**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:** 02.11.2025

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

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

Im Augenblick, da wir unsern Bericht schliessen, glauben wir unsern Aktionären noch Kenntniss geben zu sollen vom Abschluss eines Vertrags mit einem Konsortium schweizerischer, deutscher und französischer Bankinstitute, welcher die Konversion unserer sämmtlichen zu 4<sup>1</sup>/2 und 4<sup>1</sup>/4<sup>0</sup>/0 verzinslichen Obligationen im Betrage von etwa 87 Millionen Franken in ein neues zu 4<sup>0</sup>/0 verzinsliches Anleihen sichert. Der Wortlaut des Vertrags und die weiteren noch zu vereinbarenden Ausführungsbestimmungen werden in unserem nächsten Bericht ihren Platz finden.

### IV. Betrieb.

## A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

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

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

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen:

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

### B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

#### l. Einnahmen.

1 8 (541 F	8 <b>8 5</b> Cilome		*.	1 8 (564 F	886 Cilome	ter)	Mehreinna ge		Mindereinnahme ber 1885	
Fr.	Cts.	Prozente	*	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
5,125,485	10	36.04	I. Ertrag des Personentransportes	5,264,375	78	34.75	138,890	68		_
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und		D					
			Gütertransportes:							
$365,\!906$	_	2.57	1. Vom Gepäck	417,940	15	2.76	52,034	15	_	-
293,563	36	2.07	2. Von Thieren	320,155	48	2.11	26,592	<b>1</b> 2	_	-
7,113,566	93	50.02	3. Von Gütern	7,780,236	61	51.35	666,669	<b>6</b> 8		_
7,773,036	29	54.66	\$ 9	8,518,332	24	56.22	745,295	95	_	_
2,898,521	<b>3</b> 9	90.70		13,782,708	02	90.97	884,186	63		_
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,220,654	08	8.58	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse).	1,273,352	92	8.40	52,698	84	_	_
90,728	21	0.64	2. Ertrag von Hülfsgeschäften .	81,336	61	0.54		_	9,391	60
11,227	84	0.08	3. Sonstige Einnahmen	13,922	24	0.09	2,694	40		_
1,322,610	13	9.30		1,368,611	77	9.03	46,001	64	_	_
4,221,131	52	100	Total der Einnahmen	15,151,319	79	100	930,188	27		

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

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

" Gepäckverkehr " 47,464. 05 "

- " " Viehverkehr " " 21,739. 84 "
- " " Güterverkehr " " 583,905. 64 "

zusammen auf Fr. 726,712. 43 Cts.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Total approximativ Fr. 591,632. — Cts. effektiv , 583,905. — ,

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

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

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

Die verschiedenen Einnahmen haben im Berichtsjahr einen weiteren Zuwachs erfahren und zwar im Betrage von Fr. 46,001. 64 Cts. gegenüber dem Vorjahr. Auf Titel 1 "Pacht-und Miethzinse (Aktivzinse)" speziell wurden Fr. 52,698. 84 Cts. und auf dem Titel 3 "Sonstige Einnahmen" Fr. 2,694. 40 Cts. mehr eingebracht, wogegen Titel 2 "Ertrag von Hülfsgeschäften" eine Mindereinnahme von Fr. 9,391.60 Cts. ergeben hat. Die Mehreinnahme an "Pacht- und Miethzinsen" wurde mit Fr. 4,310.02 Cts. auf Pachterträgnissen für Landabschnitte und Affichage, sowie mit Fr. 64,957. 02 Cts. durch vermehrte Benutzung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen erzielt, während für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken durch dritte Bahnen Fr. 16,568. 20 Cts. weniger eingenommen wurden. Von diesem Einnahmenausfall kommen etwa Fr. 10,900 auf die Station Effretikon in Folge des mit Ende 1885 stattgefundenen Übergangs der Linie Effretikon-Hinweil in das Eigenthum der Nordostbahn; weitere Fr. 2,000 entfallen auf Mindervergütung der Tössthalbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur gemäss der an anderer Stelle erwähnten Vertragsrevision; der Rest betrifft verschiedene Stationen und ist mehr zufälliger Natur. Bezüglich der erheblichen Steigerung der Einnahme für Wagenmiethe ist darauf hinzuweisen, dass auch das entsprechende Ausgabenkapitel V, A. 3 eine Mehrausgabe von Fr. 55,975. 03 Cts. gegenüber dem Vorjahr erzeigt. Die Nettomehreinnahme beträgt somit nur Fr. 8,981. 99 Cts., die ihren Grund in einer der Nordostbahn aus dem schweizerischen Güterwagenverband nachträglich für das Jahr 1885 zugeflossenen Einnahme von Fr. 11,832. 58 Cts. findet. Der Rückschlag auf dem "Ertrag der Hülfsg e s c h ä f t e 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.

	Trai	nsport	quantitäte	n		Einn	ahmen	
I. Personentransport.	1888	5	1886	}	1885		1886	
1	Personen	Pro-	Personen	Pro-	Fr. Cts.	Pro-	Fr. Cts.	Pro
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:	24,630	zente	25,173	zente	148,037.15	zente 2.89	154,563.86	zent 2.9
Einfache Fahrt I. Klasse	260,128		250,217	0.43 4.28	794,690.67		(I )	
" "	1,189,293		1,183,764	20.27	1,277,006.68		1,237,121.60	
" "III. " b. Zu ermässigten Fahrtaxen:	1,109,293	20.87	1,105,104	20.27	1,211,000.00	24.91	1,231,121.00	45.
Mit Güterzügen II. Klasse	7,234	0.12	5,641	0.10	4,961.58	0.10	3,618.37	0.0
TIT	146,292		118,600	2.03				0.
" "	4,498		5,070	0.09	12,318. 78			
n n n II. n	440,522		447,532	7.66	527,786.64	1	552,450. 89	1
" " " III. "	2,801,298	:	2,923,700	50.05	1,795,623.33	35.03	1,889,840.97	1
Abonnementsbillete II. ,	134,684	2.86	144,630	2.48	61,411.51	1.20	59,423. 45	1.
" III. "	434,028	7.62	448,216	7.67	85,688.21	1.67	90,451.12	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	49,196		38,705	0.66	40,052.93	0.78	32,030.43	
) T	6,905		7,135	0.12	26,556.02		31,936. 33	
Gesellschafts-, Schul- und	54,179		70,937	1.22	118,037. 26		148,040.61	
Lustfahrten	143,889		171,929	2.94	166,922.49		224,891.99	
Total	5,696,776	100	5,841,249		5,125,485. 10		5,264,375. 78	
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	36,033	0.63	37,378	0.64	186,911.95	3.65	202,652. 34	3.
п. "	896,747	15.74	918,957	15.73	1,506,887.66	29.40	1,536,158.30	29.
III. "	4,763,996	83.63	4,884,914	83.63	3,431,685.49	$66{95}$	3,525,565. 14	66.
Total	5,696,776	100	5,841,249	100	5,125,485.10	100	5,264,375. 78	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	19,818		20,442		365,906.00		417,940. 15	•
I. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	6,185		5,382	0.92			-	
" ш	58,487	9.85	57,114	9.72	293,563.36		320,155.48	
, III	59,290		58,811	10.01				
" IV	469,608		466,196	79.35	000 500 00	-	320,155.48	
Total	593,570	100	587,503	100	293,563. 36	•	520,155. 48	
V. Gütertransport.	Tonnen	9	Tonnen	0 -				
Eilgut	42,932	2.88	45,723	2.94				
Stückgutklasse I	145,935	9.79	130,222	8.30			140 °	
Waganladunggklagga Al	98,798		122,967	7.90				
Wagenladungsklasse A <sup>1</sup>	55,930		57,721	3.77				n.
, B	66,713	1	77,475	4.98	0.550.500.55	00	E 155 105 10	00
Speziai-Tarii Ia	38,102 251,359	2.55	34,339 272,509	$\begin{vmatrix} 2.20 \\ 17.50 \end{vmatrix}$	6,579,708. 27	92.50	7,175,195.43	92.
n IIa	13,385	16.88 $0.90$	14,314	0.92			· ·	
" ITh	57,507	3.85	75,810					
" IIIa	33,699	- 1	34,550	$\begin{array}{c c} 4.87 \\ 2.22 \end{array}$	,			
" TITh	686,788	$\begin{array}{c c} 2.26 \\ 46.06 \end{array}$	691,209	44.40				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und	000,100	10.06	091,209	11.40	A)		,	
Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	·		<u> </u>	 	533,858, 66		605,041.18	
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		11			12,898,521.39	1	13,782,708. 02	

# 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: $1886 = 564$ Kilom., $1885 = 541$ Kilom.)		1885	1886
ersonentransport.			<u>.</u>
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,474.10	9,334
" Reisenden	n	0.90	0.9
" und Bahnkilometer	Centimes	4.48	4
Zahl der Personenkilometer		114,394,569	118,027,803
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.08	20
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	211,450	209,269
Auf jeden Bahnkilometer kommen	n	10,530	10,357
Personen-Wagenachsenkilometer kommen	n	6.24	6
epäcktransport.			i i
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	676.35	741.
Tonne	n	18.46	20.
Tonnenkilometer	Centimes	56.90	61
, Reisenden	"	6.42	7
Zahl der Tonnenkilometer		643,103	675,769
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	32.45	33
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,189	1,198
Auf jeden Bahnkilometer kommen	77	37	36
" Reisenden "	Kilogr.	3.48	3
iehtransport.			.00
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	542.63	567.
Stück	n	0.49	0.
Tonnenkilometer	Centimes	15.63	17
Zahl der Tonnenkilometer		1,878,088	1,867,336
ütertransport.	V.		
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	13,148.92	13,794
Tonne		4.77	5
" Tonnenkilometer .	Centimes	9.13	9
Zahl der Tonnenkilometer		77,911,656	84,010,827
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	52.25	53
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	יי יי	1.60	1
otal der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer .	Franken	23,842.—	24,437
erschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	"	2,444.75	2,426
otaleinnahme per Bahnkilometer	77	26,286.75	26,864

# 4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	_	T													
	Personen	Ge- päck	Vieh				_ (8)		G	üter				*	2
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial- Tarif Ia	Spezial- Tarif Ib	Spezial- Tarif Ha	Spezial- Tarif IIb	Spezial- Tarif IIIa	Spezial- Tarif III <sup>b</sup>	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
anuar	415,372	1,197	55,026	2,886	9,335	7,582	4,097	6,459	2,597	22,139	673	3,284	1,558	45,448	106,058
ebruar	343,525	1,183	50,960	3,608	9,901	8,696	4,099	6,499	2,956	23,702	626	3,607	2,177	51,708	117,579
färz	399,603	1,350	43,352	3,041	10,789	10,903	5,016	6,694	2,923	25,334	861	3,975	3,275	59,901	132,712
pril	476,055	1,472	41,262	3,411	10,635	10,480	4,780	7,261	2,958	22,452	861	4,977	3,454	61,570	132,839
fai	536,668	1,717	26,784	4,630	10,882	10,458	4,598	6,214	2,751	22,196	1,235	4,929	3,923	63,949	135,763
uni	503,723	1,673	31,637	3,372	9,984	9,529	4,014	4,593	2,884	20,341	1,234	4,409	3,020	54,040	117,420
uli	605,054	2,327	52,774	3,633	10,705	9,546	4,355	4,692	2,708	23,243	1,253	4,236	3,326	59,985	127,682
ugust	618,194	2,450	81,986	4,105	11,080	9,720	4,123	4,623	2,998	22,427	1,087	5,553	2,682	58,156	126,554
eptember	558,945	2,206	81,280	3,985	12,076	11,034	5,643	6,778	2,736	22,692	1,477	10,353	2,640	63,348	142,762
ktober	549,440	1,924	55,863	5,117	12,262	13,703	6,676	8,042	2,815	22,176	2,131	20,641	3,332	65,542	162,437
ovember	439,487	1,599	37,616	4,458	11,265	11,471	5,351	7,510	3,076	22,652	1,336	5,219	2,964	62,317	137,619
ezember	<b>3</b> 95,183	1,344	28,963	3,477	11,308	9,845	4,969	8,110	2,937	23,155	1,540	4,627	2,199	45,245	117,412
Total	5,841,249	20,442	587,503	45,723	130,222	122,967	57,721	77,475	<b>34,3</b> 39	272,509	14,314	75,810	34,550	691,209	1,556,839
mehr	144,473	624	_	2,791	_	24,169	1,791	10,762	_	21,150	929	18,303	851	4,421	65,69
weniger	_	-	6,067	-	15,713		_	_	3,763	_	-	_		_	_

