				
2. Rollmaterial	322,894	46				
3. Mobiliar und Geräthschaften	83,891	27	173,912	47		
Hievon ab:						
4. Abschreibungen zu Lasten der Betriebsrechnung pro 1886, vide Ziffer III 2			55,701	04	118,211	43
V. Verminderung der Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Betrag der Netto-Einnahmen im Jahr 1886 auf Dampfboote auf dem Zürichsee					1,866	54
Summa					25,796,465	84

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoausgaben.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1886.

Ausgaben.

I. Rückzahlung von Kapitalien.

1. Obligationen älterer Anleihen.

4½% Gemeinschaftsanleihen der Schweiz. Centralbahn und der Schweiz. Nordostbahn vom 1. April 1874, hälftiger Anteil der Nordostbahn, zurückbezahlt auf 1. October 1886

2. Hypothekarankleihen von 160 Millionen Franken

Achte Rückzahlungsquote pro 1886, Werth 1. Februar 1887

640 Obligationen I. Emission v. 1. Februar 1879 à Fr. 500

100 " II. " v. 1. October 1880 à " 500

20 " III. " v. 15. April 1884 à " 500

760 Obligationen.

II. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1887

5,416,465 84

A u s w e i s

über diesen Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1886.

I. Aktiven, laut Bilanz:

a. Kassa, Wechsel und Bankguthaben	7,164,592	58
b. Werthschriften	9,427,667	50
c. Entbehrliche Liegenschaften	1,389,775	91
d. Materialvorräthe	2,610,352	23
e. Diverse Debitoren	893,678	74
	21,486,066	96

II. Passiven, laut Bilanz:

a. Schwebende Schulden	7,126,111	06
b. Spezialfonds	7,593,785	56
c. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn	1,349,704	50

Restbetrag gleich dem Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1886, wie oben

16,069,601 12

5,416,465 84

Summa

25,796,465 84

V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Debitoren.						
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	116,955,330	58				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1886, laut Rechnung	65,090	72	117,020,421	30		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	22,217,187	44				
Hievon ab:						
b. Betrag der Netto-Baueinnahmen im Jahr 1886, lt. Rechnung	322,894	46	21,894,292	98		
3. Mobiliar und Geräthschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz	1,997,686	26				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1886, lt. Rechnung	83,891	27	2,081,577	53	140,996,291	81
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern.						
a. Beteiligungskapital der Nordostbahn	6,000,000	—				
b. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—				
c. Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
2. Bötzbergbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	. . . . .	. . . . .	11,688,854	88		
3. Aargauische Südbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	. . . . .	. . . . .	5,797,467	21		
4. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	. . . . .	. . . . .	500,000	—	27,612,322	09
III. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	696,467	45
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (incl. Werfte Romanshorn)						
Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz . . . . .	. . . . .	. . . . .	1,038,185	74		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (incl. Werfte Wollishofen)						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	1,246,297	66				
Hievon ab:						
b. Betrag der Netto-Baueinnahmen im Jahr 1886, lt. Rechnung	1,866	54	1,244,431	12		
3. Imprägniranstalt in Zürich.						
Betrag der restirenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	. . . . .	. . . . .	11,365	60	2,293,982	46
V. Zu amortisirende Verwendungen.						
Betrag der zu amortisirenden Verwendungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	. . . . .	. . . . .	24,494,470	35		
Hievon ab:						
III. Amortisationsquote pro 1886 . . . . .	. . . . .	. . . . .	1,040,000	—	23,454,470	35
Übertrag . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	195,053,534	16

