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: 19.08.2025

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 Verhältnisszahlen . . . 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 Holzexport 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 bundesräthlichen 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 bundesräthlichen 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 betheiligten 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 Bundesrathe 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 Bundesrath 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 rückbezahlten 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 rektifizirte 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 Betheiligung 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 Urtheil 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 frühern 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 Etzweilen-Schaffhausen auf Verbot der Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1880 bis und mit 1884 ist von der ersten Instanz mittelst Urtheil 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 Urtheil 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 Arrestimpetranten 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 Bundesrath 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 Bundesrath, 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 Bundesrathes 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 zugemuthet 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 Bundesrath 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 Bundesrath 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 Bundesrath 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 wichtigern Prozesse über die Nachtzüge erstmals zum Entscheide gelange, um so mehr, als bei letzterm Prozesse noch andere Verwaltungen betheiligt 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, Kenntniss zu geben, um dadurch etwaigen unrichtigen Deutungen unserer Entschliessung vorzubeugen.

Im Jahre 1882 hatten sich die Gemeindräthe Aussersihl und Wiedikon an den Bundesrath mit dem Begehren 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 erklärten. Gegenüber diesem Begehren 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 entlehnen 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 Bundesrath 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 Bundesrath verlangte dann eine bindende Erklärung betreffend die finanzielle Betheiligung der Gemeinden, worauf die Gemeindeversammlung Wiedikon eine Subvention in der angegebenen Höhe unter verklausulirten, für die Nordostbahn ganz unannehmbaren Bedingungen beschloss, während die Gemeindeversammlung Aussersihl beschloss, auf die Frage der Subventionirung nicht einzutreten, vielmehr den Bundesrath zu ersuchen, auf Grund des Expertengutachtens über das Bedürfniss und die Lage der Station zu entscheiden. Trotz dieser ablehnenden Haltung der betheiligten Gemeinden trug der Bundesrath 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 Betheiligung 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 Bundesrath entscheiden, nachdem die Nordostbahn hierüber die nöthigen Vorlagen gemacht haben werde.

Wie wir schon in unserm vorjährigen Berichte mittheilen konnten, hat der schweizerische Bundesrath 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 erklärlich 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 Bundesrathes gelangt war, erhielten wir durch den Vorsteher des Eisenbahndepartements zuerst am 2. Oktober 1886 auf mündlichem Wege die Mittheilung, dass die Frage der Moratorien im Bundesrathe wahrscheinlich mit dem Gedanken des Rückkaufs der Nordostbahn werde in

Verbindung gebracht werden, und mit Schreiben des Bundesrathes 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 daherige Besprechung fand am 13. November in Bern statt. Von Seite des Bundesrathes 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 Bundesrathes 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 bundesräthliche 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 Bundesrath 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 betheiligten 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 — reduzirten — 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 vereinbarender 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 bundesräthlichen Delegirten vom 14. dies erklärten, sollen diese Eröffnungen lediglich den Charakter eventueller Erklärungen haben. Wir halten in erster Linie auch dem Bunde als eventuellem Rückkäufer 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 nordostbahnliche 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, beehrt sich anmit, dem Verlangen, die gestellten Begehren schriftlich einzugeben, in Folgendem nachzukommen:

„Es ist uns von unserm grössern Komite die Instruktion geworden, auf dem Begehren 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 Rückentschädigung.

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 partizipirt 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. — Nähere 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 nähern 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 Betheiligung der interessirten Landesgegend zunächst zum beförderlichen Bau des Theilstückes Etzweilen-Feuerthalen zu verwenden. Soweit in Folge dieser Mitbetheiligung 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 Bundesrath 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, modifizirt für Sekundärbahnbetrieb, aber immerhin so gebaut werden, dass dasselbe den Anforderungen für eventuellen spätern 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, beehren 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 18 ‰ 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 12 ‰ und Sihlbrücke-Zug mit Umgehung des Tunnels mit 18 ‰ 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 betheiligten 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 Irrthümer 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. —	„ } 21,7 Kilometer
ferner für ein zweites Geleise Thalweil-Zürich, das vor der Hand nicht nöthig	„	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 Konkurrenzbahn 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 Schosskind 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 $3\,^1/_4\,^0/_0$ 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 frühern 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 bundesräthlichen 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 betheiligten Gemeinden. Wir beabsichtigen nun, mit Delegationen der Gemeinderäthe eine Besprechung zu veranstalten, um zu vernehmen, welche Stellung die betheiligte 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 Bundesrath Welti zu Handen der dortseitigen Delegation abgesandt:

„In der Konferenz der Delegirten des hohen Bundesrathes 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 Nordostbahnnetzes 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 bundesräthlichen Delegation in der Konferenz vom 13. November vor. J. gemachten Eröffnungen hat der Bundesrath 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 daherigen Bestrebungen des Bundesrathes 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 Betheiligten 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 Umfanges 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 Betheiligung 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 Betheiligten 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 desshalb, 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 Gesammtsumme 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 sollte erzielt werden können, 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 Gesammtbaufrist 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 Geldkrisis, 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 obern Projekte, mit etwaigen von der Nordostbahn für nothwendig erachteten Modifikationen, der letztern anheimgestellt bleibt. Stationen sollen angelegt werden in Stadelhofen (ausschliesslich für Personen, Gepäck und landwirthschaftliche 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 Darleihen von 5 Millionen Franken, einschliesslich des Staatsbeitrages, zu beschaffen, das während der Bauperiode zu 4 %, vom Tage der Betriebseröffnung an dagegen während 15 Jahren zu durchschnittlich 2 % 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 Bundesrathe 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 Bundesrathes abstellen 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 Subventionsdarleihen soll um den gesetzlichen Staatsbeitrag des Kantons Zürich erhöht werden. Dasselbe 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 zitirten 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 unser Entgegenkommen zu zeigen, bereit, eine Abfindungssumme von Fr. 500,000 auszurichten unter folgenden nähern 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 Bahnlinie 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 partizipirt die Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen an den Bewachungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten desselben nach Massgabe der darüber geführten Lokomotiv- und Wagenachsen.

d) Ebenso partizipirt 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 Bundesrathe 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 Darleihen 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 Bundesrathe genehmigten, eventuell auf Klage des letztern durch das Bundesgericht festgestellten Jahresbilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

Selbstverständlich würde mit dem Momente der angedrohten Klageinleitung 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 zitirte 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 Kantonsgrenze 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 Komite, das in Sachen legitimirt ist, zu folgenden Propositionen herbeilassen:

1. Die Nordostbahn bezahlt dem Komite eine Abfindungssumme von Fr. 600,000, fällig ein Jahr nach Acceptation der Offerte.