							Einnahme	n						
	Persone	n	Gepäc	k	Vieh	A	Güter		Total		per 188		kilometer 188	5
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar	304,353	17	23,092	68	17,929	08	531,427	25	876,802	18	1,554	61	1,579	51
Februar	265,365	17	22,335	54	26,915	70	585,329	91	899,946	32	1,595	65	1,550	37
März	320,564	57	25,815	12	21,885	67	657,867	68	1,026,133	04	1,819	39	1,787	50
April	401,757	79	30,048	99	20,730	63	654,101	56	1,106,638	97	1,962	12	1,894	33
Mai	$466,\!484$	90	35,220	91	26,603	30	677,426	74	1,205,735	85	2,137	82	2,026	80
Juni	479,987	46	35,721	77	27,879	33	584,265	91	1,127,854	47	1,999	75	1,963	35
Juli	656,020	34	51,553	23	29,194	95	622,480	98	1,359,249	50	2,410	01	2,302	-
August	667,045	65	54,755	10	34,870	04	610,325	43	1,366,996	22	2,423	76	2,424	14
September	564,104	25	-46,865	75	39,864	77	708,259	13	1,359,093	90	2,409	75	2,328	75
Oktober	488,579	83	37,942	03	23,547	98	858,406	94	1,408,476	78	2,497	30	2,422	54
November	343,891	44	27,971	90	30,569	61	669,518	26	1,071,951	21	1,900	62	1,832	67
Dezember	306,221	21	26,617	13	20,164	42	620,826	82	973,829	58	1,726	65	1,730	04
Total gegenüber 1885:	5,264,375	78	417,940	15	320,155	48	7,780,236	61	13,782,708	02	24,437	43	23,842	_
mehr	138,890	68	52,034	15	26,592	12	666,669	68	884,186	63	595	43	_	_
weniger	1	-	_	-	_		_	_	_	_	1_	_	_	_

# 5. Frequenz nach den Stationen.

		,			Güter		(	Jegenü	ber	1885	_	ordnung ationen
	Personen	Gepäck	Vieh						1		n	ch
				Versandt	Empfang	Total	Per	rsonen		Güter	Per- sonen- zahl	Güter- *gewicht
* **	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	A	nzahl	İ	Tonnen		
1 Payaahaah	60,296	180	467	9,012	22,739	31,751		2,776		3,351	10	8
1. Rorschach	16,222	35	86	8,012	5,448	13,459		2,963		371	19 86	18
2. Horn		156			6,769	8,557		4,154		2,540	23	31
1	57,400	71	404	1,092	3,722	4,814		1,495	1	<b>1,</b> 309	60	56
4. Egnach	20,501		100		30,961	237,710		3,408			5	
5. Romanshorn	116,238		7,864			2,611		60		32,446 38	106	87
6. Uttweil	12,220		150	2 1								
7. Kessweil	11,281	16	76	,	1,454	2,693		664	1	19 15	112 83	85 89
8. Güttingen	16,335		67 975	854 545	1,607	2,461		711		38	92	113
9. Altnau	14,968		275		684	1,229		448	ı	323	67	88
10. Münsterlingen	,		130		1,995	2,607		1,546	1	$\frac{525}{127}$	61	55
11. Kreuzlingen			106	,	3,105	4,883		348			100000	7
12. Konstanz	56,741	284	1,094		5,393	31,827		245	1	3,808	24	
13. Emmishofen - Egelshofen	16,662		194	3,009	1,881	4,890		284	ı	206	80	54
14. Tägerweilen	13,700		29		786	1,233		362	ı	<b>7</b> 6	97	112
15. Ermatingen	20,211	128	372	1,458	1,218	2,676		623	ı	203	62	86
16. Mannenbach	7,987	. 22	53		384	764		441		122		130
17. Berlingen		14	88	706	583	1,289		16		219	131	110
18. Steckborn	18,777	57	107	1,731	1,537	3,268		208	1	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	-	<b>3</b> 6	128	116
21. Stein am Rhein	19,685	72	469	3,034	2,279	5,313		1,221	+	640	64	47
22. Etzweilen	5,406	3	<b>4</b> 28	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	-	<b>749</b>	75	65
28. Ossingen	9,487	23	979	687	599	1,286	-	744	-	283	118	111
29. Thalheim-Altikon .	11,933		669	354	328	682	+	54	-	60	107	133
30. Dynhard	6,733		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	ı	49		126
33. Amrisweil	57,606	229	4,591	2,894	8,963	11,857		2,497		214	22	25
34. Erlen	27,118		750	1,037	2,238	3,275		593	ı	370		73
	38,765	99	638	1,131	1,615	2,746		831	1	192	32	82
35. Sulgen	13,880	56	159	986	1,987	2,146		429		6	96	79
36. Kradolf		60	143	1,041	4,133	5,174		851		307	120	50
37. Sitterthal	9,191	,		2,511	5,597	8,108		330		242	36	32
38. Bischofszell	34,583		1,161			3,112		565		558		77
39. Hauptweil	11,753		176		2,548	5,112	_	500		550	110	
Übertrag	844,927	2,699	33,882	309,548	144,905					,		

					Güter		Gegeni	iber 1885	_	ordnung tationen
Ī	Personen	Gepäck	$\mathbf{V}_{\mathbf{ieh}}$						n	ach
		in the second		Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
₩	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	<u> </u>	
Übertrag	844,927	2,699	33,882	309,548	144,905	Tounen	Anzam	Tomnen		1
40. Arnegg	16,375		86	292	2,911	3,203	- 1,215	+ 31	82	75
41. Gossau	24,257	39	572		3,780	4,190				64
42. Bürglen	33,143		805	2,825	8,845	11,670			37	27
43. Weinfelden	60,999		4,231	3,129	8,166	11,295				28
44. Märstetten	<b>2</b> 9,439		1,878	4,694	7,563	12,257				23
45. Müllheim-Wigoltingen .	35,753	50000	1,658	1,938	3,864	5,802	1		34	42
46. Felben	24,983		1,152		1,301	2,370		- <b>2</b> 88		90
47. Frauenfeld	85,107	399	2,620	7,085	16,536	23,621			1	11
48. Islikon	30,980		469		1,029	1,554				106
49. Wiesendangen	22,468	11	165	193	3,106	3,299		1		71
50. Winterthur	336,959	1,142	6,524	31,052	79,711	110,763				3
51. Hettlingen	14,302	10	95	72	135	207			95	144
52. Henggart	21,550	~ 62	891	544	1,146		1			102
53. Andelfingen	26,942	97	992	1,356	1,623	2,979				78
54. Marthalen	23,773		1,174	2,868	4,024	6,892		1		38
55. Dachsen	18,064	42	111	517	361	878		1		124
56. Schaffhausen	65,979	436	5,045	38,286	19,630	57,916				4
	12,379	35	21	5,273	12,032	17,305		,	105	16
	9,643	16	21	5,213 457	3,395	3,852			117	68
		23	129		6,997				59	24
	20,989	92 92		<b>4,</b> 966		11,963		1		30
60. Embrach-Rorbas	40,461		184	4,059	5,638	9,697			27	
61. Bülach	50,418	148	1,608	2,393	3,173	5,566				45 93
62. Niederglatt	17,927	80	518	1,145	1,185	2,330			0.00	
63. Buchs (Zürich) .	4,378	6	168	68	92	160				146
64. Otelfingen	9,847	25	74	1,375	230	1,605		1	115	105
65. Würenlos	11,442	18	42	424	247	671			111	134
66. Glattfelden	6,271	16	85		457	817		1		127
67. Eglisau	25,655	116	2,047	2,464	1,432	3,896				67
68. Zweidlen	2,311	5	35	485	1,217	1,702				101
69. Weiach-Kaiserstuhl.	13,143		787	2,243	730	2,973		1		80
70. Rümikon	4,007	6	43	1,324	58	1,382				108
71. Reckingen	4,286	5	58	2,893	396	3,289				72
72. Zurzach	14,912	54	552	1,971	985	2,956	I .			81
73. Koblenz	13,656	20	434	5,907	1,061	6,968		1		37
74. Kemptthal	47,791	31	363	1,759	3,928	5,687			1	44
75. Effretikon		46	1,804	1,901	2,064		+ 21,031		12	66
76. Illnau	16,009	36	617	351	2,387		+ 16,009			83
77. Fehraltorf	15,099	33	2 <b>6</b> 6	694	1,417		+ 15,099			95
78. Pfäffikon	30,711	127		1,377	6,700	8,077	+ 30,711	+ 8,077	41	33
Übertrag	2,163,577	6,515	72,750	450,292	364,457					
					1		l		l	1

						Güter	je i	Ge	gen	übe	er 1885	_	ordnung tationen
		Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Perso	nen		Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
, ,			l	Gull - I-	Tonnon	T	l manual	<u> </u>		1		1	<del> </del>
Übertrag .		Anzahl 2,163,577	Tonnen 6,515	Stück 72,750	Tonnen $450,292$	Tonnen $364,457$	Tonnen	Anza	thl		Tonnen		
79. Kempten			103		1,025	3,503	1	+ 15,	949		4,528	88	58
80. Wetzikon		11	24		982	3,208		+ 12,			4,190		63
		11,911	52		619	2,531		+ 11,			3,150		76
81. Hinweil 82. Bassersdor		22,729			481	1,399			149		298	1	97
			102		430	679			810		149		115
			5	14	184	837	10	l .	101		31	100	120
			6	22	37	134			134		28	00.000.000.000	145
85. Affoltern b. H.		8,928	17	46	344	280		l .	202		127		135
86. Regensdorf-Wa 87. Buchs-Dällikon		8,425	11	$\frac{46}{71}$	126	138	1		711		122		142
87. Buchs-Dällikon 88. Dietlikon		25,368	$\frac{11}{22}$	95	760	1,047	1,807		591		253		99
89. Wallisellen .		54,630	47	189	1,910	3,777	5,687	1000	017		944		43
90. Örlikon*		145,819	87	$\frac{169}{259}$	6,812	14,859	21,671		837		3,185		12
		11,812	19		294	425	719		199		197	109	131
00		12,603	$\frac{19}{24}$	102	542	4,705			106		106		48
92. Rümlang		16,291	52 52	221	251	145		17000	169		43		139
93. Oberglatt			30	99	113	121	234	333	663		319	132	143
94. Niederhasli		7,206 29,889	127	772	9,361	1,325		1.5	570		4,609		29
95. Dielsdorf .	- 1	806,441	3,972	5,807	86,886		324,871	- 16,	- 1		20,914		
96. Zürich†	- 1	113,996	173	206	1,342	237,985 $3,155$	4,497		451		473	$\frac{1}{6}$	1 59
97. Enge	- 1	29,774	26	65	12,038		37,142		079		10,456	43	
98. Wollishofen .		1.50	33	118	742	25,104			- 1			21	5
99. Bendlikon (Kilch		58,756				892	1,634		804		110		104
		43,617	39	123	444	858	1,302		074		118	30	109
		89,365	150	331	2,808	9,230	12,038		918		846	8	22
		31,039	41	117	2,098	4,881	6,979		071		704	39	35
103. Horgen		97,957	260	322	4,924	8,489	13,413		517		334	7	19
104. Au (Zürich) .		14,969	48	68	0.455	323	<b>3</b> 23			-	29	91	141
105. Wädensweil		89,309	279	563	8,455	15,631	24,086	,	-		2,966		10
106. Richtersweil .	- 11	67,030	250	555	8,553	9,356	17,909	,	940		1,190	16	13
107. Pfäffikon (Sch		18,636	21	250	592	563	1,155		330		288	69	114
108. Lachen		32,047	81	2,447	2,080	4,009	6,089		335		1,506	38	41
109. Siebnen (Wange	· II	26,509	44	867	1,454	3,982	5,436		247		1,447	<b>4</b> 8	46
110. Reichenburg .	ll ll	17,155	53	541	318	707	1,025		136		195	78	119
111. Bilten	ll ll	9,229	11	202	617	257	874		561		8	119	125
112. Ziegelbrück	- 11	6,784	14	439	253	217	470		18		54	133	138
113. NOUrnen .	- 11	18,574	32	94	382	1,955	2,337		353		89	70	92
114. Näfels-Moll	- 11	16,997	49	154	1,595	3,173	4,768		323		177	79	57
115. Netstall	- 11	10,969	36	67	1,284	4,823	6,107		102		1,148	113	40
116. Glarus		67,314	205	554	5,651	12,059	17,710		058		2,484	14	9
117. Ennenda		17,660	32	29	1,112	6,608	7,720	- 1,4	192	-	1,024	76	34
Übertrag .		4,254,079	13,141	89,706	618,191	757,827					-		
				1			l nkobra naab un			n.			. !

<sup>\*)</sup> 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.