Gesellschaft auf 31. Dezember 1886.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500.—			42,000,000	—		
2. Prioritätsaktien, 22,000 Aktien à „ 500.—			11,000,000	—		
106,000 Stück					53,000,000	—
II. Consolidirte Anleihen.						
A. Obligationen (ältere Anleihen).						
Mit einem Zinsfusse von 4%: Rückzahlbar bis spätestens:						
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	—		
B. Subventionsdarlehen.						
1. Mit einem Zinsfusse von 2 1/2% bzw. 4 1/2%: Subventionsdarlehen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal	3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 3 1/4%: Aargauisches Südbahndarlehen vom 1. Nov. 1880	500,000	—	4,150,000	—		
C. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinwil und Sulgen-Gossau).						
1. I. Emission von 68 Mill. Franken v. 1. Februar 1879 à 4 1/2%: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	68,000,000	—				
2. II. Emission von 17 Mill. Franken v. 1. Oktober 1880 à 4 1/2%: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	16,600,000	—				
3. III. Emission von 10 Mill. Franken v. 15. April 1884 à 4 1/4%: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	10,000,000	—				
4. IV. Emission von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885 à 4%: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	15,000,000	—				
5. V. Emission von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886 à 4%: Betrag der Einzahlungen im Jahr 1886	20,000,000	—				
Hievon ab:	129,600,000	—				
I.—VIII. Amortisationsrata pro 1879—1886 (1. Februar 1880/1887):						
a. auf die I. Emission von 68 Millionen Franken Fr. 1,160,000.—						
b. auf die II. Emission von 17 Millionen Franken „ 200,000.—						
c. auf die III. Emission von 10 Millionen Franken „ 20,000.—	1,380,000	—	128,220,000	—		
D. 4% Hypothekarleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn						
d. d. 30. April 1880/6. November 1883			3,000,000	—	147,470,000	—
Übertrag					200,470,000	—

V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Debitoren.						
					195,053,534	16
	Übertrag .	. .	. .	. .
VI. Verfügbare Mittel.						
1. Cassa, Wechsel und Bankguthaben . . . . .	. .	. .	7,164,592	58		
2. Werthschriften.						
a. Eigene Werthpapiere	927,667	50				
b. Noch nicht ausgegebene Obligationen des 4 ¹ / ₄ % Anleihens der III. Emission von 10 Millionen Franken, d. d. 15. April 1884	6,500,000	—				
c. Noch nicht ausgegebene Obligationen des 4 % Anleihens der V. Emission von 20 Millionen Franken, d. d. 1. Oktober 1886	2,000,000	—	9,427,667	50		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
a. Liegenschaften-Conto der Nordostbahn	1,034,809	16				
b. Liegenschaften-Conto Enge (Villenquartier)	354,966	75	1,389,775	91		
4. Materialvorräthe.						
a. Material-Conto (Vorräthe an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	674,425	88				
b. Materialrechnung des Oberingenieurs (Vorräthe an Schienen, eisernen und hölzernen Schwellen etc.)	1,601,566	35				
c. Werkstätte-Conto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen für Lokomotiven und Wagen etc.)	334,360	—	2,610,352	23		
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren.						
Diversi Debitoren, lt. umstehendem Ausweis . . . . .	. .	. .	893,678	74	21,486,066	96
Summa .	. .	. .	. .	. .	216,539,601	12

Gesellschaft auf 31. Dezember 1886.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
Übertrag .	.	.	.	.	200,470,000	—
III. Schwebende Schulden.						
1. Ausgelooste und gekündigte, aber noch nicht eingelöste Obligationen:						
a. Obligationen des per 1. Oktober 1886 gekündigten 4½% Gemeinschafts-Anleihe vom 1. April 1874	Fr. 292,500.	—				
b. Ausgelooste Obligationen des 160 Millionen-Anleihe, 8.Ziehung, fällig per 1.Februar 1887 „ 380,000. —	672,500	—				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse	2,270,020	28				
3. Baarkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten	2,751	68				
4. Noch nicht bezahlte Dividende pro 1880/83 auf das Prioritätsaktienkapital	Fr. 2,615,800.	—				
Zinse hierauf vom 1. Juli 1881 bis 31. Dezember 1886	„ 332,062.50		2,947,862	50		
5. Ausserordentliche Reserven.						
a. für die definitive Stationsanlage Horgen . Fr. 64,641.87						
b. für Uferversicherung im „Tellen“ auf der ehemal. Bischofszellerbahn	„ 20,000. —					
c. für Reorganisation der Pensions- und Hülfskassa, nebst Marchzinsen . Fr. 260,179.20						
ab: in Werthpapieren angelegt „ 87,500. — „ 172,679.20	257,321	07				
6. Diverse Hauptbuch-Kreditoren.						
Diverse Kreditoren, laut umstehendem Ausweis	975,655	53	7,126,111	06		
IV. Spezialfonds.						
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn	7,027,994	44				
2. Versicherungsfond der Nordostbahn	565,791	12	7,593,785	56		
V. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn						
Summa .	.	.	1,349,704	50	16,069,601	12
					216,539,601	12