2. Eventuell erklärt sich die Nordostbahn unter den Eingangs aufgeführten 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 zitirten Vertrages).

c) Für die Taxberechnung auf den Strecken mit über 12 ‰ Steigung und auf den Tunnelstrecken ist von den zuständigen Behörden ein Distanzzuschlag von 50 % zu gewähren.

d) Seitens der Landesgegend ist der Nordostbahn ein Darleihen von 2 Millionen Franken, einschliesslich des Staatsbeitrages zu beschaffen, das während der Bauperiode zu 4 %, vom Tage der Betriebseröffnung an dagegen während 15 Jahren zu durchschnittlich 2 % zu verzinsen ist.

e) 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 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 nähern 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 detaillirte 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 Gesammtheit der schweizerischen Bahnen betreffen und Bedeutung genug haben, um in unsern 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 Vorjahre 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 pflog 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 Begehren 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 betheiligten 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 Kontrole 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

bundesräthlichen 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 Wortlaute 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 Verkehres 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 Zolldeklarationen 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 Bahnpostwagen 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 Zugspersonal und den Reisenden. Einer Anregung, den Vollzug der erwähnten Vorschriften dadurch zu erleichtern und gleichförmiger zu gestalten, dass neben der im Reglemente 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 konkurrirenden 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	„	„	Vacuumbremse,
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, wesshalb 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 nöthig sei, weil der Zweck — Sicherung der Bahn — bei den verschiedenartigsten Organisationen erreicht werden könne, zumal die Einheit hier durch das gemeinsame Signalreglement gegeben und der Rest Verwaltungssache sei.

4. Normalachse 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 Bundesrath 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 Begehren 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 Begehren, 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 Begehren 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 Bundesrath 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 bundesräthlichen 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 letztjährigen Geschäftsbericht wurde erwähnt, dass die Bahnverwaltungen beim Eisenbahndepartement wegen Inanspruchnahme der Schnellzüge für den Fahrpostdienst 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 Bahntelegraphen 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 sämmtlicher 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 Rechtspflicht“ 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 Kontrolmassregeln 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 frühern 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 Fahrpostdienst. 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, bestehe ebenfalls 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 Kontrolmassregeln 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 Häutetransport 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 Betriebseinrichtung 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 sämmtlichen schweizerischen Gütertarife auf Grund des Reformsystems beendigt, wesshalb 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 unsern 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 Konkurrenztaxen 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 unsers Verwaltungsrathes, zum definitiven Abschluss, und der daherige

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 genöthigt 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 genöthigt, 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 Verkehrserträgnisse, 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 reduziren. 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 Erträgnisse 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 betheiligt 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 komplizirte 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-Neuchâtelois 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 Luzernerroute 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 konkurrirenden Routen für jede derselben ein besonderes Billet erstellt wurde, ist in letzter Zeit in Folge der Vermehrung dieser Konkurrenzen, und um die hieraus erwachsende Nothwendigkeit 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 komplizirt 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 komplizirt 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 Betheiligung 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 Bahnhofgrenze 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 Gemeinschaftsanleihens 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 Hälfte 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 emittiren 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 Antheils an dem auf 1. Oktober l. J. zu kündigenden, gemeinschaftlich mit der Schweizerischen Centralbahn kontrahirten $4^1/_2$ % 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 Anleihensrest 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 13½ Millionen Franken zur Konversion angemeldet, und es waren daher 6½ Millionen dieser Titel zurückzuzahlen. Zur Deckung dieser Summen bewilligte der schweizerische Bundesrath 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 Antheils 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 4½ % 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	„ 500. — „
Total der Löschungen	Fr. 40,283,000. — Cts.
Werden davon die	„ 20,000,000. — „
abgezogen, welche als Antheil 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. ‰	„ 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:

	Titel zu Fr. 1,000	zu Fr. 500	Betrag
Gemeinschaftsobligationen . .	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 „
		Fr. 59,049,257. 99 Cts.
Davon ab der Umsatz im Haben		„ 58,348,108. 91 „
a) Kassenbestand am 31. Dezember 1886, einschliesslich Checkguthaben bei 3 Banken.		Fr. 701,149. 08 Cts.
b) Wechselportefeuille, per Januar bis April 1887 fällige Bankaccepte .		„ 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. — „
		Fr. 1,053,167. 50 Cts.
Verminderung durch Cessionen und Abzahlungen		„ 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 deponirte 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		Fr. 31,048. 29 Cts.
An Miethzinsen wurden eingenommen		„ 30,116. 56 „
		Fr. 61,164. 85 Cts.
Die Ausgaben betragen für Fertigungskosten, Passivzinse, Steuern, Reparaturen, Wasserkonsum, Strassenkosten etc.		„ 9,950. 99 „
Netto-Vorschlag		Fr. 51,213. 86 Cts.

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

Hinwieder wurden anlässlich der Revision des Inventars vom Bauconto der neuen Linien verschiedene entbehrliche Landabschnitte auf den Liegenschaftenconto übertragen im Schatzungswerth 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 betrugen Fr. 1,390. — Cts. und überstiegen die Ausgaben um		„ 194. — „
		Fr. 60,179. — Cts.
wovon die Hälfte der Nordostbahn beträgt		Fr. 30,089. 50 Cts.
Diese abgezogen vom vorjährigen Saldo von		„ 385,056. 25 „
ergibt sich ein Saldo am 31. Dezember 1886 von		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 unsern Bericht schliessen, glauben wir unsern Aktionären noch Kenntniss geben zu sollen vom Abschluss eines Vertrags mit einem Konsortium schweizerischer, deutscher und französischer Bankinstitute, welcher die Konversion unserer sämmtlichen zu $4^1/_2$ und $4^1/_4$% 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
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer.	Kilometer.
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
	2,562,022	2,743,358
b) Ergänzungs- und Extrazüge . .	75,188	89,868
	2,637,210	2,833,226

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1885 (541 Kilometer)				1886 (564 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1885		Mindereinnahme gegenüber 1885	
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	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
365,906	—	*2.57*	1. Vom Gepäck	*417,940*	*15*	*2.76*	*52,034*	*15*	—	—
293,563	*36*	*2.07*	2. Von Thieren	*320,155*	*48*	*2.11*	*26,592*	*12*	—	—
7,113,566	*93*	*50.02*	3. Von Gütern	*7,780,236*	*61*	*51.35*	*666,669*	*68*	—	—
7,773,036	29	54.66		8,518,332	24	56.22	745,295	95	—	—
12,898,521	39	90.70		13,782,708	02	90.97	884,186	63	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,220,654	*08*	*8.58*	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	*1,273,352*	*92*	*8.40*	*52,698*	*84*	—	—
90,728	*21*	*0.64*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	*81,336*	*61*	*0.54*	—	—	*9,391*	*60*
11,227	*84*	*0.08*	3. Sonstige Einnahmen . . .	*13,922*	*24*	*0.09*	*2,694*	*40*	—	—
1,322,610	13	9.30		1,368,611	77	9.03	46,001	64	—	—
14,221,131	52	100	. . . Total der Einnahmen . .	15,151,319	79	100	930,188	27	—	—

In Folge der Einverleibung der Linie Effretikon-Hinweil 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 Vorjahres ist daher zu berücksichtigen, dass die letztern die Ergebnisse der Linie Effretikon-Hinweil nicht enthalten. Werden die Einnahmen aus dem Verkehre der Nordostbahn und der Linie Effretikon-Hinweil des Jahres 1885 addirt und wird die Summe mit dem obigen Ergebniss des Jahres 1886 verglichen, so reduzirt 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 Retourbilleten (II. Klasse rund Fr. 21,000, III. Klasse Fr. 62,000) und auf Lustfahrtsbilleten (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 Retourbillete. Der wirkliche Einnahmen-Ausfall aus dieser Massnahme lässt sich nicht genau berechnen, und die erzeigte 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 Billeten 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 Rundreisebilleten 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 Billeten 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 ausgiebigern Versorgung der Züge mit Wagen auf den frequentirten Linien.