Name	nach er- Güter-
Name	
$ \begin{array}{ c c c c c c c c c c c c c c c c c c c$	ahl gewicht
$ \begin{array}{ c c c c c c c c c c c c c c c c c c c$	<u> </u>
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	84 98
120.       Nidfurn-Haslen       18,969       21       43       378       1,404       1,782       + 768       - 57         121.       Luchsingen       23,999       33       69       1,454       3,740       5,194       + 1,927       + 297         122.       Diesbach       8,235       6       91       216       500       716       - 408       + 3       1         123.       Rüti (Glarus)       5,914       8       109       271       620       891       - 217       - 224       1         124.       Lintthal       19,744       38       300       2,036       3,054       5,090       + 62       + 345         125.       Altstetten       88,761       55       113       4,793       8,492       13,285       + 1,082       + 948         126.       Schlieren       36,728       25       154       1,558       2,730       4,288       - 3,137       + 258         127.       Dietikon       59,970       94       419       2,111       4,859       6,970       + 449       + 802         128.       Killwangen       18,727       37       183       269       515       784       + 29<	28 21
121.       Luchsingen       23,999       33       69       1,454       3,740       5,194       + 1,927       + 297         122.       Diesbach       8,235       6       91       216       500       716       - 408       + 3       1         123.       Rüfi (Glarus)       5,914       8       109       271       620       891       - 217       - 224       1         124.       Lintthal       19,744       38       300       2,036       3,054       5,090       + 62       + 345         125.       Altstetten       88,761       55       113       4,793       8,492       13,285       + 1,082       + 948         126.       Schlieren       36,728       25       154       1,558       2,730       4,288       - 3,137       + 258         127.       Dietikon       59,970       94       419       2,111       4,859       6,970       + 449       + 802         128.       Killwangen       18,727       37       183       269       515       784       + 29       - 271         129.       Wettingen       18,071       27       53       1,422       2,008       3,430       - 979 <td>65 100</td>	65 100
122.       Diesbach	53 49
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	23   132
124. Lintthal       19,744       38       300       2,036       3,054       5,090       + 62       + 345         125. Altstetten       88,761       55       113       4,793       8,492       13,285       + 1,082       + 948         126. Schlieren       36,728       25       154       1,558       2,730       4,288       - 3,137       + 258         127. Dietikon       59,970       94       419       2,111       4,859       6,970       + 449       + 802         128. Killwangen       18,727       37       183       269       515       784       + 29       - 271         129. Wettingen       18,071       27       53       1,422       2,008       3,430       - 979       + 432         130. Baden-Oberstadt       23,372       49       298       2,924       1,352       4,276       + 310       + 837         131. Dätwyl       8,162       22       50       839       1,104       1,943       + 178       + 173       1	38   123
125. Altstetten       88,761       55       113       4,793       8,492       13,285       + 1,082       + 948         126. Schlieren       36,728       25       154       1,558       2,730       4,288       - 3,137       + 258         127. Dietikon       59,970       94       419       2,111       4,859       6,970       + 449       + 802         128. Killwangen       18,727       37       183       269       515       784       + 29       - 271         129. Wettingen       18,071       27       53       1,422       2,008       3,430       - 979       + 432         130. Baden-Oberstadt       23,372       49       298       2,924       1,352       4,276       + 310       + 837         131. Dätwyl       8,162       22       50       839       1,104       1,943       + 178       + 173       12	63 51
126. Schlieren     36,728     25     154     1,558     2,730     4,288     - 3,137     + 258       127. Dietikon     59,970     94     419     2,111     4,859     6,970     + 449     + 802       128. Killwangen     18,727     37     183     269     515     784     + 29     - 271       129. Wettingen     18,071     27     53     1,422     2,008     3,430     - 979     + 432       130. Baden-Oberstadt     23,372     49     298     2,924     1,352     4,276     + 310     + 837       131. Dätwyl     8,162     22     50     839     1,104     1,943     + 178     + 173     1	10 20
127. Dietikon     59,970     94     419     2,111     4,859     6,970     + 449     + 802       128. Killwangen     18,727     37     183     269     515     784     + 29     - 271       129. Wettingen     18,071     27     53     1,422     2,008     3,430     - 979     + 432       130. Baden-Oberstadt     23,372     49     298     2,924     1,352     4,276     + 310     + 837       131. Dätwyl     8,162     22     50     839     1,104     1,943     + 178     + 173     1	33 60
128. Killwangen     18,727     37     183     269     515     784 + 29 - 271       129. Wettingen     18,071     27     53     1,422     2,008     3,430 - 979 + 432       130. Baden-Oberstadt     23,372     49     298     2,924     1,352     4,276 + 310 + 837       131. Dätwyl     8,162     22     50     839     1,104     1,943 + 178 + 173     1	20   36
129. Wettingen     18,071     27     53     1,422     2,008     3,430     - 979     + 432       130. Baden-Oberstadt     23,372     49     298     2,924     1,352     4,276     + 310     + 837       131. Dätwyl     8,162     22     50     839     1,104     1,943     + 178     + 178     + 173     1	68   129
130. Baden-Oberstadt   23,372   49   298   2,924   1,352   4,276   + 310   + 837   131. Dätwyl     8,162   22   50   839   1,104   1,943   + 178   + 173   1	71 69
131. Dätwyl 8,162 22 50 839 1,104 1,943 + 178 + 173 1	55 61
	24 96
1 102. Meningen	73 70
	44 91
	27 103
	45 26
	14 94
77.100	4 17
	25 52
	.01 62
	77   84
	13   15
	89 117
	35   39
	03   121
	15 14
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn und fremde Bahnen	
Don 16 Labor 20,100 1 23,100	
The situated and the state of t	7
11,002 + 000 + 11,002	
<b>Total</b> 5,841,249 20,442 587,503 1,556,839 1,556,839	-

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

		der ostbahn		n der estbahn	T	otal		Diffe gegenül		
T. Disables Vanhales des Nandesthales	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	P	'ersonen		Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.				/						
Dampfboote auf dem Zürichsee	12,640	4,187	10,605	3,471	23,245	7,658	+	2,344	-	2,976
Zürich - Zug - Luzern und Rigibahnen†.	21,399	21,814	16,377	6,651	37,776	28,465		1,708	+	3,749
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	50,731	29,871	49,882	158,140	100,613	188,011	+	2,648	+	4,520
Effretikon - Hinweil	_	_	-	_	_	-	-	71,146	-	13,667
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene	017 000	00.700	100.050	F. 1.00F				40.050		10.014
Bahnen §	217,609	99,796	189,976	54,695	407,585	154,491		18,278	1	12,214
Tössthalbahn	6,338	11,801	10,244	5,430	16,582	17,231	+	1,178	+	2,069
Wädensweil-Einsiedeln	37,605	3,359	11,034	2,453	48,639	5,812	ı	2,618	-	573
Gotthardbahn und Italien†	2,347	13,054	2,647	13,209	4,994	26,263	+	774	-	<b>39</b> 6
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	83,042	149,122	88,552	72,610	171,594	221,732	-	3,486	+	23,307
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	47,785	10,024	64,143	141,882	111,928	151,906	+	15,771	+	4,559
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,222	5,357	11,869	15,654	18,091	21,011	-	341	+	817
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen*	6,093	4,688	3,776	20,235	9,869	24,923	-	181	+	552
Österreich-Ungarn via Arlberg	4,964	660	4,343	10,384	9,307	11,044	-	1,219	-	71
Total	496,775	353,733	463,448	504,814	960,223	858,547	-	35,290	+	34,104
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen. § Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen. * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht		on		ach						
inbegriffen.		h-Zug-		h-Zug-		*				
	Lu	zern	Lu	zern	0	27				
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	1									
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			0.000							
Bahnen	4,662	2,939	6,036	2,227	10,698	5,166	+	2,152	+	1,218
Tössthalbahn.	48	192	73	79	121	271	-	81	-	19
Wädensweil-Einsiedeln	2,918	216	523	45	3,441	261		242	-	200
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	95	424	26	700	121	1,124	ı	28	1	413
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	369	8,325	825	6,271	1,194	14,596	-	52	1	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	1	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				
	***	on	N.	ich			┢			
*		on n-Hinweil		n-Hinweil	*					
					_		_	2,188	_	7,374
	_			,			ı	_,		,

	Bötzb	n der ergbahn weiter	Bötzl	ch der bergbahn weiter	Г	Cotal	Dif gegenü	fe <b>r</b> er	
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen		Güter Fonnen
Übertrag .	9,810	14,800	8,949	20,989	18,759	35,789	_		_
Zürichsee-Dampfboote	4	2,119	7	377	11	2,496	+ 11	_	436
Effretikon-Hinweil	_	_	_	_	_	_	- 75	-	1,308
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	9,271	21,178	9,903	12,959	19,174	34,137	+ 2,537	+	6
Tössthalbahn	1	908	1	151	2	1,059	+ 2	-	147
Wädensweil-Einsiedeln	17,298	2,359	671	115	17,969	2,474	+ 6,376	+	668
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	554	847	98	285	652	1,132	+ 194	+	191
Gr. Bad. Bahn	62	174	1	26	63	200	+ 41	-	37
K. Württemberg. Staatsbahn	_	13	-	31	-	44		+	22
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	335	784	281	3,856	616	4,640	- 73	-	2,041
Österreich-Ungarn via Arlberg	2,433	434	2,637	2,963	5,070	3,397	+ 61	-	42
	Schweiz	n Verein. erbahnen weiter	Schweiz	en Verein. zerbahnen weiter					
Zürichsee-Dampfboote	_	141		94	-	235		+	217
Vereinigte Schweizerbahnen	1,945	751	2,240	257	4,185	1,008	+ 279	_	181
Tössthalbahn	111	676	120	203	231	879	+ 57	+	291
Wädensweil-Einsiedeln	6,664	305	- 1,732	555	8,396	860	- 2,312	+	485
Gotthard und Italien	1,449	1,485	1,519	8,796	2,968	10,281	+ 360	_	2,908
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	7,688	23,122	6,596	19,950	14,284	43,072	+ 97	+	5,555
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	725	1,994	823	98,501	1,548	100,495	- 55	+	3,962
K. Württemberg. Staatsbahn		1,883	_	14,118		16,001	- 4	+	2,501
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	_	431	_	412	_	843		+	85
Österreich-Ungarn via Arlberg	_	_	_	32	_	32	_	+	20
	Von	der	Nacl	n der					
	Tössth	albahn	Tösstl	halbahn					
Zürichsee-Dampfboote	_	3	-	45		48		+	48
Wädensweil-Einsiedeln	42	_	5	_	47		+ 12		_
Gotthardbahn	3	24	16	861	. 19	885	- 1	_	649
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .		170	12	744	12	914	- 8	+ -	368
Gr. Bad. Bahn	_	80	_	7,167		7,247	_	_	790
in the second	Von Wä	densweil-	Nach Wi	idensweil-					-
		siedeln		iedeln					
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			

		_ 53						
		Gotthard Italien	100000000000000000000000000000000000000	Gotthard Italien	Т	otal	100000000000000000000000000000000000000	ferenz ber 1885
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	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	+ 1,64
" via Singen		1,369	_	1,771	_	3,140		+ 56
" via Schaffhausen	262	,-	661	_	923		+ 105	_
" via Arlberg	14		15		29		+ 29	_
" via Waldshut	18	4,479	27	7,076	45	11,555	+ 16	+ 2,69
*		n der Centralbahn		h der Centralbahn				
		weiter	1	weiter				
Zürichsee-Dampfboote		292	_	515	_	807	_	- 3
Aarg. Südbahn	89	664	470	510	559	1,174	+ 134	
Seethalbahn	482	744	793	121	1,275	865		1
Gotthard und Italien	_	134	-	419	_	553	-	- 78
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	+ 5,013
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	563	6,303	441	18,696	1,004	24,999	l .	,
Österreich-Ungarn via Arlberg	1,123	1,239	1,280	17,837	2,403	19,076	- A	+ 2,312
		n der en Bahn		h der en Bahn		8	3. 3. 1.	1
	Badison		- Dadison	en Dann	1		9	
Württemberg. Staatsbahn	_	_		-	_		_	- 1
Zürichsee-Dampfboote	- 00	134	·— ·	7	- 20	141	- 10	- 1,312
Vorarlbergbahn	29	340	. —	<u> </u>	29	340		+ 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				
1 10								
		11						
<i>k</i>								
			1					

# 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1885	1886	Gegenül	er 1885
A. Lebens- und Genussmittel:	1000	1000	mehr	weniger
' /	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande		l i		
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	_	4,90
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	_	16
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		
12. Zucker, raffinirt	7,735	6,917		8
13. Rohzucker	8,805	11,518	2,713	0.
	4,997	3,675	2,113	1,32
14. Tabak, rob und fabrizirt				
II. In flüssigem Zustande	316,380	349,495	33,115	
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		
19. Mineralwasser	1,149	1,253	104	_
1) ((1)	75,343	88,333	12,990	_
b) Gebrauchsmittel 20. Hausrath und Effekten	12,493	14,209	1 716	
			1,716	_
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,073	2,283	210	
	14,566	16,492	1,926	
	406,289	454,320	48,031	
Brennmaterialien:	-			
22. Brennholz und Holzkohlen	50,741	45,940		4,80
23. Torf	7,027	6,207	-	8
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	281,829	279,910		1,9
	339,597	332,057		7,5
. 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		,
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	
	4,399	4,216	_,,,,,	18
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	4,887	4,316	_	57
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine 32. Asphalt			994	
32. Asphalt		Q Q97 I		
32. Asphalt 33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	7,833	8,827		1.00
32. Asphalt	7,833 102,178	100,279		
32. Asphalt 33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	7,833		8,284 48,775	1,89