Beilage zur Bilanz.

Ausweis über die „Diversen Hauptbuch-Debitoren und -Kreditoren“

per 31. Dezember 1886.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Unvollendete Bauobjekte	244,551	91		
2. Lithographie-Conto (Inventar und Vorräthe)	415	—		
3. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	5,585	—		
4. Passiv-Saldo der Baurechnung der Bötzbergbahn	13,915	76		
5. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	12,799	56		
6. Passiv-Saldo der Pensions- und Hülfskasse	1,430	87		
7. Passiv-Saldo der Kranken-Kassa der Nordostbahn-Arbeiter	340	07		
8. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Guthaben der Nordostbahn)	150,228	53		
9. Güterexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahn-Verwaltungen etc.	464,412	04		
Summa	893,678	74		
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung Zürich-Zug-Luzern	271,346	51		
2. Saldo des Baukapitals Zürich-Zug-Luzern	286,017	99		
3. Reservefond Zürich-Zug-Luzern	309,100	37		
4. Baar-Kautionen für Frachtenkredite	1,300	—		
5. Conto-Corrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	10,831	60		
6. Conto pro Diversi	84	25		
7. Aktiv-Saldo des Conto „Baar-Kautionen von Angestellten“	362	12		
8. Aktiv-Saldo des Conto „Kautionskassa der Güterarbeiter“	214	14		
9. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Schuld der Nordostbahn)	96,398	55		
Summa	975,655	53		

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1886.

-
1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.
(Beilage zu Rechnung III.)
 2. Rechnung über den Erneuerungsfond.
 3. Rechnung über den Versicherungsfond.
 4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
 - C. Betrieb der Imprägnieranstalt.

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	A. Verwendungen zu Bauzwecken.						
	Stammnetz.						
1. Romanshorn:	Erstellen eines Spritkellers incl. Grunderwerbung für Erweiterung des Rangirbahnhofes . . .	20,511	85				
	Änderungen am IV. und V. Geleise zwischen Einstieghalle und Güterrampen . . .	5,242	62				
2. Egnach:	Erstellen eines neuen Stationsgebäudes . . .	27,608	20				
3. Thurbrücke bei Andelfingen:	Anbringen von Fangschienen	1,719	58				
4. Schaffhausen:	Centralisierung der Weichen und Signale, 1/2 Kostenantheil an den von der Badischen Bahn erstellten 2 Einfahrtssemaphoren und 2 Controlläutewerken (vide auch Pos. 23) . .	517	08				
	1/2 Kostenantheil der Badischen Bahn für in die Centralapparatenbuden abgegebene Uhren . .	÷ 49	92				
5. Zürich:	Erstellen eines neuen Schmiedegebäudes für die Bauwerkstatt	8,100	90				
	Anbringen von Druckschienen an der Abzweigungsweiche nach Enge	368	30				
	Erstellen von 3 neuen Reservegeleisen für Personenwagen im Personenbahnhof	1,982	68				
	Vergütung an Liegenschaftenconto für zur Bahnhofserweiterung verwendete Landabschnitte . .	1,155	—				
6. Altstetten:	Centralisierung der Weichen, 1/2 Antheil an der Rückvergütung von Schatzungsgebühren für die Apparatenbuden	÷ 2	90				
7. Aarau:	Directe Einführung der Linie Suhr-Aarau in den Bahnhof Aarau	15,214	97				
	Steinerne Einfassung der Rampe im Rangirbahnhof Fr. 4,538. 75						
	ab: Kostenantheil der Betriebsrechnung für event. Erneuerung in Holzconstruction . . . „ 1,800. —	2,738	75				
	Centralisierung von Weichen an der westlichen Einfahrt (Ergänzungsanlage)	1,479	25				
	Dasselbe an der östlichen Einfahrt	15,947	08				
	Linksufrige Zürichseebahn.					102,533	44
8. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses im Sihlhölzli, Kil. 3,32	6,430	56				
9. Wollishofen:	Abtretung von Land vom Liegenschaftenconto zu den neuen Lagerplätzen	40,000	—				
10. Pfäffikon:	Verbindung des Güterschuppen-Stumpengeleises mit dem I. durchgehenden Geleise . . .	2,189	52			48,620	08
	Übertrag . . . .	.	.	.	.	151,153	52

