

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: 11.01.2026

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

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

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

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

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen:

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

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

In Folge der Einverleibung der Linie Effretikon-Hinwil in das Stammnetz der Nordostbahn hat sich die Betriebslänge der Nordostbahn von 541 auf 564 Kilometer erhöht. Bei der Vergleichung der absoluten Verkehrs- und Einnahmeziffern und der Durchschnittsresultate des Berichtsjahres mit jenen des Vorjahrs ist daher zu berücksichtigen, dass die letztern die Ergebnisse der Linie Effretikon-Hinwil nicht enthalten. Werden die Einnahmen aus dem Verkehre der Nordostbahn und der Linie Effretikon-Hinwil des Jahres 1885 addirt und wird die Summe mit dem obigen Ergebniss des Jahres 1886 verglichen, so 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 Retourbillets (II. Klasse rund Fr. 21,000, III. Klasse Fr. 62,000) und auf Lustfahrtsbillets (Fr. 93,000) erzielt worden; derselben stehen Mindereinnahmen aus einfachen Billeten (II. Klasse Fr. 27,000, III. Klasse Fr. 77,000) entgegen. Dieses Resultat ist zunächst die Folge der im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten und mit 1. Januar 1886 eingeführten Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette. Der wirkliche Einnahmen-Ausfall aus dieser Massnahme lässt sich nicht genau berechnen, und die erzielte Mindereinnahme aus einfachen Billeten II. und III. Klasse (Fr. 104,000) kann das Ergebniss verschiedener Faktoren, möglicherweise auch der Rest einer durch Verkehrsvermehrung theilweise schon kompensirten Summe sein. Angenommen aber, die durch jene Mindereinnahme repräsentirte Anzahl einfacher Billete wäre durch Retourbillete in gleicher Anzahl ersetzt worden, so würde der Ausfall, da die Nordostbahn auf den letztern

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Transportquantum 1885 (Nordostbahn + Effretikon-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 9,18 Cts. (einschliesslich Effretikon-Hinweil 9,15) pro 1885 auf 9,26 gestiegen ist. Immerhin darf man sich aus dem Ansteigen dieser letzten 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 weiten Aufschlüssen Anlass.

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

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

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

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

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

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

3. Durchschnittsergebnisse.

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

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

5. Frequenz nach den Stationen.

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

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

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

*) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen. †) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen und nach und von Zürich-Zug-Luzern.

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

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

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

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

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

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

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

Verkehr nach den Waarengattungen.

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

Verkehr nach den Waarengattungen.

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

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durch- schnittl. Bahn- länge Kilometer	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien										Fr. 254 238 563 520 430 2,057 1,953 2,145 2,515 2,896 1,788 1,632 1,732 3,215 4,293 5,972 2,053 504 420 414 1,905 2,445 2,437			
	Personen	Gepäck	Güter	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Gepäck per Personen- kilometer	Personen per Personen- kilometer	per Wagen- achsentrilom.			per Bahnkilometer				
										Fr.	Cts.	Güter per Tonnen- kilometer	Fr.	Cts.	Güter per Tonnen- kilometer		
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	—	15.95	—	—	—	—	6.239	501	60	4,625	11,425
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	—	16.59	—	—	—	—	7.860	521	159	5,640	14,180
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	—	13.32	—	—	—	—	8.776	614	198	7,724	17,312
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	—	14.67	—	—	—	—	9.458	653	294	7,277	17,682
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	—	15.25	—	—	21.25	—	10.305	606	371	9,526	20,808
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	—	14.56	—	—	22.44	—	10.265	617	542	12,720	24,144
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	—	12.92	7.06	21.71	—	—	11.433	651	404	17,364	29,852
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	—	12.35	6.19	20.54	—	—	12.129	680	479	17,268	30,556
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6.01	20.38	—	—	—	12.802	682	503	15,994	29,981
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5.81	19.10	—	—	—	12.603	665	521	14,690	28,479
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.18	11.25	5.93	19.41	—	—	—	13.567	685	574	16,633	31,459
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5.78	18.23	—	—	—	12.424	652	660	19,480	33,216
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5.38	17.14	—	—	—	12.408	712	671	21,039	34,830
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.88	49.80	10.20	5.66	17.36	—	—	—	13.534	744	601	24,008	38,887
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5.54	17.17	—	—	—	13.738	746	571	21,016	36,071
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5.54	17.27	—	—	—	12.988	822	599	21,408	35,817
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5.99	18.65	—	—	—	15.018	761	875	27,315	43,969
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5.50	17.46	—	—	—	16.010	849	765	23,520	41,144
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5.53	16.58	—	—	—	17.092	954	641	25,030	43,717
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5.65	16.95	—	—	—	17.857	954	622	26,385	45,818
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5.57	16.16	—	—	—	18.247	923	620	26,745	46,535
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4.95	16.38	—	—	—	15.150	732	519	21,565	37,966
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5.42	17.68	—	—	—	12.519	616	521	18,584	32,240
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5.40	18.82	—	—	—	11,668	614	426	17,750	30,458
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5.65	19.19	—	—	—	11.271	629	381	17,384	29,665
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.16	10.27	5.53	19.23	—	—	—	10,251	615	374	15,723	26,963
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5.31	19.45	—	—	—	9,274	567	358	13,618	23,817
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5.43	19.67	—	—	—	9,361	581	376	14,583	24,901
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5.57	20.01	—	—	—	10,739	633	373	14,349	26,094
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5.03	19.10	—	—	—	9,055	633	422	13,701	23,811
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.13	4.89	18.81	—	—	—	9,474	676	543	13,149	23,842
1886	564	209,269	1,198	143,955	4.46	61.85	9.26	4.86	18.88	—	—	—	9,334	741	567	13,795	24,437