# Verkehr nach den Waarengattungen.

	1885	1886	Gegenüb	er 1885
	1000	1000	mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag .	993,406	1,042,181	48,775	_
35. Eisen, roh und alt, Erze	30,940	32,434	1,494	_
36. Eisen, fabrizirt (Art. des SpTarifs II)	34,904	35,117	213	_
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen und Zubehör	2,621	3,046	425	_
38. Eisenwaaren (Art. des SpTarifs I)	12,569	12,389		18
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	5,852	5,102		75
40. Maschinen, zusammengesetzte	4,234	3,109	_	1,12
41. Maschinentheile	25,017	22,444	_	2,57
E. Textilindustrie:	116,137	113,641		2,490
a) in Baumwolle.		110,041		-,40
42. Baumwolle, roh	20,614	19,469	_	1,14
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	35,267	32,472	_	2,79
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	_	66
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	3,843	4,656	813	
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf etc.	3,286	3,196		9
c) in Seide.	7,129	7,852	723	
40 0 1 1 10 0				
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	442	563	121	_
	6,126	7,213	1,087	
d) in Wolle.	6,568	7,776	1,208	
50. Wolle, roh und Wollabfälle	2,655	2,619		3
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	4,766	5,158	392	
	7,421	7,777	356	_
F. Gerberei:	99,472	101,095	1,623	
52. Felle und Häute	5,268	5,173	_	95
53. Rinde	5,680	6,269	589	_
54. Gerbstoffe	333	430	97	_
55. Leder und Lederwaaren	4,219	4,307	88	_
G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:	15,500	16,179	679	_
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (SpTarif I)	2,697	2,428		26
57. " Hohlglaswaaren (SpTarif II)	4,767	4,040	_	72
58. Thonwaaren (SpTarif II)	3,407	3,367	_	4
59. Thonröhren aller Art	2,423	2,188	_	23
	13,294	12,023		1,27
II Danianfahulkation	10,004	12,023		
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier-		1	1 502	_
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	10,227	11,750	1,523	
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	7,204	7,852	648	_
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne			648 171	
spähne	7,204	7,852	648	
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	7,204 2,423	7,852 2,594	648 171	

# Verkehr nach den Waarengattungen.

	1885	1886	Gegenü	ber 1885
	1999	1990	mehr	wenige
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag .	1,258,142	1,307,687	49,545	
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fass-	II.			
dauben	16,242	12,565		3,6
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,025	2,107	82	_
66. Holzwaaren	4,671	4,926	255	
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:	22,938	19,598		3,34
	4,741	4,669		
67. Farben und Farbwaaren	1,847	1,675		17
68. Farbholz	1,255		13	1.
69. Farberden		1,268	15	
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate,		4.005		50
Erdsalze und dergl	5,222	4,695	_	52
71. Soda	5,083	4,495	_	58
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	16,565	16,304	<del>-</del> ,	26
73. Säuren, Laugen, Beitzen	9,651	9,258	7	39
74. Weinstein und Weinhefe	1,729	1,156	_	57
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	7,703	8,557	854	
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl	1,566	1,859	293	-
77. Stärke, Stärkemehl	2,603	2,972	369	-
78. Chinarinde	16	33	17	-
79. Mineralöle (Petroleum)	14,345	14,755	410	-
80. Vegetabilische Öle	7,951	7,800	_	15
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	4,862	6,050	1,188	
82a. Schwefel	632	583	_	4
82b (95.) Zündwaaren	538	639	101	_
83. Sprit	7,936	7,057	_	879
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliesst. Farbenerden	13,685	16,076	2,391	_
85. Eis	5,899	3,457		2,442
	3,087	4,937	1,850	2,44
86. Heu und Stroh	3,001	1,551	1,000	
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller	1,909	1.710		100
Art	,	1,710	540	199
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	3,911	4,451	540	_
89. Düngmittel aller Art ,	27,478	33,208	5,730	
Hülfsmittel zum Transport:	150,214	157,664	7,450	_
90. Fahrzeuge	4,892	6,602	1,710	
91. Leere Gebinde und Emballagen	15,091	15,250	159	
	19,983	21,852	1,869	
Nicht rubrizirte Waaren:			1,000	
92. Einzelsendungen	7,266	7,229	_	37
93. Sammelladungen	1,808	3,295	1,487	-
94. Übrige Wagenladungen	7,001	11,365	4,364	-
	16,075	21,889	5,814	
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	23,796	28,149	4,353	_
Total .	39,871	50,038	10,167	
Gesammttotal .	1,491,148	1,556,839	65,691	

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Verschiedene Einnahmen	per	Bahnkilom.	Fr.	254	238	563	520	430	2,057	1,953	2,145	2,515	2,896	1,788	1,632	1,732	2,626	2,821	2,386	3,215	4,293	6,294	9,416	12,360	5,972	2,053	504	540	442	377	420	414	1,905	2,445	2,427
		Total	Fr.	11,425	14,180	17,312	17,682	20,808	24,144	29,852	30,556	29,981	28,479	31,459	33,216	34,830	38,887	36,071	35,817	43,969	41,144	43,717	45,818	46,535	37,966	32,240	30,458	29,665	26,963	23,817	24,901	26,094	23,811	23,842	24,437
а	om eter	Güter	Fr.	4,625	5,640	7,724	7,277	9,526	12,720	17,364	17,268	15,994	14,690	16,633	19,480	21,039	24,008	21,016	21,408	27,315	23,520	25,030	26,385	26,745	21,565	18,584	17,750	17,384	15,723	13,618	14,583	14,349	13,701	13,149	13,795
inie	per Bahnkilometer	Vieh	Fr.	09	159	198	294	371	545	404	479	503	521	574	099	671	601	571	599	875	292	641	622	620	519	521	426	381	374	358	928	373	422	543	299
nen I	per	Gepäck	Fr.	501	521	614	653	909	617	651	089	685	665	685	652	712	744	746	855	761	849	954	954	923	732	616	614	659	615	299	581	633	633	929	741
der eigenen Linien		Personen	Fr.	6,239	7.860	8,776	9,458	10,305	10,265	11,433	12,129	12,802	12,603	13,567	12,424	12,408	13,534	13,738	12,988	15,018	16,010	17,092	17,857	18,247	15,150	12,519	11,668	11,271	10,251	9,274	9,361	10,739	9,055	9,474	9,334
Einnahmen	ner Wagen-	achsenkilom.	Cts.	1	1		1	21.25	22.44	21.71	20.54	20.33	19.10	19.41	18.23	17.14	17.36	17.17	17.27	18.65	17.46	16.58	16.95	16.16	16.28	17.68	18.32	19.19	19.23	19.45	19.61	20.01	19.10	18.81	18.83
	Der	Zugskilometer	Fr. Cts.		- 1	ı	1	ı	ı	90 .2	6. 19	6. 01	5. 81	5. 93	5. 78	5. 38	5. 66	5. 54	5. 54	5. 99	5. 50	5. 53	5. 65	5. 57	4. 95	5. 42	5. 40	5. 65	5. 53	5. 31	5. 43	5. 57	5. 03	4.89	4. 86
Unmittelbare	Güter	per Tonnen- kilometer	Cts.	15.95	16.59	13.32	14.67	15.25	14.56	12.92	12.35	12.84	12.27	11.25	10.80	11.60	10.20	11.00	10.80	10.40	10.00	10.00	9.80	10.00	9.80	10.04	10.37	10.39	10.27	10.27	10.11	9.79	9.47	9.13	9.26
	Gepäck	per Tonnen- kilometer	Cts.	1	1	I	1	1	I	ı	I	49.16	50.62	49.13	49.00	50.40	49.80	50.20	48.00	51.40	53.20	53.20	52.00	51.40	53.20	53.66	53.84	54.32	55.15	55.77	56.08	56.30	56.43	56.90	61.85
	Personen	per Personen- kilometer	Cts.	5.52	6.04	5.02	5.08	5.20	5.32	5.20	5.10	5.17	5.10	4.72	4.95	4.93	4.83	4.67	4.72	4.38	4.43	4.44	4.36	4.28	4.18	4.46	4.40	4.48	4.52	4.51	4.55	4.41	4.50	4.48	4.46
Bahn- kommen		Güter	Tonnen	29,000	34,000	58,013	49,603	62,456	87,353	134,433	139,487	124,216	119,716	147,790	179,113	180,503	234,547	190,885	197,978	261,567	234,098	250,930	270,733	268,016	220,083	185,044	171,173	167,377	153,025	132,836	144,206	146,610	144,703	144,014	143,955
Auf die ganze Bahn- änge bezogen, komme		Gepäck	Tonnen	ı	1	1	1		1	ı	1	1,390	1,313	1,394	1,332	1,407	1,491	1,485	1,709	1,479	1,595	1,790	1,833	1,798	1,376	1,148	1,140	1,158	1,115	1,017	1,036	1,124	1,123	1,189	1,198
Auf die länge k		Personen	Anzahl	113,000	130,000	174,568	186,339	198,093	192,862	220,056	237,963	247,411	247,176	275,700	251,166	252,347	280,449	294,430	275,163	343,017	361,429	385,046	409,295	426,390	362,118	280,533	265,108	251,578	226,700	205,463	205,808	243,308	201,292	211,450	209,269
Durch- schnittl.	Bahn-	länge	Kilometer	09	106	134.4	156.5	168.1	178			178	178	178	178	178	178	181.1	193	203	213	213	213	230	312	378	391	401	469	540	541	541	541	541	264
				1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886

### 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.

1	885			1	886	
Durchschnit Bahnlänge				Durchschnit Bahnlänge		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
456,609	39	4.82	I. Allgemeine Verwaltung	451,318	88	4.57
2,002,890	72	21.17	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,021,568	10	20.48
2,934,755	12	* 31.00	III. Expeditions- und Zugsdienst	3,022,026	52	30.61
2,811,336	13	29.70	IV. Fahrdienst	3,078,496	09	31.18
1,260,001	71	13.31	V. Verschiedene Ausgaben	1,298,675	83	13.16
9,465,593	07	100	Totalausgaben	9,872,085	42	100
.						

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt abermals eine bedeutende Vermehrung und zwar von Fr. 406,492. 35 Cts., wovon allein Fr. 148,852. 38 Cts. auf Mehrverwendungen aus den Spezialfonds fallen, die indessen ihren Ausgleich wieder unter der Einnahmeziffer 8 der Gewinn- und Verlustrechnung finden. Die übrige Mehrausgabe ist wesentlich eine Folge grösserer Fahrleistungen, indem im Berichtsjahr 176,337 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt wurden.

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

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

I. "Allgemeine Verwaltung." Hier ist eine Ausgabenverminderung von Fr. 5,290. 51 Cts. eingetreten. Zwar zeigt das Kapitel I, A. 6 (Personal der Betriebskontrole) eine Ausgabenvermehrung von Fr. 8,255, gleichkommend der Mindervergütung fremder Verwaltungen an die Kosten der Abrechnung fremder Verkehre, indem mit Eröffnung der Arlbergbahn die Rechnungsstellung über den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr von der Nordostbahn an die Österreichische Staatsbahn übergegangen ist, ohne dass desswegen eine Personalreduktion möglich gewesen wäre; dafür sind aber auf andern Kapiteln Ersparnisse möglich gewesen, namentlich auf Kapitel I, A. 1 durch Wegfall der Entschädigung, welche vertraglich an das mit Ende des Jahres 1885 aufgelöste sogenannte Comité mixte der Schweizerischen Eisenbahnbank zu zahlen war, auf Kapitel I, A. 3 durch eine anlässlich des Austrittes des bisherigen Hauptkassiers erfolgte Änderung der Organisation der Hauptkasse, sowie auf Kapitel I, B. 1 durch Wegfall verschiedener im Jahr 1885 nothwendig gewesener ausserordentlicher Ausgaben für Drucksachen.

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

Geleisum bauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von	Pro	fil II	aus	Eisen	auf	das	Normalprofil	V	aus	Stahl	$\mathbf{mit}$	eisernen	${\bf Schwellen}$	5,373 m
n	"	III	n	n	n	n	n	V	"	"	n	n	n	2,946 "
"	n	S.N.B.	n	n	17	n	n	$\mathbf{v}$	"	n	n	n	n	4,505 "
n	, ,	V	"	n	"	n	n	V	n	n	"	n	n	16,431 "
n	n	II	11	n	"	"	n	$\mathbf{v}$	n	Eisen	n	n	77	169 "
'n	n	II	n	n	"	n	<b>n</b>	$\mathbf{v}$	n	Stahl `	n	hölzernen	n	136 "
n	n	$\mathbf{III}$	n	n	'n	"	n	V	77	"	"	"	"	498 "
n	n	S.N.B.	"	n	n	n	"	$\mathbf{V}_{i}$	n	"	"	n	77	334 "
n	n	V	n	"	"	"	n	$\mathbf{V}$	n	n	n	n	"	967 "
n	n	III	n	ņ	n	ņ	n	V	n	Eisen	"	n	77	407 "
n	"	IV	n	'n	n	n	n	V	"	"	"	n	n	239 "

Total 32,005 m Geleise.

```
Auf dem ganzen Betriebsnetz lagen zu Ende des Berichtsjahres in den Hauptgeleisen: Schienen vom Normalprofil V 536,140 laufende Meter Geleise = 72^{0}/0 von andern Profilen 208,605 " " " = 28^{0}/0
```

Von jenen 536,140 laufende Meter Geleise von Normalprofil V waren zu Ende 1885 : Stahlschienen 366,439 laufende Meter  $=68,3^{\circ}/0$ Eisenschienen 169,701 ,  $=31,7^{\circ}/0$ 

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

Zahlung von Extravergütungen (Kap. III, A. 2a, 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. 2d), ein stärkerer Verkehr im Lagerhaus Romanshorn mit 147,600 Tonnen, gegenüber 116,400 Tonnen im Vorjahr (III, A. 2e), die Anschaffung eines grössern Vorrathes an Rohbilleten, der Mehrbedarf an Formularien und Bureaumaterialien für die Stationen und die Mindervergütung fremder Verwaltungen für deren Antheile an den Erstellungskosten von Tarifen und Billeten (III, B. 1), der Mehrkonsum von Gas im Bahnhof Zürich, ein veränderter Zahlungsmodus bezüglich der vertraglichen Entschädigung für die elektrische Beleuchtung daselbst, der Mehrkonsum von Wasser in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur und eine Mindereinnahme an Kosten-Antheilen fremder Verwaltungen für Mitbenutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe (III, B. 2). Die Mehrausgabe dieses letztern Kapitels, welche in Wirklichkeit etwa Fr. 9,700 betrug, reduzirte sich durch eine Ersparniss von etwa Fr. 3,200 auf Heizungs- und Beleuchtungsmaterial der Stationen auf den aus der Rechnung ersichtlichen Betrag von rund Fr. 6,500.