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1886.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag . .			151,153	52		
	Baden-Niederglatt.						
11. Wettingen:	Ankauf und Zuleitung von weiterem Quellwasser für Speisung der Lokomotiven			418	48		
	Glarus-Linthal.						
12. Offene Bahn:	Ablösung von Bauverpflichtungen gegenüber Fröhlich, Brunnenschweiler & Cie. in Ennenda aus Bahnbau			10,925	—		
	Ehemalige Nationalbahn.						
13. Stammheim:	Erstellen eines laufenden Brunnens			3,373	05		
	Rollmaterial.						
14. Lokomotiven:	Anschaffung von 4 neuen Personenzugs-Lokomotiven, Serie A ³ T 71/74	204,498	92				
15. Gepäck- u. Güterwagen:	Anschaffung von 10 offenen Spezialwagen, Serie LRI 7021/30	27,611	72				
	Nachtragskosten für die 20 Spezialwagen LRI 7001/20 für Anbringen von Hebelbremsen .	2,560	—	234,670	64		
	Mobilier und Geräthschaften.						
16. Allgemeine Verwaltung:	Anschaffung eines eisernen Geldschanks für das Rechnungsrevisorat	500	—				
17. Bahnaufsichtsdienst:	Inventar für den neukreirten Weichenwärterposten No. 607a in Wollishofen	175	—				
	Übertragung der 77 Materialtransportwagen, Serie M. T. aus dem Rollmaterialinventar mit reducirtem Werth, vide Einnahmen auf Rollmaterial	83,580	—				
18. Stationsdienst:	Abgabe von 17 ausrangirten Güterwagen als Umladwagen an diverse Stationen zum Altmaterialwerth	2,640	—	86,895	—	487,435	69
	Hievon ab Einnahmen:						
	Stammnetz.						
19. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren Gutschrift für Kaufrestanzen auf verkauften Liegenschaften	1,738	70				
		11,254	30				
20. Romanshorn:	Abschreibung von ausgehobenen Weichenverbindungen bei Änderung der Geleise IV u. V	7,250	—				
21. Konstanz:	Abschreibung von ausgehobenen Weichenverbindungen auf der Nordostbahnabtheilung .	3,349	10				
	Übertrag . .	23,592	10			487,435	69

