

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 35 (1887)  
  
**Artikel:** Fünfunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1887  
**Autor:** Studer  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730433>

### **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:** 23.02.2026

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

Fünfunddreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1887.







Per 3429

## Inhaltsverzeichnis.

I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden . . . . .	3
II. Verhältniss zu andern Transportanstalten . . . . .	6
III. Finanzverwaltung . . . . .	13
IV. Betrieb . . . . .	22
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge . . . . .	22
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs . . . . .	23
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel) . . . . .	23
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken . . . . .	25
3.     "     der Durchschnittsergebnisse . . . . .	26
4.     "     der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten . . . . .	27
5.     "     der Frequenz nach den Stationen . . . . .	28
6.     "     des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn . . . . .	32
7.     "     des Verkehrs nach den Waarengattungen . . . . .	35
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen . . . . .	38
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes . . . . .	39
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken) . . . . .	39
2. Statistik des Betriebsdienstes . . . . .	43
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials . . . . .	45
b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen . . . . .	47
D. Finanzergebniss . . . . .	50
E. Verschiedenes . . . . .	54
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . . .	54
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . .	57
3. Werkstättebetrieb . . . . .	60
4. Unfälle . . . . .	61
5. Versicherungen . . . . .	61
6. Personaletat . . . . .	62
7. Unterstützungs- und Krankenkassen . . . . .	62
8. Kautionskassen . . . . .	64
9. Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse . . . . .	65
V. Bahnbau . . . . .	66
VI. Direktion . . . . .	67

### Rechnungen:

- I. Betriebsrechnung.
- II. Gewinn- und Verlustrechnung.
- III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte.
- IV. Kapitalrechnung.
- V. Bilanz per 31. Dezember 1887, nebst Beilage.  
    Beilagen:
  1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu Rechnung III.)
  2. Rechnung über den Erneuerungsfond.
  3. Rechnung über den Versicherungsfond.
  4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.

# An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



## Tit.!

Seit Abfassung unsers 34. Geschäftsberichtes für 1886 waren wir zwei Mal im Falle, Ihnen besondere Akten-sammlungen vorzulegen und über Vorkommnisse aus dem Geschäftsjahr 1887 Bericht zu erstatten. Das eine Mal geschah es in Form eines Nachtrags zum Geschäftsbericht für 1886, womit wir Ihnen die nach Ausgabe dieses Berichtes noch stattgefundenen Verhandlungen und Korrespondenzen mit den Bundesbehörden bis kurz vor der General-versammlung vom 28. Juni 1887 zur Kenntniss brachten. Das andere Mal fanden wir uns durch die Generalversammlung vom 25. Februar l. J. veranlasst, Ihnen neuerdings die seit Juni 1887 bis Februar 1888 entstandenen wichtigeren Aktenstücke in einem Spezialbericht zu unterbreiten, um Sie auf dem Laufenden zu erhalten.

Bei der Vorbereitung unsers Geschäftsberichtes für 1887 hat sich nun die Frage eingestellt, ob die in der Zwischenzeit in Ihre Hand gelegten Akten in diesem Berichte neuerdings abgedruckt und durch den seitherigen Zuwachs ergänzt werden sollen, oder ob dieser Zuwachs ebenfalls in separatem Abdruck dem Hauptberichte einfach beizulegen sei. Wir haben uns für das Letztere entschlossen, da wir das Ende dieser Sammlung noch nicht mit Gewissheit vor uns sehen, und es später immer noch möglich sein wird, im Falle des Bedürfnisses einen Gesamtabdruck zu veranstalten.

Wir werden uns daher erlauben, im Verlauf unsers Berichtes auf diesen zweiten Spezialbericht zu verweisen, und beehren uns im Übrigen, Ihnen hiemit den 35. Geschäftsbericht über die Verwaltung unsers Unternehmens im Jahr 1887 in gewohnter Form vorzulegen.

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

Es sind auch im Berichtsjahr keine Bundesgesetze betreffend das Eisenbahnwesen erlassen worden.

Dagegen wurden in Folge der in Kraft getretenen internationalen Vereinbarungen zwei Verordnungen erlassen, die eine vom 14. Januar 1887 über die technische Einheit im Eisenbahnwesen, die andere vom gleichen Tage über zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen. Die erstere wurde in Abänderung älterer Vorschriften auch auf den innern Verkehr der schweizerischen Normalbahnen erstreckt.

Die Bundesbehörden nahmen im Berichtsjahr in verschiedenen Richtungen Anlass, auf die Gestaltung der Eisenbahntarife einzuwirken. Wir gedenken, soweit uns Mittheilungen hierüber angezeigt erscheinen, dieselben im folgenden Abschnitte des Berichtes zu machen.

Am 1. November 1887 trat das Bundesgesetz vom 26. April 1887 betreffend die Ausdehnung der Haftpflicht und betreffend die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881 über die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb

in Wirksamkeit. Durch dieses Gesetz werden nun auch sämtliche nicht beim eigentlichen Eisenbahn- und Dampfschiff-fahrtsbetriebe sich ereignenden Unfälle den für Unfälle beim Fabrikbetriebe geltenden gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht unterstellt, also namentlich die Unfälle in den Güterschuppen, beim Bahnunterhalte u. s. w. Daneben bleibt das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875 mit seinen schärfern Bestimmungen unverändert in Kraft. Die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen hatte bei der Bundesversammlung das Gesuch gestellt, es möchte mit Rücksicht auf die durch das neue Gesetz geschaffene namhafte Erweiterung der Haftpflicht und die damit den Bahnen auferlegten neuen, voraussichtlich belangreichen Opfer, das Gesetz vom 1. Juli 1875 insoferne etwas abgeschwächt werden, als die Haftpflicht für Unfälle, die nicht auf ein Verschulden der Bahnunternehmung zurückzuführen sind, nicht eine unbegrenzte bleibe, sondern der zu leistende Schadensersatz einen angemessenen, durch das Gesetz zu normirenden Maximalbetrag nicht übersteigen dürfe. Auf das Gesuch wurde jedoch mit dem Einwande, dass es verspätet gestellt worden, nicht eingetreten. Die Durchführung der neuen gesetzlichen Bestimmungen, die für ganz andere Verhältnisse berechnet sind, bietet bei den Bahnunternehmungen nicht unerhebliche praktische Schwierigkeiten.

Schon vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 26. April 1887 waren durch Beschluss des schweizerischen Bundesrathes anlässlich eines Spezialfalles die Bauwerkstätte und die Imprägniranstalt, welche wir bis dahin als ausserhalb des Wirkungsgebietes der Fabrikgesetzgebung stehend erachtet hatten, dem Fabrikgesetze und damit auch dem Fabrikhaftpflichtgesetze unterstellt worden, und zwar erhielt der Beschluss, in Anwendung von Art. 14 des Gesetzes betreffend die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb, rückwirkende Kraft.

Wiederholt ist vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement der Versuch gemacht worden, sich in das Gütertarifwesen unserer Dampfschiffahrtunternehmungen auf dem Zürichsee und auf dem Bodensee einzumischen. Da jeglicher gesetzliche Anhaltspunkt für eine bezügliche Befugniss der Bundesbehörde mangelt, mussten wir uns gegen die erwähnte Tendenz ablehnend verhalten. Darauf änderte der schweizerische Bundesrath durch Beschluss vom 20. Juni 1887 die Verordnung über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen vom 24. November 1882 in der Richtung ab, dass nicht nur wie bisher der Personen- und Gepäckverkehr, sondern auch der Güterverkehr der Dampfschiffe der Kontrolle und massgebenden Beeinflussung des Post- und Eisenbahndepartementes unterstellt werden soll. Mit Rücksicht darauf, dass die Verordnung über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen lediglich die Vollziehung einzelner Bestimmungen des Gesetzes über das Postregal zum Zwecke hat, der Güterverkehr aber nicht unter das Postregal fällt, stellten wir im Auftrage des Verwaltungsrathes an den schweizerischen Bundesrath das Gesuch um Zurücknahme seines Beschlusses vom 20. Juni v. J. Der Bescheid lautete aber ablehnend. Da derselbe gerade in die Zeit der Verhandlungen über den Ankauf der Nordostbahnunternehmung durch den Bund fiel, liessen wir die Angelegenheit einstweilen ruhen. Erst im laufenden Jahre haben wir, und zwar im Einverständnisse mit dem Verwaltungsrathe, die Frage im Wege der Beschwerde bei der Bundesversammlung anhängig gemacht, deren Entscheidung nun zu gewärtigen ist.

Veranlasst durch eine vom Nationalrath erheblich erklärte Motion, dahin gehend, es solle geprüft werden, ob nicht eine Organisation der Hülfskassen der Eisenbahnunternehmungen in dem Sinne möglich wäre, dass

1. beim Eigenthums- oder Besitzwechsel einer Bahn die Antheilrechte des Dienstpersonals, sowie alle mit einer gewissen Dienstdauer zusammenhängenden Rechte, und
2. in gleicher Weise auch die Rechte der Angestellten gewahrt bleiben, welche aus dem Dienst einer Gesellschaft in den einer andern übergehen;

ersuchte das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement die Bahnverwaltungen, sich über diese Fragen auszusprechen. Die schweizerische Eisenbahnkonferenz stellte die gewünschten Untersuchungen an, gelangte aber zum Schlusse, dass bei der so ausserordentlich grossen Verschiedenheit der Organisation der einzelnen Hilfskassen es nicht möglich sei, in der angedeuteten Richtung allgemeine, wirklich sachgemässe Normen aufzustellen, dass es vielmehr zweckmässiger erscheine, diese Verhältnisse je im Spezialfalle in billiger Würdigung aller Verhältnisse im Wege freier Verständigung unter den Betheiligten zu ordnen, wie dies thatsächlich auch bisher so gehalten wurde. Das Schreiben des Post- und Eisenbahndepartements wurde von der Eisenbahnkonferenz in diesem Sinne beantwortet.

Im letzten Geschäftsberichte haben wir mitgetheilt, dass seitens der Schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn dem schweizerischen Bundesrathe über die Kosten der Führung des Nachtzuges Bern-Zürich vom 25. Juli bis 15. Oktober 1886 Rechnung gestellt worden, eine Rückäusserung aber noch nicht eingegangen sei. Die letztere ist seither erfolgt und zwar im Sinne einer Ablehnung jeglicher Zahlungspflicht. Wir haben darauf zur Geltendmachung unserer Ersatzforderung gemeinsam mit der Schweizerischen Centralbahn den Rechtsweg betreten, die Angelegenheit befindet sich aber erst noch im Stadium des Schriftenwechsels.

Im Laufe des Berichtsjahres sind ein IV. und V. Nachtrag zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zur Einführung gelangt.

Durch den Nachtrag IV wurden eine Reihe von Sprengstoffen, von welchen speziell Patronen aus Dynamit hervorzuheben sind, sodann von sprengkräftigen Zündungen zum Bahntransporte, von welchem sie bisher ausgeschlossen waren, unter schützenden Bedingungen zugelassen. Die Einführung erfolgte entgegen den Vorstellungen der Konferenz der Eisenbahnverwaltungen auf Weisung des schweizerischen Bundesrathes.

Der Nachtrag V enthält einige Änderungen in den reglementarischen Bestimmungen über die Lieferfristen.

Hinsichtlich der Verhandlungen über den Rückkauf und Verwandtes erlauben wir uns, auf die schon erwähnten Zwischenberichte und auf den beiliegenden zweiten Spezialbericht zu verweisen. Zwar haben in Folge des Bundesrathsbeschlusses vom 6./23. Juni noch Unterhandlungen mit einigen Moratoriumskomite stattgefunden, um dieselben gegen bestimmte Offerten von jährlichen Bauverwendungen zum Verzicht auf die Dividendensperre zu veranlassen; da diese Verhandlungen aber resultatlos geblieben sind, so haben wir unterlassen, derselben im Spezialbericht ausführlich zu erwähnen.