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

Minderausgaben von Belang weisen lediglich Kapitel IV, 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" rührt daher, dass die Nordostbahn mit 1. Januar 1886 in Folge Erwerb der Linie Effretikon-Hinweil die Mitverzinsung der V. S. B.-Station Wetzikon auf eigene Rechnung zu übernehmen hatte, was ihr eine Ausgabe von Fr. 2,979. 62 Cts. verursachte. Der übrige Mehraufwand fällt auf die Zinsquoten für die Mitbenutzung der Badischen Wechselbahnhöfe Konstanz und Singen, deren Anlagekapitalien durch verschiedene Neuanlagen eine etwelche Steigerung erfahren haben. An Wagenmiethe für fremdes Rollmaterial wurden Fr. 55,975. 03 Cts. mehr ausgegeben als im Vorjahr und zwar hauptsächlich für den vermehrten Parcours von Güterwagen der schweizerischen Verbandsbahnen auf unserm Netze. Wie unter den "Verschiedenen Einnahmen" nachgewiesen ist, haben indessen auch die Leistungen unserer Wagen auf fremden Bahnen eine annähernd gleiche Mehreinnahme eingebracht. Die grössere Ausgabe von Fr. 4,149.96 Cts. für "Feuerversicherungen" wurde erfordert für eine Nachversicherung von 1 Million Franken während drei Monaten auf den zu Anfang des Berichtsjahres beträchtlich angewachsenen Getreidelagern in Romanshorn, ferner für eine auf dem Gebiete des Kantons Thurgau zur Erhebung gelangte Brandassekuranzsteuer für Hochbauten. Auf Ziffer 7 "Unterstützungen und Geschenke u. s. w." wurde der Mehraufwand von Fr. 6,577. 97 Cts. durch einige ausserordentliche Ausgaben hervorgerufen, worunter Fr. 4,000 Beitrag an die Verkehrskommission für Zürich und Umgebung. Hinwieder sind die Ersparnisse von Fr. 4,225. 73 Cts. auf Ziffer 3 "Unfallversicherungen und Entschädigungen" und von Fr. 9,738. 41 Cts. auf Ziffer 4 "Transportversicherungen und Entschädigungen" dem Umstande zu verdanken, dass die Unternehmung im Berichtsjahre vor grösseren Betriebsunfällen verschont blieb. Von den diesjährigen Ausgaben unter den beiden vorerwähnten Rechnungsrubriken entfallen auf die Unfälle vom 8. Januar 1885 bei Örlikon und vom 10. Januar gl. J. bei Effretikon noch Fr. 13,089. 70 Cts. Entschädigung an den bei ersterem Zugszusammenstoss verletzten Bremser Müller, sammt Gerichtskosten, und Fr. 3,126. 79 Cts. für Wiederherstellung von beschädigtem Transportmaterial. Die Ausgabenverminderung von Fr. 20,300. 42 Cts. unter Ziffer 8 "Verschiedenes" beruht beinahe ausschließlich auf dem Wegfall der in unserm letztjährigen Geschäftsberichte bei dieser Rubrik namhaft gemachten aussergewöhnlichen Ausgaben.

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

1 40

÷.

Ubertrag vom Jahr 1885				•		•		•			٠	•	146		
Neu hier angebracht .									•				888		
Von andern Verwaltungen	überwie	sen											393		
											To	tal _	1,427		
Erledigt wurden im Berich	tsjahre		,				•						1,273		
Unerledigt sind geblieben									. •				154		
Die Entschädigungen auf Ka	·											Fr.	20,687.	09	Cts.
gegenüber einer aus sämm Fr. 68,630. — Cts.	tlichen	Rekl	amati	onsbe	träger	ı gebi	ldeter	1 Tot	alford	erung	von				
Davon ist abzurechnen: an R		7													
gesellschaften, sowie an Erlö	is aus bes	schäd	ligten	, bezi	ehung	sweis	e unb	estelll	oaren	Güter	n ein				
Betrag von								•	•	•		ŋ	11,402.	<b>9</b> 0	"
Es verbleibt somit eine Nette	ausgabe	von				•	•			•		Fr.	9,284.	19 (	Cts.

An den Bruttoausgaben partizipiren:					
a) Gänzlicher Verlust mit				$\mathbf{Fr}$	. 7,941. 22 Cts.
b) Beschädigungen mit				"	10,263.28 "

Total Fr. 20,687, 09 Cts.

Auf nachgenannte Transportartikel speziell entfallen die nebenbezeichneten Beträge:

c) Verspätungen mit

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 "
Wein       , 2,523.—       ,         Sprit       , 1,392.07       ,         Öl       , 650.18       ,         Eisenwaaren       , 1,172.52       ,         Baumwollwaaren       , 2,911.59       ,         Möbel       , 766.79       ,
Öl
Eisenwaaren
Baumwollwaaren
Möbel
, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,
C1
Glaswaaren
Diverse
Ferner wurden als Entschädigungen wegen verfehlten Zugs-
anschlusses an Reisende bezahlt
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 CI 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 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tonnen. Die beschafften vier neuen Lokomotiven sind mit kontinuirlicher Luftdruckbremse, mit Apparaten zur Dampfabgabe für Heizung und Bremsung und mit Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet. Die Lieferung derselben wurde der Schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur übertragen.

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

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

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

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

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

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

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

<sup>\*</sup> 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	$\mathbf{des}$	${\bf Brenn materials}$	•				Fr.	601,693. 44 Cts.	Fr.	659,544.02 (	Cts.
n	"	n	per 100	Kilogran	nm .	•	n	2. 21 "	"	2.22	n
77	"	Schmiermaterial	s .				"	44,913.78 "	n	38,793. 17	77
"	n	n	per 1	Kilogran	m.	•	Cts.	69,8	Cts	. 55,4	
n	77	Putzmaterials					Fr.	33,791.35 "	Fr.	34,425.86	"
Erneuer	rung	s- und Reparatu	rkosten				n	402,104.75 "*	* "	377,067.90	" "
Totalko	sten						, 1	1,082,503.32 "*	* "	1,109,830.95	**

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

	1885	1886
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm	. 5,029,602	$5,\!401,\!972$
" Schmiermaterial in Kilogramm	14,448	15,033
Kosten des Brennmaterials	. Fr. 110,977. 43 Cts.	Fr. 119,684.77 Cts.
" " Schmiermaterials	. , 9,875.44 ,	, 8,425.08 ,
" " Putzmaterials	. , , 8,281.90 ,	, 8,256.53
Erneuerungs- und Reparaturkosten	" 49,171.58 "**	" 51,000.51 "**
Totalkosten	" 178,306.35 "**	"    187,366. 89    "**

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

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

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

Zufolge vermehrten Begehren nach Wagen mit grossem Laderaum wurde im Berichtsjahr die Anschaffung von weitern zehn Stück langen offenen Spezialgüterwagen der Serie L<sup>RI</sup> (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 "

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

Detaillirte Angaben über den Bestand der Wagen, beziehungsweise die Vertheilung der Sitzplätze der Personenwagen auf die einzelnen Klassen und die Ausnutzung der Sitzplätze, sowie die Ausnutzung der Tragkraft der Güterwagen finden sieh 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
b) Auf fremden Bahnen:	4	1,242,608 42,785,242
Personenwagen	. 2,380,910	2,166,252
Gepäck- und Güterwagen	. 41.263,762	44,551,441
	4	3,644,672 46,717,693
Tot	tal8	4,887,280 89,502,935
2. Von Wagen fremder Ver	waltungen auf der Nordostba	hn.
Personenwagen	2,421,171	2,985,468
Gepäck- und Güterwagen	. 43,902,392	46,063,070
Schweizerische Bahnpostwagen	. 2,666,270	2,984,992
	4	8,989,833 52,033,530
3. Von den Nordostbahnwage	en und fremden Wagen	
zusammen auf der Nordo	stbahn 9	0,232,441 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	В 2 Т	A 2 T	A3 u. A37	C <sup>2T</sup> u.	E 2	То	tal	Rangi	rdienst
Alte "	A	В	F —	C I. u.	D	1885	1886	1885	1886
a) Stand und Leistungen.		1			1	<u> </u>			
Zahl der Lokomotiven	48	13	16	42	15	133	134	15	15
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen	. 1,492,998 4,548 — 24,800	_	490,816 — — 728	322 80		3,539,250 5,840 16 37,202	3,760,290 4,870 80 48,034	_	
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,522,346		491,544			3,582,308	3,813,274	878,064	914,552
Im tägl. Durchschnitt Kilometer (1886) Beförderte Wagenachsenkilometer per Fahrkilometer (1886)	$\begin{bmatrix} 4,170.8\\3,973.3\\29,356,504\\19.28\end{bmatrix}$	1023. <sub>1</sub> 957. <sub>2</sub>	1,346. <sub>7</sub> 1,279. <sub>4</sub>	3,298.7 3,026.9 45,105,611 37.46 37.87	607.9 577.6	9,814.5	10,447.3 — *94,424,164 24.85 —	(215,112) 	(228,736) 2,505.6 — — — —
b) Kosten des Brennmaterials.				=	¥	1			
Verbrauch im Ganzen Kg.  " per Lokom, (Fahr- bzw.) 1886 Rangir-) Kilom	$\begin{array}{c c} 6.7824 \\ 6.5128 \\ 228,761.93 \end{array}$	$\begin{array}{c} 6.2535 \\ 5.8666 \\ 51,741.10 \end{array}$	$\begin{array}{c} 7.9601 \\ 8.1035 \\ 86,689.80 \end{array}$	$11,982,750 \\ 9.9522 \\ 9.7951 \\ 265,488.41$	5.4687 $5.5394$ $26,862.78$	7.6121	29,768,378 7.8065 — 659,544.02	5. <sub>7281</sub>	5.9067 — 119,684.77
Rangir-) Kilom 1886 Cts. dito 1885 "	$15.0269 \\ 14.3705$	$13.8552 \\ 12.9448$	$17.6362 \\ 17.8804$	$\begin{array}{c} 22.0499 \\ 21.6130 \end{array}$	$12{1052} \\ 12{2227}$	16.7962	17.2960	12.6389	13.0867
c) Übrige Unterhaltung <b>s</b> kosten.						э.		,	
Verbrauch an Schmiermaterial . Kg. " per Lokom, (Fahr-bzw.) 1886 Rangir-) Kilom	$\begin{array}{c} 23,148.1 \\ 0.0152 \\ 0.0151 \\ 12,826.05 \end{array}$	7,781 0.0208 0.0223 4,310.67	$\begin{array}{c} 9,082 \\ 0.0185 \\ 0.0191 \\ 5,031.42 \end{array}$	$\begin{array}{c} 26,438 \\ 0.0220 \\ 0.0205 \\ 14,649.65 \end{array}$	3,565 0.0161 0.0166 1,975.38	$64,782.5 \\ -0.0181 \\ 44,913.78$	$70,014.1 \\ 0.0184 \\ \\ 38,793.17$	14,488  0.0165 9,875.44	15.033 0.0164 — 8,425.08
Rangir-) Kilom 1886 Cts. dito 1885 , Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser-	0.84 1.05	1. <sub>15</sub> 1. <sub>55</sub>	1.02 1.32	1.22 1.42	$0.89 \\ 1.15$	1.25	1.02	1.12	0.92
pumpen und Streusand Fr. Unterhaltungs- und Erneuerungs-	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
kosten der Lokomotiven u. Tender per Lokom, (Fahr-bezw. Rangir)-	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
Kilom 1886 Cts. dito 1885 "	9.30 11.34	7.03 7.04	10.75 8.68	$11.54 \\ 12.96$	$7.93 \\ 13.92$		9.89	5.60	5.58 —
d) Total.  Für Brenn-, Schmier- und Putz- material, Beleuchtung, Verpack- ung, Wasserpumpen und Streu- sand, sowie für Erneuerung und Reparaturen Fr. per Lokom, (Fahr- bezw. Rangir)- Kilom 1886 Cts.	396,845.03 26.07		148,998.70 30.31	429,891.70 35.70	48,436.21 21. <sub>83</sub>	1,082,503.32 —	1,109,830.95 29. <sub>10</sub>	178,306.35 —	187,366.89 20.49
dito 1885 ,,  per Wagenachsenkilom 1886 ,, dito 1885 ,,	27. <sub>70</sub> 1. <sub>35</sub>	22. <sub>48</sub>	28.83 $1.26$	36.94 0.95	28.23 $1.76$	30.22	1.18	_	— en Tag:  Fr. 513. 33
* In diesen Ziffern sind die durch Lokomot	1.41	1.54	1.15	0.98	2.17	1.20	_	Fr. 488. 51	_