Aus der Tabelle 5 (Stationsfrequenz) ist zunächst der auffällige Rückgang des Personenverkehrs der obern thurgauischen Linie (Rorschach bis Sulgen) bemerkenswerth; vermuthlich 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 Wädensweil-Einsiedeln (Pilgertransporte). In diesen Transporten hat sich im Laufe der letzten Jahre eine Wandlung vollzogen, indem neben und an die Stelle der frühern Wallfahrten einzelner Personen und kleinerer Gesellschaften die Organisation ganzer geschlossener Pilgerzüge, sowohl aus der Schweiz wie aus den benachbarten Ländern bis auf grosse Entfernungen 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 billigern Taxen (Gesellschaftstarif) im vermehrten Verkehre suchen. Der gesammte direkte Verkehr mit Wädensweil-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 Wädensweil beziehungsweise Richtersweil) aus dem Transitverkehr über Nordostbahn in den direkten Verkehr übergingen, und woraus sich auch der Ausfall von 14,336 Personen im Transit Wädensweil-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 rührt 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 Vorjahre. 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-Hinweil)	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	„

Hiezu kommt, dass der Rückgang der mittlern Einnahme pro Tonnenkilometer, die qualitative Verschlechterung des Verkehrs, einen Stillstand gemacht, sogar ein wenig sich zum Bessern gewendet hat, da dieselbe von 9,13 Cts. (einschliesslich Effretikon-Hinweil 9,15) pro 1885 auf 9,26 gestiegen ist. Immerhin darf man sich aus dem Ansteigen dieser letztern Ziffer nichts für die Zukunft versprechen, denn dasselbe ist dadurch veranlasst worden, dass eine Summe von zusammen Fr. 77,768. 73 Cts. aus einigen s. Z. provisorisch erstellten und im Berichtsjahre definitiv geordneten Verkehrsabrechnungen früherer Jahre zur Nachverrechnung gelangte. Diese Erhöhung bedeutet (von Abrundung der Brüche in den Einheiten abgesehen) für die transportirten 84,010,827 Tonnenkilometer nur eine

Mehreinnahme von	Fr.	92,421. —	Cts.
während aus der erwähnten Mehrleistung von 5,391,038 Tonnenkilometer zu 9,26 Cts. erzielt wurden	„	499,211. —	„
Total approximativ	Fr.	591,632. —	Cts.
effektiv	„	583,905. —	„

Im Übrigen geben die nachfolgenden statistischen Tabellen noch zu folgenden weitern 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 landwirthschaftliche 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 Hülfsgeschäften“ eine Mindereinnahme von Fr. 9,391. 60 Cts. ergeben hat. Die Mehreinnahme an „Pacht- und Miethzinsen“ 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-Hinweil 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 erzeigt. 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 Hülfsgeschäfte“ 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	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
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
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	19,818	.	20,442	.	365,906. 00	.	417,940. 15	.
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
Klasse I	6,185	1.04	5,382	0.92	293,563. 36	.	320,155. 48	.
„ II	58,487	9.85	57,114	9.72				
„ III	59,290	9.99	58,811	10.01				
„ IV	469,608	79.12	466,196	79.35				
Total	593,570	100	587,503	100	293,563. 36	.	320,155. 48	.
	Tonnen		Tonnen					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	42,932	2.88	45,723	2.94	6,579,708. 27	92.50	7,175,195. 43	92.22
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				
„ I[b]	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	9.13	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.

	Transportquantitäten															
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter												
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . .	415,372	1,197	55,026	2,886	9,335	7,582	4,097	6,459	2,597	22,139	673	3,284	1,558	45,448	106,058
Februar . .	343,525	1,183	50,960	3,608	9,901	8,696	4,099	6,499	2,956	23,702	626	3,607	2,177	51,708	117,579
März . . .	399,603	1,350	43,352	3,041	10,789	10,903	5,016	6,694	2,923	25,334	861	3,975	3,275	59,901	132,712
April . . .	476,055	1,472	41,262	3,411	10,635	10,480	4,780	7,261	2,958	22,452	861	4,977	3,454	61,570	132,839
Mai	536,668	1,717	26,784	4,630	10,882	10,458	4,598	6,214	2,751	22,196	1,235	4,929	3,923	63,949	135,765
Juni . . .	503,723	1,673	31,637	3,372	9,984	9,529	4,014	4,593	2,884	20,341	1,234	4,409	3,020	54,040	117,420
Juli	605,054	2,327	52,774	3,633	10,705	9,546	4,355	4,692	2,708	23,243	1,253	4,236	3,326	59,985	127,682
August . . .	618,194	2,450	81,986	4,105	11,080	9,720	4,123	4,623	2,998	22,427	1,087	5,553	2,682	58,156	126,554
September . .	558,945	2,206	81,280	3,985	12,076	11,034	5,643	6,778	2,736	22,692	1,477	10,353	2,640	63,348	142,762
Oktober . .	549,440	1,924	55,863	5,117	12,262	13,703	6,676	8,042	2,815	22,176	2,131	20,641	3,332	65,542	162,437
November . .	439,487	1,599	37,616	4,458	11,265	11,471	5,351	7,510	3,076	22,652	1,336	5,219	2,964	62,317	137,619
Dezember . .	395,183	1,344	28,963	3,477	11,308	9,845	4,969	8,110	2,937	23,155	1,540	4,627	2,199	45,245	117,412
Total	5,841,249	20,442	587,503	45,723	130,222	122,967	57,721	77,475	34,339	272,509	14,314	75,810	34,550	691,209	1,556,839
gegenüber 1885:															
mehr . . .	144,473	624	—	2,791	—	24,169	1,791	10,762	—	21,150	929	18,303	851	4,421	65,691
weniger . .	—	—	6,067	—	15,713	—	—	—	3,763	—	—	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1886		per Bahnkilometer 1885	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	304,353	17	23,092	68	17,929	08	531,427	25	876,802	18	1,554	61	1,579	51
Februar . .	265,365	17	22,335	54	26,915	70	585,329	91	899,946	32	1,595	65	1,550	37
März	320,564	57	25,815	12	21,885	67	657,867	68	1,026,133	04	1,819	39	1,787	50
April . . .	401,757	79	30,048	99	20,730	63	654,101	56	1,106,638	97	1,962	12	1,894	33
Mai	466,484	90	35,220	91	26,603	30	677,426	74	1,205,735	85	2,137	82	2,026	80
Juni	479,987	46	35,721	77	27,879	33	584,265	91	1,127,854	47	1,999	75	1,963	35
Juli	656,020	34	51,553	23	29,194	95	622,480	98	1,359,249	50	2,410	01	2,302	—
August . . .	667,045	65	54,755	10	34,870	04	610,325	43	1,366,996	22	2,423	76	2,424	14
September . .	564,104	25	46,865	75	39,864	77	708,259	13	1,359,093	90	2,409	75	2,328	75
Oktober . .	488,579	83	37,942	03	23,547	98	858,406	94	1,408,476	78	2,497	30	2,422	54
November . .	343,891	44	27,971	90	30,569	61	669,518	26	1,071,951	21	1,900	62	1,832	67
Dezember . .	306,221	21	26,617	13	20,164	42	620,826	82	973,829	58	1,726	65	1,730	04
Total	5,264,375	78	417,940	15	320,155	48	7,780,236	61	13,782,708	02	24,437	43	23,842	—
gegenüber 1885:														
mehr . . .	138,890	68	52,034	15	26,592	12	666,669	68	884,186	63	595	43	—	—
weniger . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1885		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
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. Etzweilen	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. Hauptweil	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 Personenzahl	nach Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	844,927	2,699	33,882	309,548	144,905					
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 nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
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 nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	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. Mellingen	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.