Das Komite Dielsdorf-Niederweningen, welches den Moratoriumsverträgen nie beigetreten war, glaubte die Zeit gekommen, um die Nordostbahn nicht bloss zum Bau seiner Linie anzuhalten, sondern auch eine bedeutende Entschädigung für den Verzug des Baues zu fordern, und machte diese beiden Begehren vor Bezirksgericht Zürich anhängig. Im Laufe der gerichtlichen Verhandlung wurde eine gütliche Verständigung vorgeschlagen, welche auch zu dem Resultat führte, dass die Nordostbahn sich zum Bau der Linie auf den im Jahr 1872 besprochenen Grundlagen verpflichtete, wogegen die Entschädigungsforderung fallen gelassen wurde. Der betreffende Vertrag wurde vom Verwaltungsrath der Nordostbahn genehmigt, dagegen von einigen Gemeinden, denen derselbe vorgelegt wurde, verworfen. In Folge dessen musste auch das dem schweizerischen Bundesrathe bereits eingereichte Gesuch um Fristansetzung für den Bau dieser Linie wieder zurückgezogen werden. Ein zweites Vertragsprojekt, worin mehrere Gemeindspräsidenten „für sich und Namens des Komites“ sich als Kontrahenten bezeichnen wollten, fand dagegen die Zustimmung der Direktion nicht, und so werden neue Verhandlungen oder der Richter die Angelegenheit zum Entscheide bringen müssen.

Gegen Ende des Jahres 1886 erhielten wir von der „katholischen Kirchgemeinde Zürich“ einen Steuerzettel, wonach die Nordostbahn ihr im Kirchsprengel liegendes gemeindesteuerpflichtige Vermögen auch an die

genannte Kirchgemeinde hätte versteuern sollen. Gegen dieses Ansinnen rekurrirten wir an den Bezirksrath, indem wir uns zur Begründung unserer Steuerverweigerung im Wesentlichen auf den § 29 des Gesetzes betreffend das katholische Kirchenwesen vom Jahr 1863 beriefen, welcher bestimmt, dass die Ausgaben der katholischen Kirchgemeinden, soweit erforderlich, durch Steuern der steuerpflichtigen „Konfessionsgenossen“ gedeckt werden, also der katholischen Kirchgemeinde keine allgemeine Steuerberechtigung einräumt. Durch Beschluss des Bezirksrathes vom 21. April 1887 wurde unser Rekurs als begründet erklärt.

## II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die schweizerische Eisenbahnkonferenz stellte im Berichtsjahr ein neues Organisationsstatut auf, welches indessen erst mit 1. Januar 1888 in Kraft trat, und wonach sie künftig den Namen „Schweizerischer Eisenbahnverband“ trägt. Durch dieses Statut wird an den bisherigen Grundlagen der Vereinigung nichts geändert, immerhin aber in vermehrtem Mass auf eine thunlichst rasche und gründliche Behandlung der Geschäfte hingewirkt.

Die Stellung, welche sich das Eisenbahndepartement nach den Mittheilungen des letztjährigen Berichtes hinsichtlich der Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften vindiziert hat, kam mehrfach zur Geltung. Zunächst waren der genannten Stelle ein II. und III. Nachtrag zur Genehmigung vorzulegen, wovon der erstere wesentlich eine dem Verkehr vortheilhafte Änderung der Bestimmungen, welche die Tarifikation des über die angeschriebene Tragkraftziffer hinausgehenden Gewichtes von Wagenladungen betreffen, brachte, während der letztere die Tarifikation von Dynamit und andern explodirbaren Gegenständen ordnete, welche bisher vom Eisenbahntransport ausgeschlossen waren, zufolge bundesrätlicher Anordnung aber nunmehr auf Bahnbeförderung Anspruch haben. Bei diesen Nachträgen machte sich die von uns befürchtete Verzögerung durch das neue Verfahren nicht allzusehr fühlbar, so dass dieselben auf den 15. Mai und 1. Juni 1887 in Kraft treten konnten. Anders gestaltete sich dagegen die Sache bei Ausführung des Konferenzbeschlusses, eine gänzliche Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften folgen zu lassen, um die zahlreichen Änderungen, welche während der letzten zwei Jahre an denjenigen der deutschen Bahnen eingetreten waren, und welche fast ausnahmslos dem Verkehr Vortheil brachten, thunlichst vollständig auch für die Schweiz durchzuführen und hiedurch die Übereinstimmung der beiderseitigen Tarifvorschriften in möglichstem Umfange wieder herzustellen. Nachdem die bezüglichlichen, nach der Natur der Sache mit erheblichem Zeitaufwand verbundenen Verhandlungen der Bahnverwaltungen abgeschlossen waren, folgten sehr zeitraubende Auseinandersetzungen mit dem Eisenbahndepartement, wobei das letztere gegenüber den beabsichtigten Änderungen zahlreiche Einwendungen erhob und, auch nachdem die Bahnen seinen Ansichten verschiedentlich Rechnung getragen hatten, an einigen weiteren, allerdings unwichtigen Begehren festhielt, trotzdem nach Meinung der Bahnverwaltungen sachliche Interessen von Bedeutung für diese Begehren nicht angeführt werden können und daraus störende Abweichungen von den deutschen Tarifvorschriften erwachsen. Die Erledigung der Angelegenheit zog sich weit ins laufende Jahr hinüber.

Hinsichtlich des schweizerischen Nebengebührentarifs ordnete der Bundesrath eine Änderung dahin an, dass von den darin enthaltenen zweierlei Waaggebühren die niedrigere künftig auf die Wagenladungs- sendungen von Gütern aller Spezialtarife anzuwenden sei. Umsonst machten die Bahnverwaltungen hiegegen geltend, dass die bezüglichliche, sehr tief gehaltene Gebühr unter der Herrschaft der früheren Tarife nur für die gering-

werthigen Artikel gegolten habe und durch die getroffenen Anordnungen einer grossen Zahl von Gütern zugutkomme, welche bisher ohne jegliche Beschwerde die höhere Gebühr bezahlt haben. Die Änderung trat mit 1. August durch einen Tarifnachtrag in Kraft.

An den gemeinsamen Gütertarifen der schweizerischen Bahnen wurden verschiedene Änderungen, meistens im Sinne der Verkehrserleichterung, vorgenommen. Der Ausnahmetarif 3 für Lebensmittel wurde neu aufgelegt und hiebei auf das Gebiet der Westschweizerischen Bahnen ausgedehnt; die Ausnahmetarife 1, für Bier in Fässern, und 6, für Getreide erhielten auch für die schweizerischen Nebenbahnen Gültigkeit; vom Ausnahmetarif 9, für landwirthschaftliche Produkte als Stückgut, erschien eine neue Auflage, in welcher das Artikelverzeichnis mehrere Erweiterungen erfuhr; in den Ausnahmetarif 11 wurde Spreu neu einbezogen. Der schon letztes Jahr erwähnte Holzexporttarif gelangte auf 1. März 1887 zur Einführung, und seine Anwendbarkeit wurde mit 15. September dahin erweitert, dass Sendungen, welche zunächst nur an die Grenze gehen, dann aber ins Ausland reexpedirt werden, auf die ermässigten Taxen des Tarifs ebenfalls Anspruch haben.

Mit Fragen des Personen-, Gepäck- und Viehtransports hatte sich die Konferenz häufig zu befassen; indessen hatten dieselben insgesamt keine erhebliche Bedeutung weder für das verkehrende Publikum noch für die Verwaltungen. Durch entsprechende gemeinsame Instruktionen respektive Reglemente wurden neu beziehungsweise anderweitig beordnet:

1. Der Transport kranker und verwundeter Militärs;
2. Die Taxbegünstigungen für Besucher verschiedener schweizerischer Feste und Vereinsversammlungen;
3. Die Heimbeförderung armer Ausländer (französischer Nationalität) im Transit durch die Schweiz;
4. Die Beförderung wilder Thiere, einzeln und in Menagerien;
5. Die Abgabe einzelner Gepäckstücke aus Gepäcksendungen.

Zu wiederholten Malen beschäftigte die Konferenz die Umgestaltung der Waarenstatistik. Das Resultat der Berathungen war schliesslich eine etwelche Vereinfachung derselben, die indessen erst für das Jahr 1888 eintreten wird. Die Erledigung einer Anzahl anderer Fragen ist noch pendent.

Von den Betriebsfragen, mit welchen sich der schweizerische Eisenbahnverband im abgelaufenen Jahre zu befassen hatte, sind folgende hervorzuheben:

1. Einführung einer einheitlichen kontinuierlichen Bremse. Die Erprobung verschiedener Bremssysteme wurde von den einzelnen Bahngesellschaften im regelmässigen Betrieb fortgesetzt. Um die Resultate möglichst zuverlässig zu machen, wurde beschlossen, ein neues Beobachtungsschema aufzustellen, ein chronologisch geordnetes Journal über die Vorkommnisse im Bremsdienst einzuführen und auf Grund dieses Journals Quartalberichte anzufertigen, zu vervielfältigen und gegenseitig mitzutheilen, unter Kenntnissgabe vom Stand der Frage ans Eisenbahndepartement. Trotz des Drängens des letztern auf die endliche Wahl des Systems glaubte der Verband die Versuche noch fortsetzen zu sollen. Ein Entscheid des Departements ist noch nicht erfolgt, doch ist aus Vorbehalten, die dasselbe an die Genehmigung der Anschaffung neuer Lokomotiven jeweilen knüpfte, zu schliessen, dass die Einführung der automatischen Luftdruckbremse obligatorisch erklärt werden dürfte.

2. Zuzufolge der mit der Bundesbehörde geführten Verhandlungen über Einrichtungen zur Hülfeleistung bei plötzlichen Erkrankungen und Unfällen auf Eisenbahnen wurde beschlossen, die grössern Bahnhöfe mit gut konstruirten Brancards zu versehen, wie solche bei der Infanterie üblich sind, ferner alle Stationen, mit Ausnahme der blossen Haltstellen, mit je einer Verband- und Arzneikiste auszurüsten, sowie die Medikamente und Verbandkisten der Bahnhöfe und Stationen mit je einigen Exemplaren der erforderlichen Gebrauchsanweisung zu versehen, welche ausserdem in den Aufenthaltslokalen der Depotstationen anzuschlagen sei.



3. Das im letzten Geschäftsbericht erwähnte Begehren der Bahnverwaltungen um Ausschluss des Transportes der Bahnpostwagen aus den Schnellzügen wurde von der Bundesbehörde als den postalischen Interessen zuwiderlaufend abgelehnt, dagegen die Postverwaltung angewiesen, die Bahnen für diejenigen Schnellzüge, für welche passende Parallel-Personenzugsverbindungen bestehen oder künftig eingerichtet werden, von der Verpflichtung zum Transport der Bahnpostwagen zu entbinden. Bezüglich der Grösse der zu verwendenden Bahnpostwagen wurde den Bahnen die Zusicherung gegeben, dass man die Schnellzüge nicht unnötig mit todtm Gewicht belasten werde. Mit diesem Bescheid erklärte sich der Eisenbahnverband für befriedigt.

4. Mit dem 1. Januar 1888 trat die Jura-Bern-Luzernbahn ebenfalls dem schweizerischen Wagenverband bei. Ferner wurden die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn, die Bödelibahn und die Neuenburger-Jurabahn unter den Bedingungen des Übereinkommens vom 1. April 1887 und der dazu gehörenden Vollzugsvorschriften in den Verband aufgenommen. Sodann wurde behufs Regelung der Beziehungen für die gegenseitige Benutzung der Wagen des schweizerischen Wagenverbandes einerseits und derjenigen der Wädenswil-Einsiedelnbahn anderseits ein Übereinkommen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1888 an getroffen.