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

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

## a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

## II. Personen wagen.

	A. Stand und Leistungen.																	
							).	A. St	tand u	ınd	Leist	ung	en.					
ır	Anzahl der Wagen			Achsen	Si	tzplä	tze d	er W	Tagen	1	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden beförder							
bsjał	osjah Anz W			der A		im Einzelnen			g				Eigen-		Bruttolast			
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	Total	Anzahl d	I. Klas			III.	im Ganzen	,	gewic	gewic		richt der		Ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer
,	ac	4.								_			Tonnen					
1886	68	462	<b>5</b> 30	1196	1,17	75 7,1	01 14	1,091	22,367	7	11,341	,438	109,37	1,993	120,	713,431	175,201	4.86
1885	68	462	530	1196	1,17	75 7,0	098 14	1,091	22,364	4	11,033	,244	102,360	6,775	113,4	400,019	164,586	4.86
·	B. Unterhaltungskosten.																	
		Achsen	- 11	Repa	arat	urko	sten	1	ehsen-	Kosten des Schmiermaterials Putzen, Heizen u Beleuchtung								
ahr	II	r eigen	- 11		H		_ e		ometer eigenen		Aus- pe			per	Achs	senkilo-	Ausgaben für	
ebsj	11	Wagen auf dei		im		per	nter thm	11	und				aben	7	met	er		Kosten
Betriebsjahr	N. O. B. und auf fremden		3. f	Ganze	u	Achsen- ilomete	T	ll der		Ma	aterial		für aterial	Schm	iere	Aus- gaben	Material	per Achsen- kilometer
	F	Bahnen		Franker	1 (	Centimes	in de	A.	О. В.	В	lilogr.	Fr	anken	Gran	nme	Centimes	Franken	Centimes
1886	24,	042,4	90	197,429.	41	0.821	2.862	24,8	61,706	2	,841.o	8	327.76	0.11	43	0.0033	29,401.97	0.1183
1885	23,	316,3	864	194,287.	07	0.833	2.872	23,3	56,625	2	,389.2	7	761.25	0.10	23	0.0033	28,204.01	0.1207

# III. Gepäck- und Güterwagen.

	- Thi depack - and duter wasen.																
								A. S	stand und	Le	istunge	en.					
nr a h l l l l l l l l l l l l l l l l l l				Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert							Die	Die Wagen					
bsjahı		äck- gen	Güter- wagen	Tot	alzahl	raft Jepäc rwage	ewich per A	ft per A Mittel.	Gepäck,		igen-	Bru		uttolast			ben   belader
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	vierrädrige	. Wagen	r Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht Wagen per A	Tragkraft im M	Güter, Equipagen und Vieh	gewi	icht der agen		anzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen- kilomtr.	leer zurüc	ekgelegt
	ack	vie	vie	der	der	T	onnen		Т			Connen			Achsenkilometer		
1886	3	68	2,383	2,454	4,914	26,971	2.897	5.49	116,889,940	240,	877,534	357,7	67,474	519,256	5.11		1 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	341,2	89,789	495,341	5.10	14,470,00	8 49,739,538
							'	В.	Unterhalt	ungs	koste	n.	,			-	
ı			chsen-		Rep	aratur	kos	en		Achsen- Kosten des Schmiermaterials					als		
sjah		dei	lometer eigenen				ter	en me	der eigen				A 115	sgaben f	ür	Betreffniss per Achsen- kilometer	
Betriebsjahr		der t	agen auf N.O.B. ind auf remden		im Ganzen	per	kilometer	Prozenten Einnahme	und fremder Wagen auf der		Mate	rial	1	Material		Schmiere	Ausgaben
В			remaen Bahnen.		Franken	Cent	imes	in I	N. O. E		Kilog	gr.	Franken			Gramme	Centimes
188	6	65,	460,445	5 27	2,259.2	0.	416	2.440	69,957,0	066	7,99	94.0		2,329.18		0.1143	0.0033
188	5	61,	570,916	6 <b>25</b>	3,568.0	3 0.	412	2.414	66,875,8	816	6,84	40.8		2,179.65		0.1023	0.0033

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

### b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.		1884	1885	1886
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer,	)		y	*
Gesammt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer Fr.  "Nutzkilometer " "Lokomotivkilometer . " "Wagenachsenkilometer Cts. "Bahnkilometer Fr.	12,803.15* 2.55* 2.52* 9.96* 649.03* 2,958.34	13,738.16 2.67 2.64 10.49 662.71 2,906.95	14,328.13 2.62 2.59 10.41 655.03 2,934.06
III. Expeditions- und Zugsdienst  IV. Fahrdienst:	7	4,188.50	4,259.44	4,386.11
Im Ganzen	", Bahnkilometer ", ", Nutzkilometer Cts. ", Lokomotivkilometer . ", ", Wagenachsenkilometer . "	3,610.62* 72. <sub>02</sub> * 71. <sub>18</sub> * 2. <sub>81</sub> *	$4,080.32 \\ 79.48 \\ 78.48 \\ 3.12$	4,468.06 81.87 80.73 3.24
A. Personal	" Nutzkilometer . " " Lokomotivkilometer . " " Wagenachsenkilometer " " Nutzkilometer . "	22. <sub>15</sub> * 21. <sub>90</sub> * 0. <sub>86</sub> * 24. <sub>03</sub>	22.58 $22.25$ $0.88$ $23.75$	21.80 21.49 0.86 23.98
	" Lokomotivkilometer " " Wagenachsenkilometer "	23.75 $0.94$ $25.48$	23.47 0.93 32.78	23. <sub>65</sub> 23. <sub>65</sub> 0. <sub>95</sub> 35. <sub>75</sub>
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	" Lokomotivkilometer . " " Wagenachsenkilometer "	25. <sub>18</sub> 0. <sub>99</sub>	32.39 $1.29$	35.25 1.42
D. Sonstige Ausgaben	" Nutzkilometer " " Lokomotivkilometer . " " Wagenachsenkilometer "	0.36 0.35 0.02	0.37 0.37 0.02	0.34 0.34 0.01
V. Verschiedene Ausgaben	"Bahnkilometer Fr.	1,396.66	1,828.74	1,884.87

Bemerkungen: 1. Zur Ausmittlung der oben mit \* bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen pro 1884 ist die in diesem Jahre noch am Total der Ausgaben in Abzug gebrachte Vergütung des Dampfbootbetriebs für administrative und technische Leitung an den Summen der betreffenden Ausgabentitel der Betriebsrechnung gekürzt worden.

2. Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema ist eine Vergleichung mit den früheren Jahren unmöglich geworden und es konnten daher lediglich für das Jahr 1884 auf Grund der dem letztjährigen Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung dem Berichtsjahr analog die obigen Durchschnitts- und Verhältnisszahlen ermittelt werden. Um indessen eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesammtbetriebsausgaben früherer Jahre zu ermöglichen, lassen wir hier noch die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die neu in die Betriebsrechnung eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.

1884 1885 188	16
. 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
. "Babnkilometer . Fr. 212.25 470.07 737.0	08
" Nutzkilometer . Cts. 4.23 9.15	13.50
" Lokomotivkilometer . " 4.18 9.04	13.32
" Wagenachsenkilometer " 0.17 0.36	0.53
. " 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 3,240.5	21
" Nutzkilometer . Cts. 45.11 56.90	59.36
" Lokomotivkilometer . " 44.59 56.22	58.55
"Wagenachsenkilometer " 1.76 2.23	2.35
s	s . per Bahnkilometer . Fr. 927. 62 947. 59 910.  "Nutzkilometer . Cts. 18.50 18.45 "Lokomotivkilometer . "18.29 18.23 "Wagenachsenkilometer . "0.72 0.72 "Bahnkilometer . Fr. 212. 25 470. 07 737. "Nutzkilometer . Cts. 4.23 9.15 "Lokomotivkilometer . "0.17 0.36 "Wagenachsenkilometer . "0.17 0.36 "Bahnkilometer . Fr. 1,122. 18 1,505. 17 1,592. "Nutzkilometer . Cts. 22.38 29.30 "Lokomotivkilometer . "22.12 28.95 "Wagenachsenkilometer . "0.87 1.15 "Bahnkilometer . Fr. 2,262. 05 2,922. 83 3,240. 1 "Nutzkilometer . Cts. 45.11 56.90 "Lokomotivkilometer . "44.59 56.22

	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
" " " "	8.0000	8.0811	8.0268
" " " " Güterwagenachsen	34.547	34.919	32.980
" " im Ganzen Wagenachsen	42.55	43.00	41.01
n n n Sitzplätze	149.42	151.11	150.11
" " " Tonnen Tragkraft	187.900	190.67	181.01
Auf jeden Bahnkilometer kommen Lokomotiven	0.218	0.215	0.216
" " Personenwagenachsen	1.742	1.736	1.736
" " " " Güterwagenachsen	7.521	7.501	7.132
m m im Ganzen Wagenachsen	9.263	9.237	8.868
n n n n 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	5.488
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
f. Fahr and Dansindianatickenstinen			
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.	2		
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahrund Rangirdienst 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-			EC 070
rückgelegt " Jahr " " Tag "	55,479 151. <sub>6</sub>	55,112 151.0	56,078 153. <sub>6</sub>
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt . "Jahr "	58,044	58,538	60,970
"Tag "	158.6	160.4	167.0
2. Fahrdienstlokomotiven.		-	
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	25.29	25.14	24.85
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer Centimes	10.37	11.22	9.89
" Zugskilometer "	10.76	11.69	10.40
" Wagenachsenkilometer "	0.410	0.448	0.399
Verbrauch an Steinkohlen "Lokomotivkilometer Kilogr.	7.5914	7.6121	7.8065
" Zugskilometer "	7.8737	7.9273	8.2117
" Wagenachsenkilometer "	0.3001	0.8035	0.8153
" Schmiermaterial " Lokomotivkilometer "	0.0171	0.0181	0.0184
" Zugskilometer , "	0.0178	0.0188	0.0193
", Wagenachsenkilometer,	0.00068	0.00072	0.00074
Kosten des Brennmaterials "Lokomotivkilometer Centimes	16.5754	16.7962	17.2960
" Zugskilometer "	17.1918	17.4917	18.1937
	0.6554	0.6697	0.6985

	1884	1885	1886
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer Centimes	1.6021	1.2538	1.017
,, Zugskilometer	1.6617	1.3057	1.070
Kosten des Putzmaterials "Lokomotivkilometer "	0.453	0.943	0.90
", Zugskilometer "	0.470	0.982	0.956
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer	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:			5
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
äglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personen wagenachsen	86.94	92.88	98.86
"Güterwagenachsen.	264.30	265.92	278.18
,, Personen-u. Güterwagenachsen	351.24	358.80	377.04
on den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen	001.24	330.80	311.04
auf Nordostbahnwagen	59.99	45.71	45.12
" fremde Wagen "	40.01	54.29	54.88
	0.0041	0.0033	
1 0			0.00
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	463.60	650.01	681.70
" Wagenachse und Jahr "	50.05	70.37	76.87
" Wagenachsenkilometer	0.876	0.528	0.52
d) Ausnützung der Wagen:			
n den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen	31.78	21	200
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt		31.32	30.2
usnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	32.82	33.15	35.49
			-
		4	
		Ţ.	
	I		

