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

Kapitel: 4: Betrieb

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

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