5. Zuzolge einer Anregung diesseitiger Verwaltung beschloss der schweizerische Eisenbahnverband, auf den 1. Januar 1887 dem Magdeburger Wagenabrechnungsverband beizutreten und auf den gleichen Zeitpunkt eine schweizerische Centralabrechnungs- und Saldirungsstelle für die gegenseitigen Wagenmiethen ins Leben zu rufen. Die diesseitige Verwaltung wurde ersucht, bis auf Weiteres die Funktionen der schweizerischen Centralabrechnungs- und Saldirungsstelle zu übernehmen und für die Vollziehung dieses Beschlusses die nöthigen Anordnungen zu treffen.

6. Der Verband gelangte im Berichtsjahr an den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mit dem Gesuch, es möchte das deutsche Vereins-Wagenregulativ mit dem deutsch-schweizerisch-italienischen Wagenregulativ in der Richtung in Übereinstimmung gebracht werden, dass Spezialwagen die reglementarische Wagenmiethe nur für die beladene Tour zu zahlen haben. Ein definitiver Entscheid hierauf ist noch nicht erfolgt.

7. Von einem auf einer Station der Westschweizerischen Bahnen vorgekommenen Unfall, der einen unachtsamen Reisenden traf, welcher trotz erfolgter Abmahnung auf der unrichtigen Seite des Zuges ausstieg und beim Überschreiten des nächstliegenden Geleises überfahren wurde, nahm das Eisenbahndepartement Veranlassung, von den Bahnverwaltungen zu verlangen, dass die Geleisabstände überall auf 4.50 m gebracht werden. Da vom Beginn des schweizerischen Eisenbahnbaues an bis in die Mitte der 1870er Jahre die Mehrzahl der Bahnstationen nach Massgabe der bis vor kurzer Zeit in Kraft bestandenen bundesrätlichen Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom Jahr 1854 angelegt wurde, welche den Minimalgeleisabstand auf 3.45 m festsetzte, so beschloss der Verband, dem Eisenbahndepartement lediglich die Bereitwilligkeit zu erklären, bei künftigen grössern Umbauten, soweit dies ohne allzugrosse Schwierigkeiten und Kosten geschehen könne, einen Abstand von 4.20 m und bei Neubauten von 4.50 m herzustellen. Im Weitern gab dieser Fall Anlass zu einer Ergänzung des allgemeinen schweizerischen Fahrdienstreglements.

8. Bei der fortwährenden Ausdehnung der staatlichen Telephonanlagen ergab sich mehr und mehr die Nothwendigkeit, die Eisenbahnen auf längere oder kürzere Strecken in Anspruch zu nehmen, sei es zur Erstellung von besondern Telephonlinien, sei es zum Anbringen von Telephondrähten an bestehenden Telegraphenlinien. Die Bundesbehörde hielt es daher für angezeigt, diese Verhältnisse durch eine allgemein gültige Verordnung zu regeln. Da das Telephon dem Telegraphenrecht untersteht, so war die Berechtigung des Bundes, zum Zwecke der Erstellung und des Betriebes von Telephonleitungen die Bahnanlagen zu benutzen, nicht zu bestreiten, zumal dadurch der Bahnbetrieb und die zu dessen Sicherung vorhandenen Einrichtungen nicht gehindert oder beeinträchtigt werden, den Bahnverwaltungen keinerlei materielle Opfer auffallen und die Telegraphenverwaltung für den aus den Telephon-

anlagen etwa entstehenden Schaden haftbar ist. Dem schweizerischen Eisenbahnverband wurde Gelegenheit gegeben, sich über den Entwurf zu der bezüglichlichen Verordnung auszusprechen, und nachdem von dieser Einladung Gebrauch gemacht worden war, wurde diese Verordnung am 17. Januar 1888 in Kraft gesetzt.

9. Zuzufolge eines Memorials der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen an die Bundesversammlung wurde durch Bundesbeschluss vom 26. April 1887 die Zollbefreiung für Schienen, welche zur ersten Anlage einer vom Bund konzedirten Eisenbahnlinie bestimmt sind, auf eine weitere Dauer von zehn Jahren, vom 19. Juli 1884 an gerechnet, ausgedehnt. Da der Bundesrath in der in Ausführung dieses Beschlusses erlassenen Verordnung die Worte „zur ersten Anlage“ einschränkend interpretirte und von der Zollbegünstigung alle diejenigen Schienen ausschloss, welche nach Erstellung der ersten Anlage zur Verwendung auf letzterer bei Einmündung neuer Bahnen, zu Doppelgeleisen oder zur Geleisevermehrung auf den Stationen oder zur Erstellung von Rangirbahnhöfen bestimmt sind, so fand der Eisenbahnverband, dass diese Interpretation die zollfiskalischen Interessen in ziemlich willkürlicher Weise auf Kosten der Eisenbahnen begünstige, und beschloss daher, den Bundesrath zu ersuchen, die Zollfreiheit auf für Doppelgeleise und neue Bahnhöfe bestimmte Schienen auszudehnen. Ein Entscheid hierauf ist noch nicht erfolgt.

10. Das Eisenbahndepartement machte beim Verband die Anregung, schon jetzt in den gedeckten Güterwagen die erforderlichen Einrichtungen zum Truppentransport (bei Neuanschaffungen durch Anbringen von Brettern an den Seitenwänden) anzubringen. Der Verband machte geltend, dass solche Einrichtungen die Benutzung der Wagen zu gewöhnlichen Transportzwecken benachtheiligen, den Güterverlad erschweren und beim Transport von Grossvieh Verletzungen der Thiere zur Folge haben würden und dass, sofern dieselben in Wirklichkeit zur Ausführung kommen sollten, der Verband unter Hinweisung auf das Militärtransportreglement mit Bestimmtheit jede Inanspruchnahme der Bahnen für die bezüglichlichen Kosten ablehnen müsste.

11. Anlässlich der Genehmigung des allgemeinen Reglements über den Signaldienst auf den schweizerischen Normalbahnen verlangte der Bundesrath die Vorlage eines einheitlichen Reglements über den Telegraphendienst. Der Verband kam dieser Auflage nach und legte der Bundesbehörde ein bezüglichliches Reglement und Instruktion, welche den im eidgenössischen Telegraphendienst gültigen Vorschriften möglichst angepasst sind, zur Genehmigung vor.

12. Am 26. November 1887 stellte der Verband eine allgemeine Instruktion über die gebräuchlichsten Kupplungsarten der Eisenbahnfahrzeuge (mit Zeichnungen versehen) auf, um das Personal in der Abwandlung dieses Dienstzweiges sicherer zu machen.

13. Auf eine im Schosse des Verbandes gemachte Anregung wurden von einzelnen Bahnverwaltungen im Berichtsjahre Versuche mit der Dampfheizung in den Personenwagen begonnen und die Resultate gegenseitig mitgetheilt. Diese Versuche sind noch nicht abgeschlossen, und es sind die Befürchtungen, dass die Dampfheizung bei langen Zügen und grosser Kälte unzureichend sein werde, noch nicht beseitigt.

Die Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln hat um Aufnahme in die Vereinigung für gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle nachgesucht, dabei aber den Wunsch um etwas günstigere Bedingungen, als sie für die übrigen betheiligten Verwaltungen gelten, geäußert. Das letztere Ansinnen wurde allseitig als nicht berechtigt erklärt, und für die Aufnahme zu den normalen Bedingungen ergab sich nur eine Mehrheit; die Minderheit trug aus dem Grunde Bedenken, die genannte Unternehmung zur Vereinigung zuzulassen, weil vermöge der technischen Anlage der Wädenswil-Einsiedelnbahn die Gefahr eine grössere sei als bei den übrigen Bahnen, und zudem die für Ermittlung der Entschädigungsantheile aufgestellten Faktoren theilweise ungünstiger erscheinen als diejenigen der andern Bahnen. Damit war das Aufnahmsgesuch abgelehnt, da



der Eintritt neuer Mitglieder in die Vereinigung nicht durch blossen Mehrheitsbeschluss gewährt werden kann. Ein neueres Gesuch der genannten Gesellschaft, ihr den Eintritt zu den normalen Bedingungen zu gestatten, ist zur Zeit noch unerledigt.

Bis jetzt hat ein einziger Unfall Anlass zur Anwendung des in Rede stehenden Übereinkommens betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle gegeben. Es ist dies eine am 8. Juli 1886 bei Renan vorgekommene Zugsentgleisung. Der gesammte, unter die Bestimmungen des Übereinkommens fallende Schaden bezifferte sich auf Fr. 40,235. 35 Cts., von welchem die Jura-Bern-Luzernbahn als Bahneigenthümerin vorab Fr. 16,261. 35 Cts. zu übernehmen hatte. An den Rest von Fr. 23,974. — Cts. hatte die Nordostbahn einen Beitrag von Fr. 5,798. 12 Cts. zu leisten, der aber erst im März 1888 zur Auszahlung gelangte.

Die Konferenz der kommerziellen Union hatte kurz nach Ablauf des Berichtsjahres sich neuerdings mit der Aufnahme der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn zu befassen, indem letztere auf den ablehnenden Bescheid der Konferenz sich an den Bundesrath gewendet und eine Schlussnahme desselben provoziert hatte, wonach die Nichtaufnahme der Seethalbahn in die Union dem Art. 30 des Eisenbahngesetzes zuwiderlaufen würde, beziehungsweise den Bundesrath zur Prüfung veranlassen könnte, ob nicht seinerseits Bestimmungen über die Theilung des Güterverkehrs aufgestellt und die kommerzielle Union unterdrückt werden solle; diese Angelegenheit ist noch pendent. Die meisten übrigen, bei der Unionskonferenz hängigen Differenzen fanden ihre Erledigung; insbesondere wurde diejenige über die Sonderbehandlung, welche im Jahr 1879 im Anschluss an die kommerzielle Konvention mit der Jura-Bern-Bahn hinsichtlich des über Delle gehenden Verkehrs mit der französischen Ostbahn vereinbart worden ist gütlich beigelegt.

In dieses Jahr fällt auch die abschliessliche Erledigung der sehr umfangreichen sogenannten retroaktiven Abrechnungen, d. h. die Nachholung und Umrechnung der Abrechnungen aus früheren Perioden (seit 1881), welche Mangels ausreichenden Materials seinerzeit entweder verschoben oder nur in provisorischer Weise erstellt werden mussten. Das Resultat war für die Nordostbahn etwas günstiger, als wie es seinerzeit vorausgesetzt worden war. Insbesondere war es in Folge beiderseitigen Entgegenkommens möglich geworden, eine speziell zwischen der Schweizerischen Centralbahn und uns bestandene belangreiche Differenz zum gütlichen Austrag zu bringen.

Von den Tarifmassnahmen für den schweizerischen Güterverkehr erwähnen wir die auf den 1. Dezember 1887 erfolgte Neuausgabe des internen Gütertarifs, wobei übrigens an den bisherigen Grundsätzen nichts geändert wurde; diese Neuausgabe bezweckte vielmehr nur die Durchführung derjenigen Taxänderungen, welche aus der Einverleibung der Linie Effretikon-Hinweil in das Nordostbahnnetz, ferner daraus sich ergaben, dass die Vereinigten Schweizerbahnen ihre Streckentaxen für Eilgut und erste Stückgutklasse nachträglich auf diejenigen der Nordostbahn ermässigt hatten. Die Tarife für die rechtsufrigen Dampfbootstationen des Zürichsees wurden weiter ausgebildet durch Erstellung von Tarifheften für den direkten Verkehr mit der Linie Wädenswil-Einsiedeln und der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn.