## D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

1885		1886
Fr. 12,898, <b>5</b> 21. 39 Cts	s. Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes .	Fr. 13,782,708. 02 Cts.
" 1,32 <b>2</b> ,610.13 "	· · · Verschiedene Einnahmen	, 1,368,611.77 ,
Fr. 14,221,131. 52 Ct	8.	Fr. 15,151,319. 79 Cts.
" 7,444,235.17 "	Betriebsausgaben	, 7,897,329.12 ,
Fr. 6,776,896.35 Ct	s Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 7,253,990.67 Cts.
, 45,354.67 ,	ab: Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien (Bischofszellerbahn)	" —. "
	Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene	
Fr. 6,731,541.68 Cta	Rechnung	Fr. 7,253,990.67 Cts.
	Fr. 12,442.78 Cts. (541) per Bahnkilometer (564) Fr. 12,861.69 Cts.	
	" 2.57 " " Zugskilometer " 2.57 "	
	, 2.49 , Nutzkilometer , 2.46 ,	
" 1,315,600.62 "	Zuschüsse aus den Spezialfonds	, 1,212,159.39 ,
" 309,118.81 "	Ertrag von Kapitalien	" 250,313.19 "
" 76,212. 10 "	Ertrag von Nebengeschäften	, 235,95 <b>3.</b> 05 ,
" 95,450. — "	Aus sonstigen Quellen	, 96,490.88 ,
Fr. 8,527,923. 21 Ct	3.	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	r.
	" 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 ,	" 41,401.12 " schiedenen Zwecken " 13,250.71 "	" 2,969,250. <b>5</b> 6 "
Fr. 5,336,184.37 Cts	Beinertrag des eigenen Netzes Hiezu kommt ferner:	Fr. 6,079,656. 62 Cts.
" 1,280,19 <b>3</b> . 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 Ct	s 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	
n	6,112,883.75 "	" 120,000.— " . Nationalbahn . " 120,000.— "	, 6,026,987.50 ,
		Verbleibt:	
		a) als Vortrag auf neue	ž
		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 Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien ist im Berichtsjahr gegenüber 1885 um Fr. 14,180. 18 Cts. zurückgegangen. Dieser anscheinende Rückschlag rührt daher, dass der bisher unter dieser Rubrik aufgeführte Zinsenertrag (Fr. 55,000) der Obligationenbetheiligung an der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil mit dem am 1. Januar 1886 erfolgten Übergang dieser Unternehmung in das Eigenthum der Nordostbahn selbstredend in Wegfall gekommen ist, während dagegen die auf dieser Linie erzielten Transporteinnahmen im Berichtsjahr erstmals in denjenigen des eigenen Netzes inbegriffen sind. Wird dieser Zinsenertrag ausser Betracht gelassen, so ergibt sich auf den übrigen vier Linien für das Berichtsjahr zusammen ein Mehrerträgniss von Fr. 40,819. 82 Cts. Davon kommen auf die Linie Zürich-Zug-Luzern allein 40,800 Franken, indem für diese Unternehmung eine Dividende von 7.68°/0 zur Auszahlung gelangte, gegen eine solche von 7°/0 im Vorjahr, woraus für das Betheiligungskapital der Nordostbahn von Fr. 9,626,000 eine Einnahme von Fr. 623,970, gleich einer Durchschnittsdividende von 6.482°/0 (1885 6.058°/0) resultirte. Mit Ende 1886 sind die vertraglichen Zinsansprüche der Stände Luzern und Zug-für ihre Kapitalbetheiligungen, und diejenigen der übrigen früheren Inhaber der zurückbezahlten Obligationen, zusammen im Betrage von Fr. 3,626,000, vollständig erfüllt worden, und es wird daher die Nordostbahn vom 1. Januar 1887 an ausser für ihren Stammantheil von 6 Millionen Franken auch für obige Fr. 3,626,000 an

dem jeweiligen Ertrag der Linie Zürich-Zug-Luzern voll gewinnberechtigt. Auch der Antheil am Reinertrag der Aargauischen Südbahn hat eine etwelche Vermehrung aufzuweisen, nämlich von Fr. 8,346.06 Cts. Im Vorjahr betrug der Antheil Fr. 202,084. 10 Cts. = 3.4860/0 und im Berichtsjahre hinwieder Fr. 210,430. 16 Cts. = 3,6290/0 des Betheiligungskapitals von Fr. 5,797,467. 21 Cts. Der Antheil am Reinertrag der Bötzbergbahn erzeigt hingegen eine Verminderung von Fr. 7,497. 41 Cts. Während nämlich im Vorjahr der Ertragsantheil sich auf Fr. 447,387. 83 Cts. = 3.8270/0 des Betheiligungskapitals von Fr. 11,688,854. 88 Cts. beziffert hat, erreichte er im Jahr 1886 nur die Höhe von Fr. 439,890. 42 Cts. = 3.7630/0. Ebenso muss auf der Betheiligung an der Linie Wohlen-Bremgarten ein weiterer, wenn auch nicht beträchtlicher Ausfall verzeichnet werden, indem die Nordostbahn zur Deckung des Betriebsdefizits dieser Unternehmung Fr. 8,276.78 Cts., gegen Fr. 7,447.95 Cts. im Jahr 1885 (2/5 des Gesammtdefizites) zu übernehmen hatte.

Die Gesammtbetheiligung der Nordostbahn an den vier vorerwähnten Unternehmungen betrug im Berichtsjahr Fr. 27,612,322. 09 Cts., und es lieferte dieselbe einen Ertrag von Fr. 1,266,013. 80 Cts., gleich einem Zinse von 4.585 % Im Vorjahre betrug das prozentuale Zinsenerträgniss — die Betheiligung an der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil nicht mitgerechnet — 4.437 % o.

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

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

Der Betrieb der Imprägniranstalt ergab einen Reinertrag von Fr. 4,611.49 Cts. 1885 bezifferte sich der eigentliche Jahresertrag auf Fr. 2,827.42 Cts. Imprägnirt wurden  $1829 \, m^3$  diverse Holzwaaren für die eigene Verwaltung und  $2,124 \, m^3$  Schwellen u. dgl. für Private, zusammen  $3,953 \, m^3$  gegen  $2,493 \, m^3$  im Jahr 1885.

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

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsf	onds:	
Betriebsrechnung II, B. b: Erneuerung des Oberbaues	Fr. 627,643.	02 Cts.
IV, C.b: Erneuerung des Rollmaterials	"	18 "
Gewinn- und Verlustrechnung 3 b: Ertrag der Bötzbergbahn	, 24,766.	08 "
3 c: Ertrag der Aargauischen Südbahn .	" 2,243 <b>.</b>	19 "
Nebengeschäfte: Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	" ÷ 804.	58 "
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	<b>7,133.</b>	22 "
	Fr. 1,168,828.	11 Cts.
2. Verwendungen aus dem Versicherungs	fonds:	
Betriebsrechnung V, C. 3: Unfallentschädigungen	Fr. 35,409.	64 Cts.
V, C. 4: Reparatur von beschädigtem Transportmaterial	7,921.	64 "
	Fr. 43,331.	28 Cts.
Summa wie oben	Fr. 1,212,159.	39 Cts.

Für die Verzinsung der consolidirten Anleihen wurden im Berichtsjahre Fr. 85,896. 25 Cts. weniger erfordert als im Vorjahr, im Ganzen nämlich Fr. 6,026,987. 50 Cts. gegen Fr. 6,112,883. 75 Cts. Diese Ausgabenverminderung wurde durch die im IV. Quartal des Jahres 1885 durchgeführte Konversion der drei 4½0/0 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 40/0 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 4½0/0 Gemeinschaftsanleihens mit der Schweizerischen Centralbahn von 20 Millionen Franken vom 1. April 1874 ebenfalls in ein 40/0 Anleihen von gleichem Betrage ermöglicht. Durch diese Operationen wurde das im Jahr 1885 zu 4½0/0 verzinste Obligationenkapital im Jahresdurchschnitt von Fr. 115,675,333 im Jahr 1886 auf Fr. 99,075,833 vermindert.

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

5.	Abschreibung von ausgehobenen Weichen und Kreuzungen im Bahnhof Aarau.		2,097. 10 , 1,711. — ,
4.	Abschreibung von ausgehobenen Weichenverbindungen auf dem Nordostbahn- Gebiete im Bahnhof Konstanz		9.007.10
	Abschreibung von beseitigten Weichenverbindungen im Bahnhof Romanshorn	"	6,315. 73 ,
	hölzchen, linksufrige Zürichseebahn		1,775.71 "
2.	Abschreibung der Erstellungskosten der abgebrochenen Wärterbude beim Sihl-		
	Bahnhof Winterthur, am Übergang der Zürcherstrasse	Fr.	5,233. 66 Cts.
1.	Abschreibung der Erstellungskosten der abgebrochenen hölzernen Passerelle im		

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

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

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

# E. Verschiedenes.

# 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

· .	Т	ransportq	uantitäten		Einnahmen								
	188	5	188	6	1	88	5	1	886	3			
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente			
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.		28.73			
Hin- und Rückfahrt I. "	11,451	11.12	10,278	9.65	8,224.	50	8.32	6,923.	02	7.03			
" " " II. "	20,768	20.17	23,936	22.46	10,349.	40	10.47	12,594.	14	12.80			
Abonnementsbillete I. "	2,678	2.60	2,705	2.54	2,221.	53	2.25	2,140.	09	2.17			
" II. "	3,150	3.06	2,436	2.29	1,832.	56	1.85	1,452.	93	1.47			
Lustfahrtbillete I. "	6,314	6.13	7,460	7.00	6,382.	78	6.46	8,639.	23	8.78			
, II. ,	5,565	5.40	10,181	9.53	2,686.	17	2.72	3,986.		4.05			
Total .	102,980	100	106,581	100	98,841.	79	100	98,402.	38	100			
Rekapitulation nach Plätzen:					İ			İ					
I. Platz	$43,\!654$	42.39	$-43,\!422$	40.74	52,293.		52.91	52,096.	12	52.94			
и. "	59,326	57.61	63,159	59.26	46,547.	93	47.09	46,306.	26	47.06			
Total .	102,980	100	106,581	100	98,841.	79	100	98,402.	38	100			
	Tonnen		Tonnen					İ					
II. Gepäcktransport	454		483		3,827.	51		4,153.	71				
III. Viehtransport.	Stück		Stück										
Klasse a, Pferde	110	3.22	81	1.94									
" b, schweres Vieh	875	25.60	1,462	34.95			,			12			
"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		, ,			Ī					
Eilgut	1,096	0.77	1,591	1.00									
Stückgut	6,967	4.89	7,851	4.93						1			
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									
" <u>II</u>	33,995	23.86	32,339	20.30									
" III	16,686	11.71	19,026	11.95				l					
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:		i			I				10				
Personentransport		.			98,841.	<b>7</b> 9	20.17	98,402.	38	17.99			
Gepäcktransport					3,827.		0.78	4,153.	71	0.76			
Viehtransport					6,456.	<b>74</b>	1.32	7,706.	87	1.41			
Gütertransport					380,743.	02	77.70	436,520.	95	79.80			
Verschiedenes					126.	97	0.03	198.	93	0.04			
Total .					489,996.	03	100	546,982.	84	100			

## Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			G		Ver schiede		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	<b>7</b> 9	454	3,827	51	3,418	6,456	74	142,474	380,743	02	126	97	489,996	03
mehr als 1885	3,601	_	_	29	-326	20	765	1,250	13	16,789	55,777	93	71	96	56,986	81
weniger,,		439	41		-	-		-	_		_	_	-	. —	_	

#### Durchschnittseinnahmen.

			Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1886			Fr. 0.92	Fr. 8. 60	Fr. 1. 84	Fr. 2. 74
1885	٠.		" 0.96	, 8. 43	" 1. 89	, 2. 67

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	885				1886	<b>c</b>	Ge	genül	oer 1885	
_			2		100		Mehraus	gabe	Minderaus	sgabe
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	_	_
			3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffs-		2 =					
116,493	42	30.51	personals	120,069	30	31.87	3,575	88	_	_
2,668	57	0.69	4. Bekleidung desselben	2,749	37	0.73	80	80	· -	_
			5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse u. dgl., Beleuch-							
2,050	83	0.54	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	_	_
			8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch-							
87,144	31	22.82	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	85
8,033	-	2.10	10. Assekuranzprämien	6,135	48	1.63	_	— <sup>'</sup>	1,897	52
21,405	10	5.61	11. Verschiedenes	19,721	<b>5</b> 8	5.28	_	_	1,683	52
381,824	49	100	Total	376,806	16	100	_	_	5,018	33

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

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

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

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

			188	5		1886						
	Total			ihr- eter	In Prozenten der Brutto-	Total		Per Fa		In Prozenten der Brutto-		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	einnahmen	Fr.	Fr.	Cts.	einnahmen			
Einnahmen	489,996	03	4	41	_	546,982	84	4	69	_		
Ausgaben	381,824	49	3	44	77.92	376,806	16	3	23	68. 89		
Vorschlag	108,171	54	_	97	22.08	170,176	68	1	46	31. 11		

Betriebsmaterial.