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		Übertrag .	23,592	10	.	.	487,435	69
22. Winterthur:	Abschreibung der abgebrochenen baufälligen Holzpasserelle am Übergang der Zürcherstrasse		5,318	66				
23. Schaffhausen:	Hälftiger Antheil der Bad. Bahn an den Kosten für die Nordostbahn-Wendescheibe . .		291	84				
24. Zürich:	Abschreibung von 2 abgebrochenen baufälligen Unterkunftslokalen im Rangirbahnhof . .		19,943	70				
	Abschreibung des abgebrochenen alten Schmiedegebäudes der Bauwerkstatté . . .		915	76				
	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof		100	—				
25. Niederglatt:	Gutschrift für ein zurückgezogenes Schilderhäuschen		300	—				
26. Aarau:	Abschreibung von ausgehobenen Weichenverbindungen bei der direkten Einführung der Linie Suhr-Aarau		2,900	—			53,362	06
Linksufrige Zürichseebahn.								
27. Landverkäufe:	Erlöse hiefür		2,741	50				
	Gutschrift für Kaufrestanzen auf verkauften Liegenschaften		92	50				
28. Offene Bahn:	Abschreibung der abgebrochenen Wärterbude im Sihlhölzli in Folge Bau eines Wärterwohnhauses		1,818	42				
29. Pfäffikon:	Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe .		540	—				
30. Niederurnen:	Abschreibung des aus sanitarischen Gründen aufgegebenen Pumpbrunnens . . .		753	65				
31. Offene Bahn:	Gutschrift für ausgehobene Leitschienen an Wegübergängen		50	16			5,996	23
Winterthur-Koblenz.								
32. Landverkäufe:	Erlöse hiefür		1,280	40				
	Gutschrift für Kaufrestanzen auf verkauften Liegenschaften		602	78				
	Uebertragung entbehrlicher Landabschnitte auf den Liegenschaftenconto		10,025	—				
33. Pfungen:	Gutschrift für eine zurückgezogene Brunnen-säule u. s. w. . . .		80	—			11,988	18
	Übertrag .						71,346	47
							487,435	69

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1886.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag . . . . .	.	.	71,346	47	487,435	69
	Baden-Niederglatt.						
34. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	2,284	62				
	Gutschrift für Kaufrestanzen auf verkauften Liegenschaften	200	—				
	Übertragung entbehrlicher Landabschnitte auf den Liegenschaftenconto	3,540	—	6,024	62		
	Sulgen-Gossau.						
35. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	70	—				
	Übertragung entbehrlicher Landabschnitte auf den Liegenschaftenconto	988	—	1,058	—		
	Effretikon-Hinweis.						
36. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	398	78				
	Übertragung entbehrlicher Landabschnitte auf den Liegenschaftenconto	4,262	—				
37. Offene Bahn:	Gutschrift für ausgehobene Leitschienen an Weg- übergängen	69	40	4,730	18		
	Ehemalige Nationalbahn.						
38. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	141	75				
	Gutschrift für Kaufrestanzen auf verkauften Liegenschaften	123	40	265	15		
	Rollmaterial.						
39. Lokomotiven:	Abschreibung der ausrangirten 3 Lokomotiven, Serie A 5 und B 52/53	168,788	—				
	Desgleichen von an den Betrieb abgegebenen Reservewerkzeugen	7	—				
40. Gepäck-u.Güterwagen:	Abschreibung der vier demolirten Güterwagen K C 3042, 3045, 3443 und K I 4423	16,894	50				
	Desgleichen von 54 ausrangirten Güterwagen, nämlich: 3 K C 3011/13	10,812	—				
	50 L. 9501/4, 9506/9, 9512, 9523/24, 9526, 9528, 9602/3, 9605/8, 9610, 9613, 9617/18, 9626/27, 9631, 9634, 9637, 9642/43, 9645, 9647, 9649, 9653/54, 9656, 9659, 9665/67, 9669/71, 9678, 9681, 9683, 9688 und 9690/92	150,718	60				
	1 K 9702	4,210	—				
	Desgleichen der 2 ausrangirten Materialtransport- wagen M. T. 9353 und 9358	6,236	—				
	Übertrag	357,666	10	83,424	42	487,435	69

**Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken
und auf Nebengeschäfte,
geordnet nach den Bauobjekten pro 1886.**