Der Güterverkehr zwischen der Schweiz und Frankreich wird in der Hauptsache durch Reexpedition an den westlichen Grenzstationen vermittelt, indem bei den französischen Bahnen Abneigung gegen die Erstellung direkter Tarife besteht, soweit nicht zwingende Bedürfnisse dafür vorliegen, und die Bildung solcher Tarife in grösserer Ausdehnung durch die bedeutende Verschiedenartigkeit der beiderseitigen Tarifsysteme sehr erschwert ist. Es liegt daher den schweizerischen Bahnen ob, durch Erstellung geeigneter Transittarife nach den genannten Grenzstationen möglichst vorzusorgen, dass ihnen der schweizerisch-französische Verkehr völlig verbleibt und derselbe nicht zum Theil über

die südwestdeutschen Konkurrenzlinien abgeleitet wird — eine schwierige Aufgabe, da eine genaue Kombination der französischen mit den schweizerischen und deutschen Tarifen unmöglich, und schon eine richtige Durchschnittskombination derselben keineswegs leicht ist. Aus diesem Grunde konnte die Ausgabe der neuen Tarife zwischen der Ostschweiz und den schweizerisch-französischen Transitstationen, welche nach Erscheinen der neuen, wesentlich veränderten Gütertarife der französischen Ostbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn an Hand genommen worden war, im Berichtsjahre nicht mehr erfolgen.

Der direkte Güterverkehr mit Deutschland wurde in den verschiedensten Richtungen weiter ausgebaut. Wir heben diesfalls zunächst die Neuausgabe der Abtheilung A, reglementarische Bestimmungen, des für alle deutsch-schweizerischen Gütertarife gemeinsamen Theiles I hervor. Von den zahlreichen Massnahmen für den Verkehr mit Südwestdeutschland erwähnen wir die Ausgabe eines besondern Tarifheftes mit den Hafenstationen am Main und Rhein, welche theilweise erst in neuester Zeit entstanden sind, und deren Bedeutung in raschem Wachsen begriffen scheint; ferner die Erstellung eines Ausnahmetarifs mit der Badischen Bahn für Beförderung von frischen Beeren in beschleunigter Fracht. Auch für den Verkehr mit Bayern und Sachsen wurde eine ziemliche Zahl von Tarifergänzungen nothwendig, wesentlich mit Rücksicht auf Taxunterbietungen über Konkurrenzrouten, zum Theil auch behufs neuer Zuleitung verschiedener Artikel.

Die in Aussicht genommene Erstellung direkter Tarife mit Norddeutschland war im Berichtsjahr nicht mehr möglich. Um inzwischen die Leitung einschlägiger Sendungen über die den Schweizerbahnen am besten konvenirenden Routen wenigstens theilweise zu ermöglichen, erstellten wir Reexpeditionstarife ab Basel und theilweise Singen nach ostschweizerischen Stationen für Baumwolle, Petroleum und metallurgische Produkte aus Norddeutschland.

Bedeutend, und doch immer noch ohne befriedigenden Erfolg war die Thätigkeit für weitere Ausbildung der direkten Gütertarife mit Österreich-Ungarn. Nachdem durch die im Vorjahr erfolgte durchgreifende Regelung unserer einschlägigen Verkehrsbeziehungen zu den Vereinigten Schweizerbahnen die Aufgabe schweizerischerseits sehr vereinfacht worden war, liess sich die baldige Fertigstellung der allgemeinen Tarife erwarten, in endlicher Ergänzung der bisherigen Ausnahmetarife für die wichtigsten Exportartikel Österreich-Ungarns. Diese Erwartung blieb indessen abermals unerfüllt, weil die österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen sich mittlerweile überzeugt hatten, dass der von ihnen den erwähnten Ausnahmetarifen zu Grunde gelegte Umrechnungskurs ihrer Guldentaxen in Frankenwährung bedeutend zu hoch gegriffen gewesen, und eine zweckmässige Bildung der Tarife ohne Annahme eines tieferen Kurses nicht möglich sei. Erst gegen Ende des Berichtsjahres gelang hierwegen eine neue Vereinbarung unter den genannten Verwaltungen, und seither sind wir bestrebt, die Ausfüllung der berührten Tariflücke herbeizuführen, wobei aber zu beachten ist, dass die bezügliche Geschäftsführung der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen zukommt. — Einstweilen haben nur Tarifergänzungen von mehr sekundärem Werth stattgefunden, u. A. die Ausgabe neuer Getreidetarife für Böhmen, Mähren und Galizien, ferner eines Ausnahmetarifs für Zucker aus Böhmen und Mähren. Daneben fanden für den Reexpeditionsverkehr der österreichisch-schweizerischen Grenzstationen die im 1886er Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen angebahnten Taxregelungen ihre successive Durchführung, und wurden auch Verhandlungen mit der k. k. Generaldirektion in Wien geführt, um eine zweckentsprechende Regelung der österreichisch-ungarischen Frachtsätze nach den erwähnten Stationen zu erzielen. Endlich kündeten wir die noch aus dem Jahr 1873 stammenden, völlig unbrauchbar gewordenen Wein- tarife zwischen Österreich-Ungarn und der Westschweiz und ersetzten dieselben durch Reexpeditionstarife ab Romanshorn und Buchs, in welchen wir der gesteigerten Konkurrenz der oberitalienischen Route soweit begegneten, als es ohne Heranziehung der österreichisch-ungarischen Bahnen möglich war.

Die schon längere Zeit angebahnte Neuerstellung, beziehungsweise Erweiterung der schweizerisch-italienischen Gütertarife konnte ebenfalls noch nicht durchgeführt werden. Sie hat die gleichzeitige oder vorangehende Neuausgabe der deutsch-italienischen Tarife, worüber wir uns nachfolgend äussern, zur unerlässlichen Voraussetzung. Inzwischen wurde den dringendsten Bedürfnissen durch Ausgabe von Nachträgen zu den bestehenden Tarifen abgeholfen, u. A. durch Einbeziehung der Vereinigten Schweizerbahnen in den Ausnahmetarif für Wein und durch Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Schwefel.

Was die Massnahmen für Sicherung und Weiterentwicklung des Transitverkehrs durch die Schweiz anlangt, so ist zu berichten, dass mit dem 1. August 1887 die effektive Theilung des österreichisch-ungarisch-französischen Verkehrs zwischen den deutschen und schweizerischen Routen ins Leben trat, einstweilen jedoch erst auf Grund der im Jahr 1881 über erstere Routen erstellten und nur in geringem Mass ergänzten und berichtigten Tarife. Für vollständig neue Tarife haben sehr umfassende und zeitraubende Arbeiten stattgefunden, deren Abschluss jedoch sich durch das stete Dazwischentreten neuer, ausser der Einwirkung der schweizerischen Bahnen stehender Schwierigkeiten verzögert. Umsomehr sind wir genöthigt, der gleichzeitigen Ausbildung der schweizerischen Transittarife, und zwar auch derjenigen mit Delle, unsere angestrengte Aufmerksamkeit stetsfort zuzuwenden.

Von der uns zugestandenen, übrigens sehr bescheidenen Betheiligung am Transitverkehr zwischen Österreich-Ungarn und Süddeutschland sind wir auf Schluss des Berichtjahres zurückgetreten, unter gleichzeitiger Kündigung der wesentlich für diesen Verkehr vereinbarten Gemeinschaft zwischen der Bodensee- und der Landroute Lautrach-Konstanz; betheiligt bleiben wir dagegen, wegen der sich hier intensiver gestaltenden Konkurrenzverhältnisse, am Verkehr zwischen Österreich-Ungarn, einschliesslich Triest und Fiume, und den badisch-schweizerischen Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, ferner an demjenigen zwischen Vorarlberg und Tyrol und Südwestdeutschland, beziehungsweise Elsass-Lothringen. Zum Rücktritt vom ersterwähnten Verkehr sahen wir uns durch die Wahrnehmung bewogen, dass die einschlägigen Verbands-, Tarif-, Instradirungs- und Abrechnungsverhältnisse ganz ausnahmsweise komplizirt sind und daher einen Aufwand von Zeit und Kosten seitens aller Verbandsverwaltungen erheischen, welcher wenigstens für unsere Verwaltung ausser allem Verhältniss zu der erzielten Einnahme stand. Dazu kam die Zumuthung, dass wir aus den in Romanshorn eingelagerten und von dort nach Württemberg und Baden reexpedirten Getreidesendungen, welche je nach der Konstellation des Getreidemarktes gar nicht unbedeutend sind, die ganze Nettofracht, abzüglich einer unzureichenden Traktionsvergütung, den deutschen Bahnen abtreten. Ferner zeigte sich das Streben, unsere Verkehrsgebarung noch andern Hemmnissen zu unterstellen, welche theils mit unsern Lagerhauseinrichtungen unvereinbar wären, theils zum Ausgangspunkte weiterer Zumuthungen, namentlich hinsichtlich unserer Massnahmen zur Förderung des schweizerischen Transitverkehrs hätten werden können. Wir zogen vor, uns diesen Verhältnissen durch den Austritt aus dem süddeutschen Verband zu entziehen. Selbstverständlich werden, soweit die Betheiligten ungeachtet des Mangels direkter Tarife doch Vortheil an Einlagerung bezüglichlicher Sendungen in Romanshorn oder sonst an deren Leitung über schweizerische Routen finden, den letzteren die darauf erzielten Einnahmen nunmehr unverkürzt verbleiben.

Es ist in früheren Jahren gelungen, der schweizerischen Route einen ansehnlichen Transitverkehr zwischen Mittel- und namentlich Südfrankreich einer- und Österreich-Ungarn, ferner aus Bayern, Sachsen und dem übrigen Norddeutschland anderseits zu verschaffen. Durch die Eröffnung der Arlbergbahn hat derjenige mit Österreich-Ungarn selbstverständlich eine weitere Förderung gefunden, während der übrige zufolge gesteigerter Anstrengungen

der Konkurrenzrouten in wachsendem Mass als bedroht erscheint. Wir waren bemüht, dieser Gefahr durch verschiedene Tarifmassnahmen bestmöglich zu begegnen.

Der deutsch-italienische Transit-Güterverkehr ist in Zunahme begriffen, obschon die neuen direkten Tarife für denselben noch nicht in Kraft gesetzt werden konnten. Dasjenige Hinderniss, dessen wir im letztjährigen Berichte erwähnten, nämlich die vom Bundesrath im Jahr 1883 aufgestellten Grundsätze über die Rückwirkung ermässiger Taxen, wurde zwar seither durch eine Verständigung mit dem Eisenbahndepartement beseitigt, von welcher wir, trotzdem sie nicht in der von uns gewünschten grundsätzlichen Form erfolgte, doch die Verhütung unstatthafter Rückwirkungen aus den deutsch-italienischen Tarifen auf unsere übrigen Verkehre erwarten zu dürfen glauben. Dagegen traten neue Hindernisse von anderer Seite ein, insbesondere ein Versuch der deutschen Bahnen, die bisherige Konkurrenzregelung zwischen den verschiedenen Alpenrouten aufzuheben und dem deutsch-italienischen Verkehr deren beliebige Benutzung unter Aufhebung der bisher zwischen diesen Routen bestandenen Gemeinschaft frei zu stellen, wobei die Entstehung eines schädlichen Konkurrenzkampfes der theilgenommenen schweizerischen und österreichischen Bahnen unter sich nahe lag. Die Verhandlungen hierüber, bei denen die schweizerischen Bahnen sich die in letzterem Momente liegende Bedrohung nicht verhehlen konnten, zogen sich ins laufende Jahr hinüber und endigten in der Hauptsache mit der Rückkehr zu den bisherigen Vereinbarungen zwischen der Gotthard- und Brennerroute. Hierin ist der Grund zu suchen, wesshalb die neuen deutsch-italienischen Gütertarife und demzufolge auch die schweizerisch-italienischen im Berichtsjahr nicht mehr erschienen sind. Inzwischen beschränkten sich die tarifarischen Massnahmen für den deutsch-italienischen Verkehr auf das Nothwendigste. Davon mag erwähnt werden eine weitere Taxermässigung für einen Theil des Kohlenexports nach Italien seitens der deutschen Bahnen, welche dieselben zur Verhütung von Taxrückwirkungen auf die Kohlentarife mit der Central- und Nordostschweiz im Rückvergütungswege gewähren; ferner die Neuausgabe des Tarifs für den Lebensmittelexport aus Italien nach Deutschland, Belgien, Holland und England.