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1885	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
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
Wädensweil-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 Glatthallinie nicht inbegriffen.
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	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
Wädensweil-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	9,810	14,800	8,949	20,989	18,759	35,789	—	—
Zürichsee-Dampfboote	4	2,119	7	377	11	2,496	+ 11	- 436
Effretikon-Hinweil	—	—	—	—	—	—	- 75	- 1,308
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
Wädensweil-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		Nach 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
Wädensweil-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		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	3	—	45	—	48	—	+ 48
Wädensweil-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 Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-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	Gegenüber 1885 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
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) Gebrauchsmittel				
20. Hausrath 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	4,316	—	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	**993,406**	**1,042,181**	**48,775**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1885	1886	Gegenüber 1885 mehr	Gegenüber 1885 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**993,406**	**1,042,181**	**48,775**	—
D. **Metallindustrie:**				
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. Maschinentheile	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	—
	7,421	*7,777*	*356*	—
F. **Gerberei:**	**99,472**	**101,095**	**1,623**	—
52. Felle und Häute	5,268	5,173	—	95
53. Rinde	5,680	6,269	589	—
54. Gerbstoffe	333	430	97	—
55. Leder und Lederwaaren	4,219	4,307	88	—
G. **Glas- und Thonwaarenfabrikation:**	**15,500**	**16,179**	**679**	—
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	2,697	2,428	—	269
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	4,767	4,040	—	727
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	3,407	3,367	—	40
59. Thonröhren aller Art	2,423	2,188	—	235
H. **Papierfabrikation:**	**13,294**	**12,023**	—	**1,271**
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	10,227	11,750	1,523	—
61. Papier und Carton (A u. B)	7,204	7,852	648	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	2,423	2,594	171	—
I. **Strohindustrie.**	**19,854**	**22,196**	**2,342**	—
63. Strohwaaren aller Art	479	372	—	107
Übertrag	**1,258,142**	**1,307,687**	**49,545**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1885	1886	Gegenüber 1885 mehr	Gegenüber 1885 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,258,142**	**1,307,687**	**49,545**	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	16,242	12,565	—	3,677
65. Parquetterie 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, Beitzen	9,651	9,258	—	393
74. Weinstein und Weinhefe	1,729	1,156	—	573
75. Fett und Fettwaaren, 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 rubrizirte 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*	—
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*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.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					
										Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	377
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	420
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	414
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	1,905
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	2,445
1886	564	209,269	1,198	143,955	4.46	61.85	9.26	4. 86	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427

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	451,318	88	4.57
2,002,890	72	21.17	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,021,568	10	20.48
2,934,755	12	31.00	III. Expeditions- und Zugsdienst	3,022,026	52	30.61
2,811,336	13	29.70	IV. Fahrdienst	3,078,496	09	31.18
1,260,001	71	13.31	V. Verschiedene Ausgaben	1,298,675	83	13.16
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 Betriebskontrole) 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 Eisenbahnbank 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 erzeigt 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 Nachtzüge und daherige 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, daheriger Reduktion des Wärterpersonals und Übertragung der Barrierenbedienung an Wärterfrauen, etwa Fr. 17,000 erspart wurden, dass indessen diese Summe annähernd durch die wegen daheriger 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	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	2,946 „
„	„	S.N.B.	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	4,505 „
„	„	V	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	16,431 „
„	„	II	„	„	„	„	„	V	„	Eisen	„	„	„	169 „
„	„	II	„	„	„	„	„	V	„	Stahl	„	hölzernen	„	136 „
„	„	III	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	498 „
„	„	S.N.B.	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	334 „
„	„	V	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	967 „
„	„	III	„	„	„	„	„	V	„	Eisen	„	„	„	407 „
„	„	IV	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	239 „
													Total	32,005 *m* Geleise.

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

Schienen vom Normalprofil V 536,140 laufende Meter Geleise = 72 %
„ von andern Profilen 208,605 „ „ „ = 28 %

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

Stahlschienen 366,439 laufende Meter = 68,3 %
Eisenschienen 169,701 „ „ = 31,7 %

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 (Nachtzüge, Gotthard-Expresszüge u. s. w.) nothwendig gewordene Vermehrung des Stations- und Zugspersonals, 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 Rohbilleten, der Mehrbedarf an Formularien und Bureaumaterialien für die Stationen und die Mindervergütung fremder Verwaltungen für deren Antheile an den Erstellungskosten von Tarifen und Billeten (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-Antheilen 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 Ersparniss 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, B*a* 1), durch vermehrten Unterhalt der Wagen (IV, C *a* 2 und 3) und ganz besonders durch Mehraufwand für Erneuerung, beziehungsweise Abschreibung von Lokomotiven, Gepäck- und Güterwagen (IV, C *b* 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 Müssigstehen 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 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 erforderten. Die grossen Mehrausgaben auf dem Kapitel IV, C*b* 1 und 3, „Erneuerung von Lokomotiven und Wagen", rühren grösstentheils von umfangreichern Abschreibungen her, indem, wie an anderer Stelle erwähnt ist, 3 nicht mehr leistungsfähige Lokomotiven und 60 ausrangirte Güter- und Materialtransportwagen am Inventar abgeschrieben wurden, und zudem auf den noch vorhandenen 77 Stück Materialtransportwagen eine sehr beträchtiche Werthabschreibung erfolgte.