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

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

1. Ausgaben.

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

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

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

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

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

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

Geleisumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von Profil II aus Eisen auf das Normalprofil V aus Stahl mit eisernen Schwellen	5,373 m
„ „ III „ „ „ „ 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 :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

An den Bruttoausgaben partizipiren:

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

Auf nachgenannte Transportartikel speziell entfallen die nebenbezeichneten Beträge:

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

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

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

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

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

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

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn.

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

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen

zusammen auf der Nordostbahn

90,232,441

94,818,772

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

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

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

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

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

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

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

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

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

III. Gepäck - und Güterwagen.

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

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

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

b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

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

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

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

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahr.

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

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

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

Gewinn- und Verlustrechnung.

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

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

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

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

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

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

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

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds:

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

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds:

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

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

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

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

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

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

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

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

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

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-schiedenes		Total-einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1886	106,581	98,402	38	483	4,153	71	4,183	7,706	87	159,263	436,520	95	198	93	546,982	84
1885	102,980	98,841	79	454	3,827	51	3,418	6,456	74	142,474	380,743	02	126	97	489,996	03
mehr als 1885	3,601	—	—	29	326	20	765	1,250	13	16,789	55,777	93	71	96	56,986	81
weniger "	—	439	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1885			1886			Gegenüber 1885			
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.62	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.65	—	—	—
12,429	88	3.26	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	12,499	46	3.32	69	58	—
116,493	42	30.51	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffs-personals	120,069	30	31.87	3,575	88	—
2,668	57	0.69	4. Bekleidung desselben	2,749	37	0.73	80	80	—
2,050	83	0.54	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse u. dgl., Beleuch-tung und Beheizung der Bureaux	2,376	34	0.63	325	51	—
56,915	80	14.91	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	64,150	70	17.02	7,234	90	—
87,144	31	22.82	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch-tung und Beheizung der Schiffe	92,946	20	24.67	5,801	89	—
64,683	58	16.94	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	46,157	73	12.25	—	—	18,525
8,033	—	2.10	10. Assekuranzprämien	6,135	48	1.63	—	—	52
21,405	10	5.61	11. Verschiedenes	19,721	58	5.23	—	—	1,683
381,824	49	100	Total	376,806	16	100	—	—	5.018

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

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

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

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

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

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

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

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

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

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

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
Verkehr und Einnahmen.

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

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1885				1886	Gegenüber 1885				
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe	Minderausgabe
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 Personenverkehr mag zum Theil durch den Übergang eines Theils des rechtsufrigen Verkehrs auf die linksufrigen Bahnzüge in Folge Vermehrung der letztern (Lokalzüge) veranlasst worden sein.

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

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

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

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

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

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

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

3. Werkstättebetrieb.

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

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

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

4. Unfälle.

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

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

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

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

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

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1886 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden)	Fr. 14,070,939. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar	<u>„ 34,940,000. — „</u>
Übertrag	Fr. 49,010,939. — Cts.

Übertrag Fr. 49,010,939. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:

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

„ 522,000. — „

Total

Fr. 49,532,939. — Cts.

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

Fr. 565,791. 12 Cts.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

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

196

II. Bahnunterhalt und Aufsicht.

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

910

III. Expeditions- und Zugdienst.

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

IV. Maschinendienst und Werkstätten.

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

848

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

3,821

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

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

Beamte, Angestellte und Arbeiter 192

VI. Imprägniranstalt, Arbeiter 10

202

Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals

4,023

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse (frühere Unterstützungskasse).

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

Im Jahr 1886 kamen an Einnahmen hinzu:

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

Obligatorische Beiträge der Mitglieder „ 134,344. 58 „

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

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

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

Die Ausgaben bestehen in:

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

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

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

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

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

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbeiter.

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

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

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1206.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

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

Bestand am 31. Dezember 1886:

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

Fr. 87,419. 07 Cts.

9. Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse.

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

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

nämlich in:

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

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

V. Bahnbau.

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