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	357,666	10	83,424	42	487,435	69
	Ausscheidung der 77 Materialtransportwagen M. T. aus dem Rollmaterial und Übertrag derselben auf Inventar für den Bahnaufsichtsdienst mit reducirtem Werth, vide Pos. 17	199,899	—	557,565	10		
	Mobilair und Geräthschaften.						
41. Allgemeine Ver- { waltung:	Abschreibung von zurückgezogenem Inventar .	67	—				
42. Bahnaufsichtsdienst:	Abschreibung von zurückgezogenem Wärterge- schirr	2,109	56				
43. Stationsdienst:	Abschreibung von zurückgezogenem Inventar .	1,033	77				
44. Werkstätten:	Abgegebene Inventarstücke für Lokomotiven A ³ T 71/74	152	65	3,362	98		
	Hiezu kommen ferner:						
	Übertragung der vom Bundesrat beanstandeten Bauausgaben vom Jahr 1885 auf die Betriebsrechnung, nämlich:						
Romanshorn:	Erweiterung des Zollbureau im Güterschuppen .	923	52				
	Einwandung des eisernen Getreideschuppens .	898	10				
Bürglen:	Verlängern des Ausweichgeleises	1,746	51				
Winterthur-Schaffhausen:	Grunderwerb für Placement einer Wärterbude bei Kil. 37.42	17	—				
Schaffhausen:	Neues Verbindungsgeleise zur Wagenremise, 1/2 Nordostbahn-Antheil	558	19				
Zürich:	Umänderung von Wärterbuden für die Central- weichenapparate	1,000	—				
Bendlikon:	Correction der Zufahrt zum Rohmaterialbahnhof Verlängern des Güterschuppengeleises	11,032	64				
		819	70	16,995	66		
	Summa der Netto-Einnahmen von Titel A					661,348	16
						173,912	47
	B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
	Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.						
1. Ergänzungsbauten auf der Werfe in Wollishofen				2,654	31		
2. Werthabschreibung auf dem Schraubendampfer „Lerche“				4,520	85		
	Summa der Netto-Einnahmen von Titel B					1,866	54

**Rechnung über den Erneuerungsfond
der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1886.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo vom Jahr 1885					6,746,822	55
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1886					1,450,000	—
Summa					8,196,822	55
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	293,097	05				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	396,577	13				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	37,968	84	727,643	02		
Hievon ab:						
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien			100,000	—	627,643	02
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen	41,363	36				
2. Abschreibung der drei ausrangirten Lokomotiven A 5, B 52 und 53, abzüglich Altmaterialwerth	155,698	30	197,061	66		
b. Personenwagen.						
Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen			4,974	12		
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	14,966	68				
2. Abschreibung von 54 ausrangirten Güterwagen (Spezification vide Baurechnung) abzüglich Altmaterialwerth	157,100	60				
3. Abschreibung der vier zertrümmerten Güterwagen Serie N 3042, 3045, 3443 und L 4423, abzüglich Altmaterialwerth	9,242	89				
Übertrag	181,310	17	202,035	78	627,643	02

Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1886.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	181,310	17	202,035	78	627,643	02
4. Abschreibung der zwei ausrangirten Materialtransportwagen Serie M. T. 9353 und 9358, abzüglich Altmaterialwerth	5,916	--				
5. Werthabschreibung auf den vom Rollinventar in's Inventar für den Bahnaufsichtsdienst übertragenen 77 Materialtransportwagen, Serie M. T.	116,319	--	303,545	17	505,580	95
III. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit etc.						
Lokomotiven.						
1. Einrichtung der Wengerbremse an den zwei Locomotiven der Serie F 265 und 267 (excl. Apparate)			1,791	98		
2. Beschaffung von zwei Apparaten für Dampfheizung und Bremse			474	25	2,266	23
IV. Erneuerung der Schiffe.						
<i>a. Dampfboote auf dem Bodensee.</i>						
Erlös aus dem Restinventar der ehem. Württemb.-Schweiz. Dampffähre			804	58		
<i>b. Dampfboote auf dem Zürichsee.</i>						
Hauptreparatur des Dampfbootes „St. Gotthard“	14,471	23				
ab: Zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung	7,338	01	7,133	22	6,328	64
V. Zuschüsse an die Betriebsrechnung aus den bisherigen Einnahmen für die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen.						
1. 1/2 Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Bötzbergbahn von Fr. 49,532.16			24,766	08		
2. 1/2 Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Aarg. Südbahn von Fr. 4,486.38			2,243	19	27,009	27
					1,168,828	11
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1887					7,027,994	44
Summa					8,196,822	55