Im Personen- und Gepäckverkehr sind tarifarische Massnahmen von eingreifender Bedeutung nicht zu verzeichnen; die Thätigkeit der Verwaltung beschränkte sich ausschliesslich auf die Vervollständigung und Verbesserung der bestehenden internen und direkten Verkehrseinrichtungen und Beziehungen. Die spezielle Anführung der dadurch veranlassten grossen Zahl von Umrechnungen und Ergänzungen bestehender Tarife hätte wenig Interesse.

---

### III. Finanzverwaltung.

Wohl die bedeutendste Operation im Berichtsjahr auf diesem Gebiete besteht in der Umwandlung von drei Anleihen im Gesamtbetrag von etwa 87 Millionen Franken vom Zinsfusse von  $4\frac{1}{2}$  und  $4\frac{1}{4}$  % auf denjenigen von 4 %.

Über die Vorgeschichte dieser Konversion können wir uns auf deren Darstellung im Nachtrag zum vorjährigen Geschäftsbericht beziehen und uns hier darauf beschränken, Ihnen über die Ausführung und das Resultat derselben das nöthige Detail zur Kenntniss zu bringen.

Der am 21. Mai 1887 vom Verwaltungsrath genehmigte Vertrag mit der Schweizerischen Kreditanstalt hatte folgenden Wortlaut:

„Vertrag

zwischen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft in Zürich einerseits

und der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich Namens eines Finanzkonsortiums anderseits.

„Behufs Rückzahlung beziehungsweise Konversion ihrer  $4\frac{1}{2}$  und  $4\frac{1}{4}\%$  Anleihen im Betrage von zirka 87 Millionen Franken beabsichtigt die Schweizerische Nordostbahngesellschaft die Ausgabe eines  $4\%$  neuen Anleihe von gleichem Betrage, und sie wird zu diesem Behufe die erwähnten  $4\frac{1}{2}$  und  $4\frac{1}{4}\%$  Anleihen rechtzeitig zur Rückzahlung auf den 1. Oktober d. J. kündigen.

Ein Konsortium bestehend aus:

der Diskontogesellschaft in Berlin,

„ Bank für Handel und Industrie in Darmstadt,

„ Berliner Handelsgesellschaft in Berlin,

„ Deutschen Bank in Berlin,

dem Bankhaus M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.,

„ Comptoir d'Escompte de Paris in Paris,

„ Basler Bankverein in Basel,

der Basler Handelsbank in Basel,

„ Banque Nouvelle des Chemins de fer suisses in Genf, sowie

„ Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, welcher die Leitung der Konsortialangelegenheiten zusteht, — übernimmt, unter Ausschluss jeder Solidarhaft, die Garantie für das Gelingen der Konversion bis zum Belaufe von 84 Millionen Franken unter folgenden Bedingungen:

- „1. Das neue Anleihen bildet einen Bestandtheil des Hypothekaranleihe ersten Ranges der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft im Maximalbetrage von 160 Millionen Franken, wovon zur Zeit sich rund 138 Millionen im Umlauf befinden. Die Titel des neuen Anleihe sind bis 1. April 1897 unaufkündbar und von diesem Termin an mittelst jährlicher Ziehungen gemäss Amortisationsplan von 1887 bis längstens 1954 zu tilgen, wobei sich die Nordostbahn das Recht vorbehält, das Anleihen von 1897 an auf halbjährliche Kündigung hin ganz oder theilweise zurückzuzahlen.
- „2. Den Inhabern der alten Obligationen werden diejenigen des neuen Anleihe konversionsweise zum Parikurse angeboten.
- „3. Das Garantiekonsortium verpflichtet sich, denjenigen Theil des neuen Anleihe, welcher im Konversionswege nicht abgesetzt wird, bis zum Belaufe der garantirten Totalsumme von 84 Millionen Franken fest zum Parikurse, unter Verrechnung der Ratazinse, zu übernehmen und der Nordostbahngesellschaft den Gegenwerth spätestens auf den Termin zur Verfügung zu stellen, auf welchen die frühern Anleihen gekündigt werden.
- „4. Die Auflegung des neuen Anleihe zur Konversion geschieht durch die Nordostbahngesellschaft. Die Letztere verpflichtet sich, auf Verlangen des Garantiekonsortiums gleichzeitig eine öffentliche Subskription auf denjenigen Theil der garantirten 84 Millionen Franken zu eröffnen, welcher im Konversionswege nicht begeben werden sollte. Wird hiebei für den dieser Subskription unterstellten Theil ein höherer Erlös als  $100\frac{1}{4}\%$  erzielt, so wird der Überschuss zwischen dem Konsortium und der Nordostbahn je zur Hälfte getheilt. Die Festsetzung des Subskriptionspreises geschieht durch das Konsortium.
- „5. Die Nordostbahngesellschaft übernimmt die Kosten der Publikation betreffend die Kündigung der zu konvertirenden Anleihen und der Anfertigung der neuen Obligationen, sowie allfällig auszugebender Interimstitel. Alle übrigen Kosten, insbesondere diejenigen für Insertion der Konversions- und Subskriptionsofferte,

Provision und Auslagen der Anmeldestellen, Druck der Prospekte und Anmeldeformulare, Anfertigung der Konversionsstempel etc. etc., fallen zu Lasten des Konsortiums.

- „6. Als Anmeldestellen für die Konversion, sowie eventuell für die Subskription sind die bisherigen Zahlstellen der Nordostbahngesellschaft, sowie weitere vom Konsortium zu bestimmende Bankinstitute und Firmen zu bezeichnen. Die Nordostbahngesellschaft verzichtet für diejenigen Anmeldungen, welche bei ihrer eigenen Kasse eingereicht werden, auf jede Provisionsvergütung.
- „7. Allfällige Kosten für ausserkantonalen Stempel sind von den Abnehmern der zu stempelnden Obligationen und Interimstitel zu tragen. Dagegen verpflichtet sich die Nordostbahngesellschaft, für die Cotirung des neuen Anleihe an den Börsen von Berlin und Frankfurt a/M. bis auf Weiteres besorgt zu sein, sowie im Einvernehmen mit dem Konsortium auf diesen beiden Plätzen Zahlstellen für die Einlösung der Coupons des Anleihe zum jeweiligen Tageskurse zu errichten.
- „8. Im Falle der Veranstaltung einer öffentlichen Subskription vergütet die Nordostbahngesellschaft denjenigen Subskribenten, welche ihre Titel vor dem Rückzahlungstermin der alten Obligationen voll einzahlen, die Zinse bis dahin zu  $2\frac{1}{2}\%$  p. a.
- „9. Als Entschädigung für die vom Konsortium gemäss dem Vorstehenden einzugehenden Verpflichtungen vergütet die Nordostbahngesellschaft denselben eine Aversalprovision von  $\frac{3}{4}\%$  der garantirten Totalsumme von 84 Millionen Franken, d. h. den Betrag von Fr. 630,000 (Sechshundertdreissigtausend Franken), zahlbar am 1. Oktober 1887.
- „10. Sollten vor der Kündigung der bisherigen Anleihen politische Ereignisse eintreten, welche eine imminente Kriegsgefahr in sich bergen, so steht dem Garantiekonsortium das Recht zu, von dem Vertrage zurückzutreten.
- „11. Die Nordostbahngesellschaft verpflichtet sich, die Vorbereitungen für die Emission des neuen Anleihe (Konversion, wie eventuell auch Subskription) derart zu beschleunigen, dass dieselbe auf Verlangen des Konsortiums spätestens auf den 6. Juni a. c. angesetzt werden kann.

„Der Abschluss des gegenwärtigen Vertrages geschieht unter dem Vorbehalt der Ratifikation sowohl des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft als auch desjenigen der Schweizerischen Kreditanstalt.

„Nach beiderseitiger Ratifikation wird die Schweizerische Kreditanstalt der Nordostbahngesellschaft die Beträge aufgeben, für welche jede einzelne der als Theilhaber des Garantiekonsortiums genannten Firmen an den Letzteren theilhaftig ist, und ihr die darauf bezüglichen Verpflichtungserklärungen derselben zu Handen stellen.

„Die Kreditanstalt besorgt jeden Verkehr zwischen der Nordostbahn und dem Konsortium.

Zürich, den 16. Mai 1887.

„Für die Direktion  
der Schweizerischen Nordostbahn:  
STUDER.“

„Namens des Garantiekonsortiums,  
Schweizerische Kreditanstalt:  
SPÜHLER. M. ESSLINGER.“

„Der vorstehende Vertrag wird genehmigt.

„Zürich, den 21. Mai 1887.

„Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident: Dr. RÖMER.

Der Sekretär: Dr. HÜRLIMANN.“



Firma Orell Füssli & Co. in Zürich übertragen worden. Obgleich schon am 25. Mai das Gesuch um Bewilligung der Eintragung des neuen Anleihens ins eidgenössische Pfandbuch an den schweizerischen Bundesrath abgegangen war, wurde diese Bewilligung erst am 15. Juli ertheilt, so dass mit dem Druck nicht vor dem 18. Juli begonnen werden konnte. Zur Erleichterung der Arbeit des Pfandbuchführers wurde demselben jedoch vom Eisenbahndepartement gestattet, der Druckerei sein Facsimile anzuvertrauen, und um die Ausfertigung zu beschleunigen, hatte auch der Verwaltungsrath erlaubt, die Unterschrift eines Mitgliedes der Direktion auf der Druckerpresse anzubringen. Aus ähnlichen Gründen hatte schon bei früheren Emissionen die zürcherische Finanzdirektion ihren Stempel unter Kontrolle eines ihrer Beamten durch die Druckerei besorgen lassen, so dass die letztere nun im Falle war, wöchentlich 15,000 Stück Obligationen mit dem Staatsstempel und mit zwei gedruckten Unterschriften versehen, abzuliefern, welche nur noch der effektiven Unterschrift eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes bedurften. Diese letztere wurde durch 10 Mitglieder der Behörde, welche sich freiwillig dazu anboten, in verhältnissmässig kurzer Zeit geleistet, und es konnte schon im September mit dem Umtausch von neuen Obligationen gegen solche mit dem Konversionsstempel versehen und gegen Interimsscheine begonnen werden.

Dieser Umtausch war eine sehr umfangreiche und verantwortungsvolle Arbeit, welche aber durch unser Rechnungsbureau unter Zuzug von wenigen Hilfskräften und unter Leitung unsers Herrn Rechnungsrevisors Schweizer rasch und ohne irgend welchen Anstand durchgeführt wurde. Von den konvertirten 158,400 Obligationen waren schon am 15. Oktober 151,582 Stück gegen neue ausgewechselt, so dass nur noch 6,818 Stück ausstehend blieben, von denen die letzten erst am 12. März 1888 zum Umtausch kamen. In derselben Zeit wurden von den subskribirten und zugetheilten 9,600 Interimsscheinen 7,506 gegen neue Obligationen umgewechselt, so dass hievon am 16. Oktober noch 2,094 Stück ausstehend blieben, welche schon bis 19. Januar 1888 vollständig umgetauscht waren. Über die Garantiesumme von 84 Millionen Franken hinaus kamen zur Rückzahlung aus eigenen Mitteln Fr. 2,720,000 oder 5,440 Obligationen, welche nach und nach eingeliefert wurden, aber zur Stunde noch nicht vollständig eingegangen sind.