Minderausgaben von Belang weisen lediglich Kapitel IV, B*a* 2, „Schmiermaterial", ferner Kapitel IV, C *a* 1 „Unterhalt der Lokomotiven" und Kapitel IV, C*b* 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" rührt daher, dass die Nordostbahn mit 1. Januar 1886 in Folge Erwerb der Linie Effretikon - Hinweil 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 Wagenmiethe 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 Verbandsbahnen auf unserm Netze. Wie unter den „Verschiedenen Einnahmen" nachgewiesen ist, haben indessen auch die Leistungen unserer Wagen auf fremden Bahnen eine annähernd gleiche Mehreinnahme eingebracht. 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 Betriebsunfällen verschont blieb. Von den diesjährigen Ausgaben unter den beiden vorerwähnten Rechnungsrubriken entfallen 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 Zugszusammenstoss 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 Güterverkehr wurden behandelt:

Übertrag vom Jahr 1885	146
Neu hier angebracht	888
Von andern Verwaltungen überwiesen	393
Total	1,427
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,273
Unerledigt sind geblieben	154

Die Entschädigungen auf Kapitel V, C. 4 beziffern sich auf . . . . . gegenüber einer aus sämmtlichen Reklamationsbeträgen gebildeten Totalforderung von Fr. 68,630. — Cts.	Fr. 20,687. 09 Cts.
Davon ist abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Verwaltungen und Versicherungsgesellschaften, sowie an Erlös aus beschädigten, beziehungsweise unbestellbaren Gütern ein Betrag von	„ 11,402. 90 „
Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von	Fr. 9,284. 19 Cts.

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 Zugsanschlusses 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[I] 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 Fahrkilometer
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 . . / Ziegelbrücke-Sargans . . .	12,880	—	12,880	—	—	—	12,880
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 reduzirt) 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 Unterhaltungskosten:

	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 weitern 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. 53,622. 88 Cts.), dagegen nicht enthalten Fr. 157,964. 53 Cts., welche zur Abschreibung von drei Lokomotiven und zur Einrichtung der kontinuirlichen Bremsen verwendet wurden.

Detaillirte Angaben über den Bestand der Wagen, beziehungsweise die Vertheilung der Sitzplätze der Personenwagen auf die einzelnen Klassen und die Ausnutzung der Sitzplätze, sowie die Ausnutzung der Tragkraft der Güterwagen finden sich in den Tabellen a II, 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	41,242,608	20,909,004	42,785,242
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	2,380,910		2,166,252	
Gepäck- und Güterwagen	41.263,762	43,644,672	44,551,441	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	48,989,833	2,984,992	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.

	Fahrdienst							Rangirdienst	
Neue Bezeichnung	B^{2T}	A^{2T}	A^{3} u. A^{3T}	C^{2T} u. C^{3T}	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 (228,736)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1886	4,170.8	1023.1	1,346.7	3,298.7	607.9	—	10,447.3	—	2,505.6
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1885	3,973.3	957.2	1,279.4	3,026.9	577.6	9,814.5	—	2,405.7	—
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	—	24.85	—	—
per Fahrkilometer 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	29,768,378	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
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 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	21.6130	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
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 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- bezw. 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, Reinigungsmaterial, 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 „	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
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir)-Kilom. . . . . 1886 Cts.	9.30	7.03	10.75	11.54	7.93	—	9.89	—	5.58
dito 1885 „	11.34	7.04	8.68	12.96	13.92	11.22	—	5.60	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, 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- bezw. Rangir)-Kilom. . . . . 1886 Cts.	26.07	22.94	30.31	35.70	21.83	—	29.10	—	20.49
dito 1885 „	27.70	22.48	28.83	36.94	28.23	30.22	—	20.31	—
								für jeden Tag:	
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 Verhältnisszahl 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.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Wagen: Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: II. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	Bruttolast: per Bahnkilometer	Bruttolast: per Achsenkilometer
									Tonnen				
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

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	Reparaturkosten: per Achsenkilometer	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material	Kosten des Schmiermaterials: per Achsenkilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials: per Achsenkilometer: Ausgaben	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für: Material	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für: Kosten per Achsenkilometer
		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	23,316,364	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.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen: achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen: vierrädrige	Anzahl: Güterwagen: vierrädrige	Anzahl: Totalzahl: der Wagen	Anzahl: Totalzahl: der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	Bruttolast: per Bahnkilomtr.	Bruttolast: per Achsenkilomtr.	Die Wagen haben leer zurückgelegt	Die Wagen haben beladen zurückgelegt
						Tonnen			Tonnen					Achsenkilometer	
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

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	Reparaturkosten: per Achsenkilometer	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahme	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material	Kosten des Schmiermaterials: Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials: Betreffniss per Achsenkilometer: 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 grossentheils 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 Verhältnisszahlen.

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	„	0.36	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 Verhältnisszahlen 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 Rechnungsschema ist eine Vergleichung mit den früheren Jahren unmöglich geworden und es konnten daher lediglich für das Jahr 1884 auf Grund der dem letztjährigen Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung dem Berichtsjahr analog die obigen Durchschnitts- und Verhältnisszahlen ermittelt werden. Um indessen eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesammtbetriebsausgaben 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.

			1884	1885	1886
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	0.53
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
Im Ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	2,262.05	2,922.83	3,240.21
	„ Nutzkilometer	Cts.	45.11	56.90	59.36
	„ Lokomotivkilometer	„	44.59	56.22	58.55
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.76	2.23	2.35

		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	7.132
„ „ „ „ 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:				
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	29,106	30,138	31,730
	„ Tag „	79.5	82.6	86.9
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	45,392	44,779	45,396
	„ Tag „	124.0	122.6	124.4
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	55,479	55,112	56,078
	„ Tag „	151.6	151.0	153.6
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst 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 „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	7.5914	7.6121	7.8065
„ Zugskilometer	„	7.8737	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 „ Lokomotivkilometer . . .	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 durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	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) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	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 Vorjahre.