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

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

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

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

# 2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

Verkehr und Einnahmen.  Transportquantitäten  Einnahmen													
a a													
I. Personentransport.	188		188		1885		1886						
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente					
Einfache Fahrt I. Platz	30,558	3.87 16.81	$31,\!580$ $125,\!480$	4. <sub>12</sub> 16. <sub>38</sub>	31,698. 99	8. <sub>19</sub> 18. <sub>64</sub>	31,367. 93	8.42					
Him and Disal-falant I	$132,784 \\ 126,020$	15.96	126,480 $126,610$	16.38	72,188. 55		66,791. 92	17.93 $24.67$					
, TT "	371,336		,		92,430. 66	23.87	91,882. 39	39.82					
A honnomontol: Hoto	43,446	47.02 5.50	357,774	46.70 5.50	156,345. 58	40.38	148,292. 66	2.65					
TT "		6.86	42,138	7.04	9,871. 05 9,606. 20	2.55	9,852. 75						
, . II. ,, Gesellschafts-, Lust- u.	54,126	0.86	53,949	6.04	9,000. 20	2.48	9,643. 30	2.59					
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:	100,110	100	100,104	100	301,113. 10	100	312,440. 01	100					
I. Platz	215,209	27.25	214,579	28.01	143,158. —	36.97	142,504. 68	38.26					
п. "	574,506	72.75	551,605	71.99	244,021. 10	63.03	229,943. 93	61.74					
3 3 3 3 3 3													
a marketi Samer	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.	Stück		Stück				1	i i					
Klasse I	22	0.46	12	0.24			1						
"П	1,895	39.74	2,079	42.21	3,153. 10		5,284. 15						
" III	2,643	55.42	2,639	53.59	-,								
" IV	209	4.38	195	3.96									
Total .	4,769	100	4,925	100	3,153. 10		5,284. 15						
* IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					1					
Eilgut	3,462	7.81	3,316	6.90	1		II						
Stück-Klasse I	6,372	14.38	3,574	7.43									
" и	4,534	10.23	8,033	16.70			1						
Wagenladungen Klasse A	692	1.56	817	1.70									
" B.	969	2.18	2,344	4.87	9								
Spezialtarif " Ia	3,500	7.90	2,462	5.12	102,648. 32		111,040. 34						
" " I <sub>b</sub>	3,586	8.09	4,017	8.35									
" IIa	493	1.11	604	1.26	,								
$_{n}$ $_{n}$ $_{n}$ $_{n}$ $_{n}$ $_{n}$ $_{n}$	784	1.79	951	1.98			l						
" " IIIa.	876	1.98	1,045	2.17									
" III <sub>b</sub>	19,041	42.97	20,928	43.52				1					
	44,309	100	48,091	100	102,648. 32	. `	111,040. 34						
Lokalspesen					17,968. 65		18,560. 30						
Total .	. *	·			120,616. 97		129,600. 64						
V. Verschiedenes					2,505. —		2,984. —						
Gesammttotal					519,078. 17		517,073. 65						
Rekapitulation:		<u> </u>											
Personentransport		.			387,179. 10	74.59	372,448. 61	72.03					
Gepäcktransport					5,62 <b>4.</b> —	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	<b>2</b> ,984. —	0.58					
Total .					519,078. 17	100	517,073. 65	100					
Total		'			,								

## Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Pe	rsonen		Gepäck			* Vieh			Güter			Ver- schieder		Total- einnahmen	
	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.

	12		Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1886			Fr. 0. 49	Fr. 8. 05	Fr. 1. 07	Fr. 2. 69
1885	•		, 0. 49	, 6. 72	" 0. 66	" 2. 72

## Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	188	_				886	2	Gegenüber 1885					
1	1990				-		•	Mehrausg	gabe	Minderaus	sgabe		
Fr.	Cts.	Prozente			Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
15,000	_	3.46	1.	Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	_	3.34	_	_	_	-		
23,707	90	5.47	2.	Gehalte des Administrationspersonals	18,588	80	4.13	_	_	5,119	10		
207,266	05	47.82	3.	Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals.	206,912	63	46.02	_		353	42		
4,631	96	1.07	4.	Bekleidung desselben	4,003	18	0.89	_	_	628	78		
15,504	99	3.58		Miethzinse, Bureaubedürfnisse u. dgl., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	16,172	76	3.60	667	77	-	_		
101,781	48	23.48		Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	110,760	57	24.64	8,979	09	_	_		
61,587	95	14.21		Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	65,819	95	14.64	4,232	_	_	-		
2,512 1,432		$\begin{array}{c} 0.58 \\ 0.33 \end{array}$		Assekuranzprämien, Steuern und Konzessions- gebühren Verschiedenes	$2{,}146$ $10{,}175$		$\begin{array}{c} 0.48 \\ 2.26 \end{array}$	8,743	<del>-</del> 36	365 —	65 —		
433,424	86	100		Total	449,580	13	100	16,155	27		-		

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

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

## Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

,						1885		· .			1886		. *
				Total		per Fahrkilom	eter	In Prozenten	Total		per Fahrkilom	eter	In Prozenten
				Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	der Brutto- einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	der Brutto- einnahmen
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
2	Vor	schlag	; ·	85,653	31		31	16.50	67,493	52		23	13.05

## Betriebsmaterial.

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

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

	1885	1886
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt Kilometer	242,721	$245,\!225$
und zwar in Zeitstunden	18,629	18,680
per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	13.03	13.1
Schleppdampfboote. Solche durchliefen "	24,722	24,695
und zwar in Zeitstunden	3,333	3,364
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	7.42	7.5
Trajektfähre. Dieselbe durchlief ,	8,326	18,176
und zwar in Zeitstunden	635	1,371
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	13.11	13.2
Total: Zurückgelegte	275,769	288,096
Zeitstunden	22,597	23,415
per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	12.20	12.8
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz Ster	80	59.5
Steinkohlen Tonnen	4,028	4,279.3
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen:	4,060	4,303.1
(1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)		
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogr.	14.722	14.9
" Zeitstunde "	179.670	183.7
- Kosten für Brennmaterial im Ganzen Franken	89,669.40	99,449.6
" " per Kilometer Centimes	32.52	34.5
" " " Zeitstunde Franken	3. 97	4. 2
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen Tonnen	11.242	13.79
" " per Kilometer . Kilogr.	0.041	0.0
, , , Zeitstunde . ,	0.497	0.58
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Franken	9,102.88	8,291. 1
per Kilometer Centimes	3.30	2.88
Zeitstunde	40.28	35.41
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Franken	61,587.95	65,819.9
per Kilometer . Centimes	22.33	22.85

#### 3. Werkstättebetrieb.

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

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

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

					1885	•			1886	•	
An Eir	nahmen			Fr.	1,211,239.	04	Cts.	Fr.	1,117,157.	99	Cts.
" Au	sgaben	. '		, ,,	1,192,962.	33	"	"	1,098,849.	98	n
Einnah	men-Übers	chuss		Fr.	18,276.	71	Cts.	Fr.	18,308.	01	Cts.

#### 4. Unfälle.

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

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

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

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

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

### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1886 bestanden folgende Versicherungen:

- a) Gegen Feuerschaden:
  - 1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden)
  - 2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar

Fr. 14,070,939. — Cts.

" 34,940,000. — "

Übertrag Fr. 49,010,939. — Cts.

	Übertrag	E. 4	9,010,939.	Ct-
b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:	Obertrag	Fr. 4	ə,010,əsə.	— Cis.
Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Z	Zürich- und			
Bodensee	aurien- und		522,000.	
Doublisco		, n		
	Total	Fr. 4	9,532,939.	— Cts.
Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Persone	n und Be-			
schädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versiche	erungsfonds			
erzeigt mit Ende 1886 einen Saldo von		Fr.	565,791.	12 Cts.
6. Personaletat.				1. 20
Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgen	ider:			
I. Allgemeine Verwaltung.				
Beamte und Angestellte auf Personalconto			156	
idem und Arbeiter auf andern Conti			40	
				196
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.				
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) auf Perso	onalconto .		396	
idem und Arbeiter auf andern Conti		• •	514	
III Evanditions and Zurdienst				910
III. Expeditions- und Zugdienst.	n I agambana	Domana		
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter in	n Lagernaus	Romans-		1,867
horn), auf Personalconto	•			1,001
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto			366	
idem und Arbeiter (wovon 466 Werkstättenarbeiter) auf andern Conti			482	
mem und fribenet (words 100 Wernstatellarester) und andern const				848
matalkastand das Rahnhatniahananaanal	anf Donas	nalaanta	9 795	
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals	5	n Conti	2,785 $1,036$	
	" ander	ii Conti	1,030	3,821
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,54 Angestel	lte (im Vorjal	or 5,45).		3,021
V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.	5 m	, ,		
Beamte, Angestellte und Arbeiter			192	
VI. Imprägniranstalt, Arbeiter		٠	10	
				202
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootj	nareanal	<b>\</b>		4,023
<b>y</b>				
7. Unterstützungs- und Krankenkass				
a) Pensions- und Hülfskasse (frühere Unte	erstützungska			
Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben		. Fr.	1,172,433	3. 62 Cts.
Im Jahr 1886 kamen an Einnahmen hinzu:				
Im Jahr 1886 kamen an Einnahmen hinzu:  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft Fr. 50,000. — Cts.				
Im Jahr 1886 kamen an Einnahmen hinzu:				
Im Jahr 1886 kamen an Einnahmen hinzu:  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft Fr. 50,000. — Cts.			1 -	

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

```
Die Ausgaben bestehen in:
  Rückerstattung von Beiträgen an ausge-
     tretene Angestellte
                                                  4,651. 90 Cts.
  Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten
                                                    75. -
  Entschädigung für Verzicht auf Unter-
                                                 5,500. -
    stützungsberechtigung
  Regelmässige Unterstützungen
                                               249,970.30
  Verschiedenes
                                                 1,050.55
                                                                   261,247.75
                                                                                           20,164.49
                                           Rückschlag
Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren .
                                                             Fr. 1,153,700. — Cts.
                               ab: Conto-Corrent-Schuld
                                    an die Nordostbahn
                                                                     1,430.87
                                                                                    Fr. 1,152,269. 13 Cts.
```

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

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

# b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbeiter.

— 8 <b>5</b> —
Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren Fr. 40,000. — Cts.
abzüglich Conto - Corrent - Schuld
an die Nordostbahn " 340.07 "
Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1206.
c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.
Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 16,301.63 Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1886 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme Fr. 4,907. 10 Cts.
An Krankengeldern, Spitalrechnungen u. dgl. wurden hinwieder ver-
ausgabt
Rückschlag " 297.40 "
Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren Fr. 16,000. — Cts.
in Baarschaft , 4.23 ,
Fr. 16,004.23 Cts.
d) Alfred Escher-Stiftung.
Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 30,000. — Cts.
5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Zinsen hierauf für 1886
Fr. 31,500. — Cts.
Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der
Pensions- und Hülfskasse Fr. 1,000. — Cts.
ebenso der Zinse von Fr. 10,000 zu Gunsten
a) der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter Fr. 427. 50 Cts.
b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter " 72.50 "
500
" 1,500. — "
NB. Diese Zinse sind unter den betreffenden Einnahmepositionen der
vorstehenden Rechnungen $a-c$ inbegriffen.
Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren
8. Kautionskassen.
a) Baarkautionen von Angestellten.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885
An Einnahmen kamen im Jahr 1885 hinzu: Einlagen und Zinse Fr. 15,289. 60 Cts.
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und
Zinsen
Vorschlag
Bestand am 31. Dezember 1886: in Werthpapieren Fr. 60,500. — Cts.
in Conto-Corrent-Guthaben bei
der Nordostbahn " 362.12 "
Fr. 60,862. 12 Cts.

b) Kautionskasse der Güterar	beiter.	
Am 31. Dezember 1885 betrug der Aktivsaldo derselben		. Fr. 80,846.53 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1886 binzu	Fr. 18,707.37	Cts.
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen . Fr. 99.40 Cts		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben		
und Zinsen		
	, 12,134.83	77
Vorschlag	• • •	6,572.54
Bestand am 31. Dezember 1886:		
	Fr. 86,000. — 0	Te
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn Fr. 214.14 Cts		in all gentlesses the en
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller " 1,204. 93 "		
	1 419 07	70 - 10 - 10 - 10 - 10 - 10 - 10 - 10 -
	, 1,110.01	Fr. 87,419. 07 Cts.
		Fr. 61,419. 01 Cts.
9. Reserve für Reorganisation der Pensions-	ınd Hülfskasse.	Property 2 - 1
9. Reserve für Reorganisation der Pensions- Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	durch einen Bei zember 1886 folg Fr. 151,711. — C " 8,468. 20	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: ts.
Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	durch einen Bei zember 1886 folg Fr. 151,711. — C " 8,468. 20	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: ts.
Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	durch einen Bei zember 1886 folg Fr. 151,711. — C " 8,468. 20	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: tts.
Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	durch einen Bei zember 1886 folg Fr. 151,711. — C " 8,468. 20	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: tts.
Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	durch einen Beizember 1886 folg Fr. 151,711. — C , 8,468. 20 , 100,000. —	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: tts.
Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	durch einen Bei zember 1886 folg Fr. 151,711. — C " 8,468. 20 " 100,000. —  72,000. — Cts.  5,500. — "	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: tts.
Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	durch einen Beizember 1886 folg Fr. 151,711. — C " 8,468. 20 " 100,000. — 	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: tts.
Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	durch einen Bei zember 1886 folg Fr. 151,711. — C " 8,468. 20 " 100,000. —  72,000. — Cts.  5,500. — "	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: tts.
Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885	durch einen Bei zember 1886 folg Fr. 151,711. — C , 8,468. 20 , 100,000. —  72,000. — Cts.  5,500. — , 10,000. — , 87,500. — Cts.	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: tts.
Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. De Aktivsaldo vom 31. Dezember 1885  Hiezu kamen im Jahr 1886 an Zinsen  Schenkung der Schweizerischen Eisenbahnbank in Liquidation in Basel  Bestand am 31. Dezember 1886  nämlich in:  1. Werthpapieren: 1 40/0 Schuldbrief auf die Gemeinde Bachs vom 9. April 1881  vom 9. April 1881  Fr.  11 41/20/0 Obligationen des Kantons Zürich vom 12. Februar 1883 zu Fr. 500  ,  1 40/0 Obligation auf die Bank Schaffhausen  Fr.  2. Corrent-Guthaben dieses Contos an die Nordostbahn, zu 40/0 verzinslich	durch einen Bei zember 1886 folg Fr. 151,711. — C " 8,468. 20 " 100,000. —  72,000. — Cts.  5,500. — " 10,000. — " 87,500. — Cts.	itrag aus dem Reinertrag genden Bestand: tts.

# V. Bahnbau.

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