Behufs Durchführung dieser Operation wurden im eidgenössischen Pfandbuche in 5 Serien vom 15. September bis 5. Dezember eingetragen:

No. 1—173,440 neue Titel zu Fr. 500	.	.	.	.	.	.	.	.	.	= Fr. 86,720,000. — Cts.
und dagegen am Pfandbuch gelöscht:										
den 20. April 1888 172,500 Titel	.	.	.	.	.	.	.	.	.	= Fr. 86,250,000. — "
den 14. Mai 1888 600 "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	= " 300,000. — "
173,100 Titel	.	.	.	.	.	.	.	.	.	= Fr. 86,550,000. — Cts.
so dass noch ausstehen 340 "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	= " 170,000. — "
wie oben 173,440 Titel	.	.	.	.	.	.	.	.	.	= Fr. 86,720,000. — Cts.

Ferner wurden im Berichtsjahr im Pfandbuche gelöscht:

a) Von dem auf 1. Oktober 1886 gekündigten 4 1/2 % Gemeinschaftsanleihen mit der Centralbahn vom 1. April 1874:

	Titel zu Fr. 1000	zu Fr. 500	Nominalbetrag
am 4./5. August 1887	167	118	Fr. 226,000
" 30. November 1887	36	63	" 67,500
" 14. Mai 1888	7	7	" 10,500
Total	210	188	Fr. 304,000. — Cts.
Übertrag			Fr. 304,000. — Cts.

„Dem vorstehenden Vertrage wird hiemit die vorbehaltene Ratifikation ertheilt.

„Zürich, den 21. Mai 1887.

„Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Kreditanstalt:

„Der Vorsitzende: G. STOLL.

„Der Direktor: SPÜHLER.“

Diesem Vertrage gemäss wurde am 1. Juni 1887 die Kündigung folgender Anleihen auf den 1. Oktober 1887 zur Rückzahlung publizirt:

1.  $4\frac{1}{2}\%$  Anleihe von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879, I. Emission
2.  $4\frac{1}{2}\%$  „ „ 17 „ „ „ 1. Oktober 1880, II. „
3.  $4\frac{1}{4}\%$  „ „ 10 „ „ „ 15. April 1884, III. „

und gleichzeitig der Prospekt für deren Konversion in ein  $4\%$  Anleihen zu pari, sowie für Subskription auf den verfügbaren Rest des letzteren zum Kurse von  $100\frac{1}{4}$  ebenfalls veröffentlicht.

In Folge dieser Kundgebungen wurden a) zur Konversion angemeldet . . . Fr. 79,200,000. — Cts.

b) durch Subskription gezeichnet . . . „ 17,800,000. — „

Total der Anmeldungen . . . Fr. 97,000,000. — Cts.

Das Konsortium hatte aber die Garantie nur bis zum Betrage von . . . „ 84,000,000. — „

übernommen, so dass die Subskriptionen um . . . Fr. 13,000,000. — Cts.

zu reduzieren waren und den Subskribenten nur die Differenz zwischen . . . Fr. 84,000,000. — Cts.

und den konvertirten . . . „ 79,200,000. — „

zuzutheilen war mit . . . Fr. 4,800,000. — Cts.

oder nicht ganz  $27\%$  des subskribirten Betrags.

Von den auf 1. Oktober 1887 gekündigten Anleihen befanden sich in Zirkulation und wurden zur Konversion angemeldet:

	in Zirkulation	konvertirt	zur Rückzahlung
vom $4\frac{1}{2}\%$ 68 Mill. Anleihen vom 1. Februar 1879	Fr. 66,840,000. — Cts.	Fr. 60,672,500. — Cts.	Fr. 6,167,500. — Cts.
„ $4\frac{1}{2}\%$ 17 „ „ „ 1. Oktober 1880	„ 16,400,000. — „	„ 15,313,000. — „	„ 1,087,000. — „
„ $4\frac{1}{4}\%$ 10 „ „ „ 1. April 1884	„ 3,480,000. — „	„ 3,214,500. — „	„ 265,500. — „
	Fr. 86,720,000. — Cts.	Fr. 79,200,000. — Cts.	Fr. 7,520,000. — Cts.

Von den Subskribenten wurden einbezahlt . . . „ 4,800,000. — „

Zur Rückzahlung aus verfügbaren Mitteln der Nordostbahn verblieben . . . Fr. 2,720,000. — Cts

Die Anmeldungen zur Konversion und Subskription vertheilten sich wie folgt:

	Konversion	Subskription	Total
auf die Schweiz . . .	Fr. 73,226,000. — Cts.	Fr. 16,087,000. — Cts.	Fr. 89,313,000. — Cts.
auf Deutschland . . .	„ 1,865,000. — „	„ 1,702,500. — „	„ 3,567,500. — „
auf Frankreich . . .	„ 4,109,000. — „	„ 10,500. — „	„ 4,119,500. — „

Fr. 79,200,000. — Cts. Fr. 17,800,000. — Cts. Fr. 97,000,000. — Cts.

Behufs Durchführung der ganzen Operation musste zunächst auf die Anfertigung der 174,000 neuen Obligationenformulare Bedacht genommen werden. Der Druck derselben, einschliesslich Papierlieferung, war durch Vertrag der



	Übertrag	Fr. 304,000. — Cts.
Im vorjährigen Geschäftsbericht waren als gelöscht bezeichnet . . . . .	„	39,692,500. — „
und es stehen daher nur noch aus . . . . .	„	3,500. — „
um die Summe des Gemeinschaftsanleihe zu vervollständigen mit . . . . .	Fr.	40,000,000. — Cts.
wovon für Rechnung der Centralbahn . . . . .	„	20,000,000. — „
fallen und auf Rechnung der Nordostbahn . . . . .	Fr.	20,000,000. — Cts.

b) Vom Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken, einschliesslich der achten Amortisationsquote laut Amortisationsplan per 1. Februar 1887:

640	Obligationen der I. Emission vom 1. Februar 1879
740	„ „ II. „ „ 1. Oktober 1880
520	„ „ III. „ „ 15. April 1884

am 4./5. August 1887 1900 Obligationen à Fr. 500 = . . . . .	Fr. 950,000. —
--------------------------------------------------------------	----------------

Gegenüber den neuen Einträgen ins Pfandbuch von . . . . .	Fr. 86,720,000. — Cts.
-----------------------------------------------------------	------------------------

betragen also die Löschungen im Berichtsjahr:

aus den drei gekündigten Anleihen . . . . .	Fr. 86,550,000. — Cts.
aus dem Gemeinschaftsanleihen . . . . .	„ 304,000. — „
aus älteren Posten und Amortisationen . . . . .	„ 950,000. — „
	Fr. 87,804,000. — Cts.

Gemäss Vertrag mit der Schweizerischen Kreditanstalt, Namens des Garantiekonsortiums vom 16. Mai 1887, fallen demselben sämtliche auf die Konversion und Subskription bezüglichen Unkosten zur Last, und es wurden daher der Nordostbahn von der Kreditanstalt zurückvergütet:

Die Konversions- und Subskriptionskosten . . . . .	Fr. 90,002. 85 Cts.
abzüglich $\frac{1}{4}\%$ auf der Subskriptionssumme von Fr. 4,800,000 . . . . .	„ 12,000. — „
Netto . . . . .	Fr. 78,002. 85 Cts.

wogegen die Nordostbahn die Emissionskosten des  $\frac{4}{10}\%$  Anleihe von 87 Millionen Franken vom 1. Oktober 1887 zu tragen hat, welche sich belaufen auf:

1. Anfertigung von 175,000 Obligationen . . . . .	Fr. 23,170. — Cts.
2. Zürcher Staatsstempel . . . . .	„ 17,500. — „
3. Unterzeichnen, Falzen, Bandiren etc. . . . .	„ 3,326. 40 „
4. Insertionskosten betreffend Kündigung etc. . . . .	„ 5,588. 65 „
5. Druckkosten, Porti, Assekuranzen etc. . . . .	„ 3,860. 79 „
6. Löschungsgebühren am Pfandbuch 172,500 Obligationen zu 2 Cts. Fr. 3,450. — Cts.	
Fr. 86,250,000 zu 20 Cts. per $\frac{0}{100}$ . . . . .	„ 17,250. — „
	„ 20,700. — „
	Fr. 74,145. 84 Cts.

Zu diesen Unkosten kommt die vertragliche Provision an das Garantiekonsortium von $\frac{3}{4}\%$ auf 84 Millionen Franken mit . . . . .	„ 630,000. — „
Totalkosten . . . . .	Fr. 704,145. 84 Cts.

wovon jedoch, da das Jahr 1887 nur für 3 Monate den Vortheil der Zinsreduktion geniesst, in der Rechnung dieses Jahres nur die eigentlichen Unkosten von . . . . .	Fr. 74,145. 84 Cts.
und $\frac{1}{3}$ der Provision mit . . . . .	„ 210,000. — „
zusammen .	Fr. 284,145. 84 Cts.

dem Betriebe belastet sind, während Fr. 420,000 auf die nächsten Jahre übergetragen werden.

Der am 29. Dezember v. J. mit Ihrer Vollmacht vom Verwaltungsrathe genehmigte, vom 24. November datirte Vertrag mit einem Konsortium von Bankinstituten betreffend Erhöhung des Aktienkapitals der Nordostbahn konnte auf den darin festgesetzten Termin vom 29. Februar 1888 nicht in Kraft treten, weil die hiefür aufgestellten Bedingungen nicht erfüllt werden konnten. Die Subskription auf die neuen Prioritätsaktien konnte nicht stattfinden, weil die Generalversammlung vom 25. Februar sich noch über den Verkauf der Unternehmung auszusprechen hatte, und weil die dem Vertrag zu Grunde liegende Statutenänderung vom Bundesrathe nicht genehmigt war. Nachdem dann aber der Abbruch der Rückkaufsunterhandlungen einmal konstatiert war (vgl. den zweiten Spezialbericht) und der schweizerische Bundesrath mit Beschluss vom 13. April sowohl die Statutenrevision genehmigt, als auch die Aufhebung der Dividendensperre beschlossen hatte „sobald der Ausweis über die Erhöhung des Aktienkapitals im Sinne der unterm 29. Dezember v. J. revidirten Statuten geleistet sein werde“, lag es in unserer Pflicht, die Verhandlungen mit der Schweizerischen Kreditanstalt neuerdings aufzunehmen, um den Vertrag vom 24. November wieder ins Leben zu rufen. Das Resultat dieser Verhandlungen war eine Vereinbarung, deren Wortlaut wir im zweiten Spezialbericht bereits mitgetheilt haben, und welche mit wenigen Modifikationen den Vertrag vom 24. November 1887 wieder in Kraft setzt.

Es wird nun demnächst die Subskription auf die neuen 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Prioritätsaktien eröffnet und die Kündigung der alten 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Prioritäten auf 31. Dezember l. J. publizirt sein.

Um nicht bloss die Begebung der neuen Prioritätsaktien von 22 Millionen, sondern auch diejenige der im Vertrag vom 24. November und in den neuen Statuten behufs Ausrichtung der rückständigen Dividenden der alten Prioritäten vorbehaltenen 4 Millionen zu sichern, haben wir uns ferner, unter Ratifikationsvorbehalt durch unseren Verwaltungsrath, mit der Schweizerischen Kreditanstalt darüber verständigt, dass dieselbe allfällig nicht zum Austausch gegen 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Prioritätsaktien präsentirte Dividendenscheine käuflich übernehme und dafür von der Nordostbahn die betreffenden Aktientitel erhalte. Indessen wird diese Verständigung der Gegenstand einer nach der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung stattfindenden besonderen Publikation bilden.

Wie bisher, wird die Betriebsrechnung und die Gewinn- und Verlustrechnung in Abschnitt IV D „Finanz-ergebniss“ einlässlich behandelt, so dass wir uns auch hier auf einige Nachweise zur Bilanz beschränken können.