1885		1886
Fr. 12,898,521. 39 Cts.	Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes	Fr. 13,782,708. 02 Cts.
„ 1,322,610. 13 „	Verschiedene Einnahmen	„ 1,368,611. 77 „
Fr. 14,221,131. 52 Cts.		Fr. 15,151,319. 79 Cts.
„ 7,444,235. 17 „	Betriebsausgaben	„ 7,897,329. 12 „
Fr. 6,776,896. 35 Cts.	Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 7,253,990. 67 Cts.
„ 45,354. 67 „	ab: Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien (Bischofszellerbahn)	„ —. — „
Fr. 6,731,541. 68 Cts.	Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	Fr. 7,253,990. 67 Cts.
	47.33 % 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 „	
	„ 2.49 „ „ Nutzkilometer „ 2.46 „	
„ 1,315,600. 62 „	Zuschüsse aus den Spezialfonds	„ 1,212,159. 39 „
„ 309,118. 81 „	Ertrag von Kapitalien	„ 250,313. 19 „
„ 76,212. 10 „	Ertrag von Nebengeschäften	„ 235,953. 05 „
„ 95,450. — „	Aus sonstigen Quellen	„ 96,490. 88 „
Fr. 8,527,923. 21 Cts.		Fr. 9,048,907. 18 Cts.
	Davon kommen in Abzug:	
	Conto-Correntzinse und Provisionen — Fr. 501,295. 64 Cts. — Fr. 327,294. 47 Cts.	
	Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften — „ 134,434. 08 „ — „ —. — „	
	Einlage in die Spezialfonds — „ 1,450,000. — „ — „ 1,550,000. — „	
	Abschreibungen und Amortisationen — „ 1,064,608. — „ — „ 1,078,705. 38 „	
	Verwendungen zu verschiedenen Zwecken — „ 41,401. 12 „ — „ 13,250. 71 „	
„ 3,191,738. 84 „		„ 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:		
	Fr. 1,943,300. — Cts.	für Verzinsung älterer Obligationenanleihen	Fr. 1,159,000. — Cts.	
	„ 116,500. — „	für Verzinsung von Subventionsdarleihen	„ 116,500. — „	
	„ 3,933,083. 75 „	für Verzinsung des Hypothekaranleihens von 160 Millionen Franken	„ 4,631,487. 50 „	
„ 6,112,883. 75 „	„ 120,000. — „	für Verzinsung des 3 Millionen Anleihens der Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn	„ 120,000. — „	„ 6,026,987. 50 „
		Verbleibt:		
	Fr. 16,995. 66 Cts.	*a*) als Vortrag auf neue Rechnung für beanstandete 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 Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien ist im Berichtsjahr gegenüber 1885 um Fr. 14,180. 18 Cts. zurückgegangen. Dieser anscheinende Rückschlag rührt daher, dass der bisher unter dieser Rubrik aufgeführte Zinsenertrag (Fr. 55,000) der Obligationenbetheiligung an der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil 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 Mehrerträgniss 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 Betheiligungskapital 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 Kapitalbetheiligungen, 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 Antheil am Reinertrag der Aargauischen Südbahn hat eine etwelche Vermehrung aufzuweisen, nämlich von Fr. 8,346. 06 Cts. Im Vorjahr betrug der Antheil Fr. 202,084. 10 Cts. = 3.486 % und im Berichtsjahre hinwieder Fr. 210,430. 16 Cts. = 3,629 % des Betheiligungskapitals von Fr. 5,797,467. 21 Cts. Der Antheil am Reinertrag der Bötzbergbahn erzeigt hingegen eine Verminderung von Fr. 7,497. 41 Cts. Während nämlich im Vorjahr der Ertragsantheil sich auf Fr. 447,387. 83 Cts. = 3.827 % des Betheiligungskapitals 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 Betheiligung 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 (2/5 des Gesammtdefizites) zu übernehmen hatte.

Die Gesammtbetheiligung 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 Vorjahre betrug das prozentuale Zinsenerträgniss — die Betheiligung an der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil 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 Eigenthumstitel an die Hülfs- und Kautionskassen; um ungefähr Fr. 3,500 reduzirten 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 Verkehrssaldi um je 39 Tage erstreckt wurde; endlich fielen etwa Fr. 11,000 Zinse auf den Ausständen der früheren Filialbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil 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 Vorjahre hiefür Fr. 501,295. 64 Cts. verausgabt wurden, hat im Berichtsjahre 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-Hinweil. Dagegen wurden im Berichtsjahr für Verzinsung eines Aktivsaldo des Reservefonds der Linie Zürich-Zug-Luzern wieder Fr. 9,000 erfordert 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 m^3 diverse Holzwaaren für die eigene Verwaltung und 2,124 m^3 Schwellen u. dgl. für Private, zusammen 3,953 m^3 gegen 2,493 m^3 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	„
		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	„
		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 erfordert 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 $4^1/_2$% 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 $4^1/_2$% Gemeinschaftsanleihens 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 $4^1/_2$% 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 Bauconto, 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 Nordostbahn-Gebiete 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 Minderwerthes 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 repräsentiren, 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 nähern 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	9.53	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
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	454	.	483	.	3,827. 51	.	4,153. 71	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	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	.	.	.	.	126. 97	0.03	198. 93	0.04
Total .	.	.	.	.	489,996. 03	100	546,982. 84	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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
1886	Fr. 0.92	Fr. 8. 60	Fr. 1. 84	Fr. 2. 74
1885	„ 0.96	„ 8. 43	„ 1. 89	„ 2. 67

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1885				**1886**			Gegenüber 1885			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
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 Schiffspersonals	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., Beleuchtung 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, Beleuchtung 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	85
8,033	—	2.10	10. Assekuranzprämien	6,135	48	1.63	—	—	1,897	52
21,405	10	5.61	11. Verschiedenes	19,721	58	5.23	—	—	1,683	52
381,824	49	100	. . . . . Total	376,806	16	100	—	—	5,018	33

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 grössern Ausgabe für Hauptreparatur des soeben genannten Fahrzeugs, zu Kap. 10 durch den Umstand, dass die jeweilen 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 Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	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

Betriebsmaterial.

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 Schifffahrtsverwaltungen 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 Radkasten 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.

		1885	1886
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähren (letztere zur Hälfte).			
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
Schleppboote. Solche durchliefen	„	100,267	114,262
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	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
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** 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
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** 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	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
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
	789,715	100	766,184	100	387,179. 10	100	372,448. 61	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	837	.	839	.	5,624. —	.	6,756. 25	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	22	0.46	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.**	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,462	7.81	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				
	44,309	100	48,091	100	102,648. 32	.	111,040. 34	.
Lokalspesen	.	.	.	.	17,968. 65	.	18,560. 30	.
Total .	.	.	.	.	120,616. 97	.	129,600. 64	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,505. —	.	2,984. —	.
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			Verschiedenes		Totaleinnahmen	
	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	Fr. 2. 69
1885	„ 0. 49	„ 6. 72	„ 0. 66	„ 2. 72

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1885				1886			Gegenüber 1885			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
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	—	—	5,119	10
207,266	05	47.82	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	206,912	63	46.02	—	—	353	42
4,631	96	1.07	4. Bekleidung desselben	4,003	18	0.89	—	—	628	78
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	—	—	365	65
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 Personenverkehre 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 Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	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

Betriebsmaterial.