**Rechnung über den Versicherungs-Fond
der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1886.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Saldo vom Jahr 1885					509,122	40
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1886					100,000	—
					609,122	40
Ausgaben.						
1. Reparatur von beschädigtem Transportmaterial			7,921	64		
2. Entschädigungen aus Personalunfällen.						
a. An Angestellte	35,359	64				
b. An Drittpersonen	50	—	35,409	64	43,331	28
3. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1887					565,791	12
					609,122	40

Rechnungen über die Nebengeschäfte der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
Einnahmen.				
1. Ertrag des Personentransportes	98,402	38		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck	Fr. 4,153.71			
b. Von Thieren	7,706.87			
c. Von Gütern	436,520.95			
3. Verschiedene Einnahmen	448,381	53		
	198	93		
Summa der Einnahmen			546,982	84
Ausgaben.				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	12,499	46		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	120,069	30		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	2,749	37		
5. Miethzinse, Bureauabürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	2,376	34		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	6,117	30		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajectirten Wagen	58,033	40		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	92,946	20		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	46,157	73		
10. Assekuranzprämien	6,135	48		
11. Verschiedenes	19,721	58		
			376,806	16
Summa der Ausgaben				
Rechnungs-Abschluss.				
Die Einnahmen betragen	546,982	84		
Die Ausgaben betragen	376,806	16		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1886			170,176	68
Hiezu nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Einnahme auf dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV a der Spezialrechnung über denselben			804	58*
Netto-Ertrag pro 1886			170,981	26

* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 8 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Abzug gebracht.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1886.

B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Ertrag des Personentransportes	372,448	61		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck	6,756.25			
b. Von Thieren	5,284.15			
c. Von Gütern	118,944.29			
	130,984	69		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs	10,656	35		
4. Verschiedene Einnahmen	2,984	—		
			517,073	65
Summa der Einnahmen				

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	18,588	80		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	206,912	63		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	4,003	18		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	7,542	56		
6. Miethzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	8,630	20		
7. Brennmaterial für die Schiffe	98,214	42		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	12,546	15		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	65,819	95		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,146	35		
11. Ersatzleistungen	170	75		
12. Verschiedenes	10,005	14		
			449,580	13
Summa der Ausgaben				

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Die Einnahmen betragen	517,073	65		
Die Ausgaben betragen	449,580	13		
			67,493	52
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1886				
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV b der Spezialrechnung über denselben			7,133	22*
Netto-Ertrag pro 1886			60,360	30

* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 8 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.

**Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1886.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
C. Betrieb der Imprägniranstalt.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Arbeiten für die eigene Unternehmung.				
a. Für den Bahnunterhalt	7,733	23		
b. Für die Materialverwaltung	3,375	40	11,108	63
2. Arbeiten für Privaten			17,508	15
	Summa	.	28,616	78
<i>Ausgaben.</i>				
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung	1,185	96		
2. Besoldungen und Löhne	9,677	08		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc.	216	84		
4. Betriebsmaterialien	7,656	69		
5. Unterhalt des Gebäudes, der Maschinen und Geleise etc.	1,863	73		
6. Verzinsung des restirenden Anlagekapitals per Ende 1885 Fr. 11,365.60 à 5 %	568	28		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz	2,836	71	24,005	29
Saldo-Übertrag auf die Betriebsrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte			4,611	49
	Summa	.	28,616	78