#### Bilanz vom 31. Dezember 1887 (Debitoren).

##### VI. Verfügbare Mittel.

##### 1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben:

Der Kassensaldo vom 31. Dezember 1886 betrug . . . . .	Fr. 701,149. 08 Cts.
Dazu kam im Jahr 1887 ein Verkehr im Soll von . . . . .	„ 63,898,382. 83 „
	Fr. 64,599,531. 91 Cts.
Davon ab: der Umsatz im Haben mit . . . . .	„ 63,978,153. 40 „
Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1887, einschliesslich Checkguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel ein Kassabestand von . . . . .	Fr. 621,378. 51 Cts.
Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuilles mit 31. Dezember 1887 von . . . . .	„ 6,676,017. 55 „
Total gleich der Bilanz	Fr. 7,297,396. 06 Cts.

## 2. Werthschriften:

a) Die eigenen Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1886 . Fr. 927,667. 50 Cts.  
und vermehrten sich im Jahr 1887

durch Übernahme von Schuldbriefen . . . Fr. 65,000. — Cts.

„ Ankauf von 4 0/0 Obligationen der  
Hypothekarbank Winterthur, bestimmt für  
Krankenkassen- und Kautionsgelder . „ 50,000. — „

„ Ankauf von 39 Obligationen Zürich-Zug-  
Luzern . . . . . „ 19,500. — „

„ Übernahme von 4 0/0 Nordostbahnobli-  
gationen . . . . . „ 3,511,000. — „

Fr. 3,645,500. — Cts.

ab: Verminderung durch Abzahlungen . . . „ 37,992. 50 „

„ 3,607,507. 50 „

Bestand am 31. Dezember 1887 Fr. 4,535,175. — Cts.

welche wie folgt ausgewiesen werden:

6 Stück 4 0/0 verzinsliche Schuldbriefe und 1 Gut-  
schein . . . . . Fr. 125,175. — Cts.

1073 „ Obligationen Zürich-Zug-Luzern zu  
Fr. 500 . . . . . „ 536,500. — „

12 „ 4 0/0 Obligationen der Hypothekarbank  
Winterthur . . . . . „ 50,000. — „

65 „ 4 0/0 Nordostbahnobligationen von 1862  
zu Fr. 1000. . . . . „ 65,000. — „

7501 „ 4 0/0 Nordostbahnobligationen, diverse, zu  
Fr. 500 . . . . . „ 3,750,500. — „

8 „ 4 0/0 Nordostbahnobligationen, als Kauti-  
on deponirt . . . . . „ 8,000. — „

wie oben Fr. 4,535,175. — Cts.

b) Noch nicht ausgegebene Obligationen der Nordostbahn. — Auf das Pfandrecht  
der noch nicht eingetragenen Obligationen der III. Emission vom 15. April 1884  
von Fr. 6,500,000 wurde seiner Zeit verzichtet, weil dieselben zu 4 1/4 0/0  
verzinslich waren, dagegen sind noch zum Eintrag bereit 4 0/0 Obligationen im  
Betrage von . . . . . „ 2,280,000. — „  
wofür hinreichend abbezahlte Titel früherer Anleihen bereits gelöscht worden sind.

Total gleich der Bilanz Fr. 6,815,175. — Cts.

## 3. Entbehrliche Liegenschaften:

a) Liegenschaftsconto der Nordostbahn:

Inventarwerth 31. Dezember 1886 . . . . . Fr. 1,034,809. 16 Cts.

„ der Verkäufe im Berichtsjahr . . . . . „ 103,461. 62 „

„ 31. Dezember 1887 . . . . . Fr. 931,347. 54 Cts.

Übertrag Fr. 931,347. 54 Cts.

Übertrag Fr. 931,347. 54 Cts.

Die Verkäufe ertrugen:

α. Abtretung an den Bauconto für Bahnzwecke	Fr. 3,434. — Cts.
β. Das ehemalige Herrschaftsgut Venedigli Enge.	" 91,229. — "
γ. 1/2 Antheil Quellwasser im Müsli Wollishofen .	" 1,500. — "
δ. 23 Parzellen in verschiedenen Gemarkungen .	" 4,607. 05 "
Dazu Einnahmen an Pacht- und Miethzinsen .	" 29,813. 96 "

Total der Einnahmen Fr. 130,584. 01 Cts.

abzüglich: Inventarwerth der Verkäufe . .	" 103,461. 62 "
	Fr. 27,122. 39 Cts.

und abzüglich die Ausgaben für Fertigungen, Reparaturen, Steuern, Assekuranz etc. . .

" 3,652. 52 "

Netto-Einnahme Fr. 23,469. 87 Cts.

welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziff. 10 d „aus sonstigen Quellen“ vereinmahmt sind.

b) Liegenschaftenconto Enge (Villenquartier):

Der Saldo dieses Conto betrug Ende 1886 . . Fr. 354,966. 75 Cts.

Verkauft wurden 34,7 m<sup>2</sup>

wovon der halbe Antheil

am Erlös beträgt . Fr. 1,041. — Cts.

abzüglich Netto-Ausgaben

des Korrentverkehrs für

Bewirthschaftung etc. . " 176. 55 "

" 864. 45 "

Inventarwerth am 31. Dezember 1887

" 354,102. 30 "

Total gleich der Bilanz

Fr. 1,285,449. 84 Cts.

4. Materialvorräthe:

deren Werth betrug am . .	31. Dez. 1886	31. Dez. 1887	Vermehrung + Verminderung ÷
1. Der Materialconto (Kohlen, Holz, Eisen etc.) . . .	Fr. 674,425. 88 Cts.	Fr. 841,643. 70 Cts.	+ Fr. 167,217. 82 Cts.
2. Materialrechnung des Obering. (Schienen, eiserne und hölzerne Schwellen, Weichen) . . .	" 1,601,566. 35 "	" 1,190,264. 42 "	÷ " 411,301. 93 "
3. Werkstättenconto (Achsen, Räder, Bandagen etc.) . . .	" 334,360. — "	" 326,942. 71 "	÷ " 7,417. 29 "
Total	Fr. 2,610,352. 23 Cts.	Fr. 2,358,850. 83 Cts.	÷ Fr. 251,501. 40 Cts.

Die Vermehrung der Vorräthe der Materialverwaltung gegen das Vorjahr rührt hauptsächlich von Kohlen und Holz her, während die Verminderung der Vorräthe der Materialrechnung des Oberingenieurs in Folge des Übergangs

zum System des eisernen Oberbaues durch die Abnahme des Bestandes an hölzernen Schwellen und Bahnhölzern verursacht wurde und die Lieferung neuer Schienen, eiserner Schwellen und Befestigungsmittel nicht in dem Umfang stattgefunden hatte wie 1886.

#### IV. Betrieb.

##### A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,897,175 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute und die durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes ist unverändert auf 564 Kilometer geblieben.

Im Jahr 1887 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 113 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

	1886	1887
	Kilometer	Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge . . . .	2,039,807	2,116,145
2. Gemischte Züge . . . . .	440,961	378,755
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	262,590	280,775
	<hr/> 2,743,358	<hr/> 2,775,675
b) Ergänzungs- und Extrazüge . . . .	89,868	121,500
	<hr/> 2,833,226	<hr/> 2,897,175

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### 1. Einnahmen.

1886 (564 Kilometer)				1887 (564 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Nordostbahn (eigenes Netz).										
5,264,375	78	34.75	I. Ertrag des Personentransportes	5,341,288	03	36.28	76,912	25	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
417,940	15	2.76	1. Vom Gepäck . . . . .	411,586	13	2.79	—	—	6,354	02
320,155	48	2.11	2. Von Thieren . . . . .	261,982	99	1.78	—	—	58,172	49
7,780,236	61	51.85	3. Von Gütern . . . . .	7,768,891	05	52.77	—	—	11,345	56
8,518,332	24	56.22		8,442,460	17	57.84	—	—	75,872	07
13,782,708	02	90.97		13,783,748	20	93.62	1,040	18	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,273,352	92	8.40	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	834,438	53	5.67	—	—	438,914	39
81,336	61	0.54	2. Ertrag von Hülfsgeeschäften . .	89,263	72	0.61	7,927	11	—	—
13,922	24	0.09	3. Sonstige Einnahmen . . . . .	15,407	08	0.10	1,484	84	—	—
1,368,611	77	9.03		939,109	33	6.38	—	—	429,502	44
15,151,319	79	100	. . . . . Total der Einnahmen . . . . .	14,722,857	53	100	—	—	428,462	26

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen rund  $1\frac{1}{2}\%$  mehr als jene des Vorjahres; die Mehreinnahme rührt wesentlich vom Ertrag der Retourbillete III. Klasse her und scheint, da im Berichtsjahre keine grossen Feste oder besondere Anlässe, welche eine ausnahmsweise lokale Steigerung des Personenverkehrs hätten veranlassen können, vorgekommen sind, auf normaler Entwicklung des Verkehrs zu beruhen. Immerhin hält, wie aus den nachfolgenden Tabellen 3 und 8 hervorgeht, die Vermehrung der Einnahmen nicht gleichen Schritt mit der Vermehrung des Verkehrs beziehungsweise der Transportleistungen. Wohl in Folge der reichlichen und bessern Personenverkehrsverbindungen mit III. Klasse verschiebt sich das Frequenzverhältniss zwischen II. und III. Klasse allmähig zu Gunsten der letztern, so dass die mittlere Einnahme pro Personenkilometer seit einigen Jahren im Sinken begriffen ist. Aus demselben Grunde ist der Verkehr in Güterzugsbilletten (eine Einrichtung, die bei keiner andern schweizerischen Bahn besteht) nachgerade zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken; derselbe bezieht sich dormalen nur noch auf  $1,71\%$  des Gesamtverkehrs, und die Einnahmen hieraus belaufen sich nur noch auf  $0,82\%$  der Gesamteinnahme, so dass, wenn die fragliche Einrichtung nicht in den Konzessionen vorgeschrieben wäre, kaum noch ein ausreichender Grund zur längern Aufrechterhaltung derselben vorhanden sein dürfte. Eine beträchtliche Steigerung des Verkehrs haben die in der Nähe von Zürich gelegenen Stationen, insbesondere jene des untern Theils der linksufrigen Zürichseebahn zu verzeichnen.

Die Mindereinnahme im Gepäckverkehr ist von keinem Belange; dagegen erzeugt der Viehverkehr einen ganz bedeutenden Ausfall. Derselbe rührt hauptsächlich von dem Ausbleiben der Kleinviehtransporte aus Österreich-Ungarn nach Frankreich her, was durch die Änderung der Zollverhältnisse herbeigeführt worden ist.

Der Güterverkehr hat eine an sich nicht erhebliche Mindereinnahme zu verzeichnen, nicht als Folge von geringerm Verkehr, sondern wesentlich aus einer kleinen Verminderung der mittlern Transportlänge herrührend. Laut

Tabelle 2 weisen fast alle Güterklassen eine kleine Vermehrung der Quantitäten, die letzte Klasse (Sp. T. III, Rohmaterialien) sogar eine ganz beträchtliche Zunahme auf. Aus letzterm Umstande erklärt sich auch der Rückgang der mittlern Einnahme pro Tonnenkilometer. Das beträchtliche Anwachsen der Quantitäten in Sp. T. III erklärt sich zunächst (laut Tabelle 7) durch die Vermehrung der Kohlentransporte; doch haben auch die Eisen- und Baumaterialtransporte bedeutend dazu beigetragen. Die geringe Obsternte der Ostschweiz bewirkte dagegen einen starken Rückgang der Obsttransporte; desgleichen haben die Transporte der Milchprodukte und die Rohzuckersendungen (im Transit durch die Schweiz nach Italien) verhältnissmässig stark abgenommen. Die Ursache dieser Erscheinungen ist vorwiegend in den politischen und Zollverhältnissen der Nachbarstaaten zu finden.