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
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	242,721	245,225
und zwar in	Zeitstunden	18,629	18,680
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.03	13.13
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	24,722	24,695
und zwar in	Zeitstunden	3,333	3,364
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.42	7.34
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	8,326	18,176
und zwar in	Zeitstunden	635	1,371
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.11	13.26
Total: Zurückgelegte	„	275,769	288,096
	Zeitstunden	22,597	23,415
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.20	12.30
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	80	59.500
Steinkohlen	Tonnen	4,028	4,279.350
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	4,060	4,303.150
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. Hiezu kamen die ihr zugewiesenen Arbeiten für den Unterhalt des Oberbaues, der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, sowie des Bahn- und Stationsinventars. An diese, insgesammt auf Betriebsrechnung gebuchten, Arbeiten reihten sich diejenigen auf Bauconto, 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 Gesammtbetrage 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 Werfte 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 . . .	„ 1,192,962. 33 „	„ 1,098,849. 98 „
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 getödtet und 1 solcher verletzt.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden getödtet 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 Tödtungen 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 . . .	„ 34,940,000. — „
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 erzeigt 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 Personalconto	156	
idem und Arbeiter auf andern Conti	40	
		196
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) auf Personalconto . . .	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 Dampfschifffahrt 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 ausgetretene Angestellte	Fr. 4,651. 90 Cts.		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten	„ 75. — „		
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung . . .	„ 5,500. — „		
Regelmässige Unterstützungen . .	„ 249,970. 30 „		
Verschiedenes	„ 1,050. 55 „		
		„ 261,247. 75 „	
	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 „	
			Fr. 1,152,269. 13 Cts.

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 Eisenbahnbank in Liquidation eine Schenkung von Fr. 100,000 zugewendet worden, für welche wir der Geberin Namens unseres Personals gern auch an dieser Stelle unsern 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 Spitalrechnungen 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 . .	„ 340. 07 „	
		Fr. 39,659. 93 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1206.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

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 verausgabt	„ 5,204. 50 „	
Rückschlag		„ 297. 40 „
Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren . . .	Fr. 16,000. — Cts.	
in Baarschaft	„ 4. 23 „	
		Fr. 16,004. 23 Cts.

d) Alfred Escher-Stiftung.

Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben . .	Fr. 30,000. — Cts.	
5 % Zinsen hierauf für 1886	„ 1,500. — „	
		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 „ 72. 50 „		
	„ 500. — „	
		„ 1,500. — „

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

Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren	Fr. 30,000. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

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	„ 10,446. 55 „	
Vorschlag		„ 4,843. 05 „
Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren . . .	Fr. 60,500. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn . .	„ 362. 12 „	
		Fr. 60,862. 12 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	„ 12,035. 43 „		
		„ 12,134. 83 „	
Vorschlag			„ 6,572. 54 „
Bestand am 31. Dezember 1886:			
in Werthpapieren		Fr. 86,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	Fr. 214. 14 Cts.		
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller	„ 1,204. 93 „		
		„ 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 erzeigt 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	„ 100,000. — „	
Bestand am 31. Dezember 1886		Fr. 260,179. 20 Cts.

nämlich in:

1. Werthpapieren: 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. — „	
	Fr. 87,500. — Cts.	
2. Corrent-Guthaben dieses Contos an die Nordostbahn, zu 4 % verzinslich	„ 172,679. 20 „	
Summa wie oben		Fr. 260,179. 20 Cts.

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 Kontrolapparate anzubringen, durch welche die Stellung der Wendescheiben auf den Stationen angezeigt wird. Diese Einrichtung ist grösstentheils

fertig erstellt; die Verrechnung der Kosten fällt indessen aufs laufende Jahr. Ferner wurden auf dem Bahnhofe Rothkreuz solidarische Verbindungen und Verriegelungen der Weichen und Signale in den Hauptgeleisen und im Bahnhof Aarau zwei Gruppen von centralen Weichenstellungen ausgeführt.

Im Bahnhof Winterthur wurde der im letztjährigen Bericht erwähnte Fussgängerdurchlass 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 Örlikon und Töss 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 Schätzungskommission gewiesen werden.

Im Bahnhofe Aarau 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 Nationalbahnlinie erwiesen sich die Dienstlokale und Dienstwohnungen als ungenügend, und es wurden im Berichtsjahr auf den Stationen Mammern, Berlingen, Mannenbach und Ermatingen die Wartlokale und Wohnungen durch Anbauten vergrössert; auf den Stationen Ossingen und Eschenz 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 Wärterwohnhäuser erstellt. Im Berichtsjahre 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 Horgen öffentlich aufgelegt, und nach Ablauf der gesetzlichen Frist die Expropriationsverhandlungen eingeleitet. Nur zwei Fälle konnten gütlich erledigt, alle übrigen mussten an die Schätzungskommission 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 Schmiedarbeiten 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 Amtsdauer von 4 Jahren, am 29. Juni wiedergewählt.

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

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

Herr Hauptkassier C. Rordorf, 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 koordinirte 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. Epprecht 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 Miethzinse. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	304,190	78				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, 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.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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 Reklamationsbureaux	15,769	30				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau) . .	32,614	52				
6. Betriebskontrole	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. 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.						
a) Unterhalt der Bahnanlagen.						
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

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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		
b) Erneuerung des Oberbaues.						
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 Centralwagenkontrole . .	64,858	25				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontroleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	579,077	58				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	218,069	03				
c) Billetdrucker und Billetsortirerinnen	10,023	47				
d) 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.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	2,146,903	91	.	.	2,472,886	98
3. Zugsdienstpersonal (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.**						
a) Lokomotiven.						
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		
b) Wagen.						
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

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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.**						
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	386,705	05				
2. Personenwagen	192,455	29				
3. Gepäck- und Güterwagen	257,292	52	836,452	86		
b) Erneuerung.						
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.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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	17,205	83				
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

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1885	708,017	24				
ab: Zur Abschreibung der vom Bundesrath 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. Antheil 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 Imprägniranstalt	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. Antheil fremder Bahnen an Abschreibungen von Bauobjekten auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken .	5,085	58				
c. Übertrag des Restes der ausserordentlichen Reserve für Instandstellung von Rollmaterial	50,000	—				
d. Saldo der Correntrechnung über die Bauobjekte der rechtsufrigen 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.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien	.	.	—	—		
2. Contocorrentzinse 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 % 1. Januar / 1. October 1886	675,000	—				
Fr. 32,100,000	1,159,000	—				
b. Subventions-Darleihen.						
Fr. 3,200,000 zu 2½ % . . . Fr. 80,000. —						
„ 500,000 „ 3¼ % . . . „ 16,250. —						
„ 450,000 „ 4½ % . . . „ 20,250. —	116,500	—				
Fr. 4,150,000						
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4 %	120,000	—				
d. Hypothekaranleihen 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 % 1. October / 31. Dezember 1886 „ 200,000. —						
Fr. 120,100,000 Fr. 4,630,775. —						
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

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Erlöse und Rückerstattungen Fr.	Cts.	Verwendungen zu Bauzwecken Fr.	Cts.	Zusammenzüge Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	TOTAL Fr.	Cts.
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 Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter incl. Einsteighallen, 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				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	32,529	05		
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 Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	99,305	34	163,860	57	.	.	45,742	01	18,813	22
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	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	46,277	50
	100,411	38	165,502	10	.	.	.	.	65,090	72
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender . . .	168,795	—	204,498	92	.	.	35,703	92		
2. Personenwagen	—	—	—	—	.	.	—	—		
3. Gepäck- und Güterwagen . .	388,770	10	30,171	72	.	.	**358,598**	**38**		
	557,565	10	234,670	64	.	.	.	.	**322,894**	**46**
III. Mobiliar und Geräthschaften.										
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. Telegraphenapparate	—	—	—	—	.	.	—	—		
	3,371	68	87,262	95	.	.	.	.	83,891	27
IV. Nebengeschäfte.	661,348	16	487,435	69	.	.	.	.	**173,912**	**47**
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	.	.	.	.	**1,866**	**54**
	665,869	01	490,090	—						
Total der Netto-Einnahmen .	.	.	.	.	.	.	.	.	**175,779**	**01**

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

IV. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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 Bauausgaben 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.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. **Rückzahlung von Kapitalien.**						
1. Obligationen älterer Anleihen.						
$4^1/_2$% Gemeinschaftsanleihen der Schweiz. Centralbahn und der Schweiz. Nordostbahn vom 1. April 1874, hälftiger Antheil der Nordostbahn, zurückbezahlt auf 1. October 1886	.	.	20,000,000	—		
2. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken						
Achte Rückzahlungsquote pro 1886, Werth 1. Februar 1887						
640 Obligationen I. Emission v. 1. Februar 1879 à Fr. 500	320,000	—				
100 „ II. „ v. 1. October 1880 à „ 500	50,000	—				
20 „ III. „ v. 15. April 1884 à „ 500	10,000	—	380,000	—	20,380,000	—
760 Obligationen.						
II. **Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1887**	.	.	.	.	5,416,465	84
Ausweis 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	16,069,601	12		
Restbetrag gleich dem Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1886, wie oben	.	.	5,416,465	84		
Summa .	.	.	.	.	**25,796,465**	**84**

V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern.						
a. Betheiligungskapital 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	—	53,000,000	—
106,000 Stück						
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. Subventionsdarleihen.						
1. Mit einem Zinsfusse von 2½% bezw. 4½%: Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 3¼%: Aargauisches Südbahndarleihen vom 1. Nov. 1880 . .	500,000	—	4,150,000	—		
C. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).						
1. I. Emission von 68 Mill. Franken v. 1. Februar 1879 à 4½%: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	68,000,000	—				
2. II. Emission von 17 Mill. Franken v. 1. Oktober 1880 à 4½%: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	16,600,000	—				
3. III. Emission von 10 Mill. Franken v. 15. April 1884 à 4¼%: 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% Hypothekaranleihen 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-

Debitoren.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	195,053,534	16
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.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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-Anleihens vom 1. April 1874	Fr. 292,500. —						
b. Ausgelooste Obligationen des 160 Millionen-Anleihens, 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		.	.	1,349,704	50	16,069,601	12
Summa .		.	.	.	.	**216,539,601**	**12**

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 Gütterarbeiter“	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 Imprägniranstalt.

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 Einsteighalle und Güterrampe . . .	5,242	62				
2. Egnach:	Erstellen eines neuen Stationsgebäudes . .	27,608	20				
3. Thurbrücke bei Andelfingen:	Anbringen von Fangschienen	1,719	58				
4. Schaffhausen:	Centralisirung 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 Bauwerkstätte	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 Bahnhoferweiterung verwendete Landabschnitte .	1,155	—				
6. Altstetten:	Centralisirung 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				
	Centralisirung von Weichen an der westlichen Einfahrt (Ergänzungsanlage)	1,479	25				
	Dasselbe an der östlichen Einfahrt . . .	15,947	08	102,533	44		
Linksufrige Zürichseebahn.							
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-Lintthal.						
12. Offene Bahn:	Ablösung von Bauverpflichtungen gegenüber Fröhlich, Brunnschweiler & 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^{3T} 71/74	204,498	92				
15. Gepäck-u.Güterwagen:	Anschaffung von 10 offenen Spezialwagen, Serie L^{RI} 7021/30	27,611	72				
	Nachtragskosten für die 20 Spezialwagen L^{RI} 7001/20 für Anbringen von Hebelbremsen .	2,560	—	234,670	64		
	Mobiliar und Geräthschaften.						
16. Allgemeine Verwaltung:	Anschaffung eines eisernen Geldschranks 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	1,738	70				
	Gutschrift für Kaufrestanzen auf verkauften Liegenschaften	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 Bauwerkstätte	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 Brunnensäule 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-Hinweil.						
36. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	398	78				
	Übertragung entbehrlicher Landabschnitte auf den Liegenschaftenconto	4,262	—				
37. Offene Bahn:	Gutschrift für ausgehobene Leitschienen an Wegübergängen	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 Materialtransportwagen 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		
	Mobiliar und Geräthschaften.						
41. Allgemeine Verwaltung:	Abschreibung von zurückgezogenem Inventar .	67	—				
42. Bahnaufsichtsdienst:	Abschreibung von zurückgezogenem Wärtergeschirr	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 Bundesrath 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 Centralweichenapparate	1,000	—				
	Correction der Zufahrt zum Rohmaterialbahnhof	11,032	64				
Bendlikon:	Verlängern des Güterschuppengeleises . .	819	70	16,995	66		
						÷ 661,348	16
Summa der Netto-Einnahmen von Titel A .		.	.	.	.	**173,912**	**47**
	B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
	Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.						
1. Ergänzungsbauten auf der Werfte 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.						
a. Dampfboote auf dem Bodensee.						
Erlös aus dem Restinventar der ehem. Württemb.-Schweiz. Dampffähre	.	.	÷ 804	58		
b. Dampfboote auf dem Zürichsee.						
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 Einlagen 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	—
Summa .	.	.	.	.	**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
Summa .	.	.	.	.	**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	448,381	53		
3. Verschiedene Einnahmen		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, Bureaubedürfnisse, 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		
Summa der Ausgaben		.	.	**376,806**	**16**
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 Bundesrathes 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.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		372,448	61		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 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	—		
Summa der Einnahmen		.	.	**517,073**	**65**
Ausgaben.					
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		
Summa der Ausgaben		.	.	**449,580**	**13**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		517,073	65		
Die **Ausgaben** betragen		449,580	13		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1886		.	.	67,493	52
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes 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.				
Einnahmen.				
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**
Ausgaben.				
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**