Die „Verschiedenen Einnahmen“ sind im Berichtsjahr um Fr. 429,502. 44 Cts. unter denjenigen des Jahres 1886 verblieben. Die „Pacht- und Miethzinse“ (Titel 1) haben nämlich Fr. 438,914. 39 Cts. weniger aufzuweisen, während dagegen der „Ertrag der Hülfsgeschäfte“ (Titel 2) sich um Fr. 7,927. 11 Cts. gesteigert hat, und an „sonstigen Einnahmen“ (Titel 3) Fr. 1,484. 84 Cts. mehr eingegangen sind. Der bedeutende Einnahmenrückgang auf dem Titel 1, wovon allein Fr. 438,566. 63 auf die Rubrik *c* „Rollmaterial“ entfallen, ist indessen zum weitaus grössten Theile nur scheinbar ein solcher und beruht in der Wirklichkeit auf einem veränderten Abrechnungsverfahren über Wagenmiethe. Von den schweizerischen Konferenzverwaltungen wurde im Berichtsjahre, wie an anderer Stelle bereits erwähnt ist, eine Zentralabrechnungsstelle in Zürich mit gleichzeitigem Anschluss an das deutsche Zentralabrechnungsbureau für Wagenmiethe in Magdeburg etablirt. Durch diese Einrichtung wurde die Möglichkeit geboten, vom 1. Januar 1887 ab die Antheile jeder Bahn für gegenseitige Wagenmiethe von vorneherein genau auszuscheiden und zur Verrechnung zu bringen. Es erscheinen daher unter vorgenanntem Einnahmenkapitel III. 1 *c* im Jahr 1887 nur noch die effektiven eigenen Einnahmenantheile, während in demjenigen der Vorjahre auch die von der Nordostbahn vermittelten Betreffnisse dritter Verwaltungen inbegriffen waren. Diese Erläuterung gilt auch für die analoge Ausgabenrubrik V. A 3, welche gegenüber 1886 ebenfalls eine Verminderung von Fr. 385,460. 89 Cts. erzeugt. Werden die Nettoausgaben für Wagenmiethe in den Jahren 1886 und 1887 miteinander verglichen, so sind dieselben allerdings von Fr. 77,631. 51 Cts. im Jahr 1886 auf Fr. 130,737. 25 Cts. im Jahr 1887 gestiegen. Diese Ausgabenvermehrung hat ihren Grund theilweise in dem Wegfall der in unserm letztjährigen Berichte bemerkten nachträglichen Einnahme von Fr. 11,832. 58 Cts. vom Jahr 1885 aus dem schweizerischen Güterwagenverband und in den Minderleistungen unserer Wagen auf den deutschen Bahnen; letzteres vorwiegend daher rührend, dass die eigenen Ruhrkohlenbezüge im Jahr 1887 auf dem Wasserwege nach Mannheim und Ludwigshafen gelangten, wesshalb unsere betreffenden Kohlenwagen nur noch nach diesen beiden Stationen statt direkt nach dem Ruhrbecken zu laufen hatten. Der diesfällige Einnahmehausfall findet seinen Ausgleich in den billigeren Kohlenpreisen. Sodann haben die fremden Wagen etwa 3,460,000 Achsenkilometer mehr auf den Nordostbahnlinien zurückgelegt als im Vorjahre; soweit es die Personenwagen betrifft als Naturalausgleichung früherer Mehrleistungen der Nordostbahn und hinsichtlich der Güterwagen in Folge der massenhaften Kohlenzufuhr im I. Quartal des Jahres 1887 wegen der damaligen Kriegsbefürchtungen, in den letzten Monaten des Jahres aber wegen des gesteigerten Transitverkehrs nach Italien.

## 2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1886		1887		1886			1887		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
<b>I. Personentransport.</b>										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	25,173	0.43	24,000	0.40	154,563. 86	2.93		157,418. 82	2.95	
" " . . . II. "	250,217	4.28	249,480	4.15	772,624. 98	14.67		773,763. 65	14.49	
" " . . . III. "	1,183,764	20.27	1,189,159	19.80	1,237,121. 60	23.50		1,237,895. 69	23.18	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	5,641	0.10	4,526	0.08	3,618. 37	0.07		2,854. 72	0.05	
" " . . . III. "	118,600	2.03	98,156	1.63	51,229. 03	0.97		41,304. 07	0.77	
Hin- und Rückfahrt . . . I. "	5,070	0.09	5,374	0.09	16,152. 15	0.31		17,088. 62	0.32	
" " " . . . II. "	447,532	7.66	456,556	7.60	552,450. 89	10.49		569,120. 29	10.65	
" " " . . . III. "	2,923,700	50.05	3,038,448	50.60	1,889,840. 97	35.90		1,949,046. 23	36.49	
Abonnementsbillete . . . II. "	144,630	2.48	138,986	2.32	59,423. 45	1.13		56,325. 44	1.05	
" " " . . . III. "	448,216	7.67	474,564	7.90	90,451. 12	1.72		93,792. 22	1.76	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	38,705	0.66	54,555	0.91	32,030. 43	0.61		45,195. 30	0.85	
Gesellschafts-, Schul- und } I. "	7,135	0.12	8,026	0.13	31,936. 33	0.60		28,328. 88	0.53	
Lustfahrten . . . } II. "	70,937	1.22	78,975	1.32	148,040. 61	2.83		156,905. 39	2.94	
" " " } III. "	171,929	2.94	184,149	3.07	224,891. 99	4.27		212,248. 71	3.97	
<b>Total</b>	<b>5,841,249</b>	<b>100</b>	<b>6,004,954</b>	<b>100</b>	<b>5,264,375. 78</b>	<b>100</b>		<b>5,341,288. 03</b>	<b>100</b>	
<b>Rekapitulation nach Klassen:</b>										
I. Klasse . . . . .	37,378	0.64	37,400	0.62	202,652. 34	3.85		202,836. 32	3.80	
II. " . . . . .	918,957	15.73	928,523	15.46	1,536,158. 30	29.18		1,558,969. 49	29.19	
III. " . . . . .	4,884,914	83.63	5,039,031	83.92	3,525,565. 14	66.97		3,579,482. 22	67.01	
<b>Total</b>	<b>5,841,249</b>	<b>100</b>	<b>6,004,954</b>	<b>100</b>	<b>5,264,375. 78</b>	<b>100</b>		<b>5,341,288. 03</b>	<b>100</b>	
<b>II. Gepäcktransport</b>	<b>Tonnen</b>		<b>Tonnen</b>							
	20,442		20,029		417,940. 15			411,586. 13		
<b>III. Viehtransport.</b>	<b>Stück</b>		<b>Stück</b>							
Klasse I . . . . .	5,382	0.92	7,301	2.17	320,155. 48			261,982. 99		
" II . . . . .	57,114	9.72	45,736	13.61						
" III . . . . .	58,811	10.01	64,577	19.22						
" IV . . . . .	466,196	79.35	218,381	65.00						
<b>Total</b>	<b>587,503</b>	<b>100</b>	<b>335,995</b>	<b>100</b>	<b>320,155. 48</b>			<b>261,982. 99</b>		
<b>IV. Gütertransport.</b>	<b>Tonnen</b>		<b>Tonnen</b>							
Eilgut . . . . .	45,723	2.94	46,663	2.88	7,175,195. 43	92.22		7,167,442. 70	92.26	
Stückgutklasse I . . . . .	130,222	8.30	134,033	8.26						
" II . . . . .	122,967	7.90	126,886	7.82						
Wagenladungsklasse A <sup>1</sup> . . . . .	57,721	3.77	58,812	3.63						
" B . . . . .	77,475	4.98	74,153	4.57						
Spezial-Tarif Ia . . . . .	34,339	2.20	34,744	2.14						
" Ib . . . . .	272,509	17.50	278,406	17.16						
" IIa . . . . .	14,314	0.92	14,909	0.92						
" IIb . . . . .	75,810	4.87	61,462	3.79						
" IIIa . . . . .	34,550	2.22	35,765	2.21						
" IIIb . . . . .	691,209	44.40	756,181	46.62						
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	605,041. 18	7.78		601,448. 35	7.74	
<b>Total</b>	<b>1,556,839</b>	<b>100</b>	<b>1,622,014</b>	<b>100</b>	<b>7,780,236. 61</b>	<b>100</b>		<b>7,768,891. 05</b>	<b>100</b>	
<b>Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr</b>					<b>13,782,708. 02</b>			<b>13,783,748. 20</b>		



### 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1887 = 564 Kilom., 1886 = 564 Kilom.)			1886	1887
<b>Personentransport.</b>				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken		9,334.—	9,470.37
„ „ Reisenden . . . . .	„		0.90	0.89
„ „ „ und Bahnkilometer . . . . .	Centimes		4.46	4.25
Zahl der Personenkilometer . . . . .			118,027,803	125,689,815
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	Kilometer		20.21	20.93
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Reisende		209,269	222,854
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„		10,357	10,647
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen . . . . .	„		6.07	6.14
<b>Gepäcktransport.</b>				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken		741.03	729.76
„ „ Tonne . . . . .	„		20.45	20.55
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes		61.85	61.78
„ „ Reisenden . . . . .	„		7.15	6.85
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .			675,769	664,112
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer		33.06	33.16
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen		1,198	1,178
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„		36	36
„ „ Reisenden „ . . . . .	Kilogr.		3.50	3.34
<b>Viehtransport.</b>				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken		567.65	464.51
„ „ Stück . . . . .	„		0.54	0.78
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes		17.15	19.94
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .			1,867,336	1,314,010
<b>Gütertransport.</b>				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken		13,794.75	13,774.63
„ „ Tonne . . . . .	„		5.—	4.79
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes		9.26	9.12
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .			84,010,827	85,200,867
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer		53.96	52.53
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen		148,955	151,065
„ jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„		2,760	2,876
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen . . . . .	„		1.61	1.59
<b>Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer . . . . .</b>	<b>Franken</b>		<b>24,437.43</b>	<b>24,439.27</b>
<b>Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer . . . . .</b>	<b>„</b>		<b>2,426.61</b>	<b>1,665.09</b>
<b>Totaleinnahme per Bahnkilometer . . . . .</b>	<b>„</b>		<b>26,864.04</b>	<b>26,104.36</b>

#### 4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten														
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter											
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . . .	420,561	1,155	32,649	2,962	9,920	8,063	4,126	6,302	2,831	22,865	771	3,811	1,724	59,371	122,746
Februar . . .	364,359	1,147	34,310	3,711	10,205	8,973	4,003	5,220	2,955	22,084	1,069	3,987	2,544	67,418	132,169
März . . .	387,774	1,350	32,067	3,150	11,873	11,313	4,534	5,899	3,088	19,975	1,177	5,122	3,387	70,417	139,935
April . . .	497,951	1,480	27,432	3,735	11,425	10,857	4,730	5,654	3,166	17,295	1,202	4,784	3,315	63,360	129,523
Mai . . .	582,721	1,651	19,885	4,641	10,738	10,489	4,401	5,379	2,842	18,349	1,000	5,298	3,097	63,670	129,904
Juni . . .	515,624	1,702	18,128	3,376	10,643	10,154	4,163	4,435	2,724	18,691	1,091	4,383	3,852	60,081	123,593
Juli . . .	652,457	2,319	30,526	3,911	10,586	10,153	4,007	4,142	2,667	16,572	1,040	3,897	3,211	62,258	122,444
August . . .	611,996	2,446	38,954	4,638	11,739	10,184	4,298	4,608	2,764	23,389	1,044	3,721	3,247	62,263	131,895
September . .	568,659	2,067	38,270	3,785	11,809	11,231	5,595	7,380	2,878	25,976	1,398	6,832	3,296	66,495	146,675
Oktober . . .	551,780	1,842	25,643	4,866	12,532	13,562	7,039	8,223	2,608	28,589	1,718	9,618	3,347	70,406	162,508
November . . .	445,493	1,553	22,334	4,483	11,625	11,867	6,071	7,968	3,163	31,037	1,442	4,715	2,849	58,984	144,204
Dezember . . .	405,579	1,317	15,797	3,405	10,938	10,040	5,845	8,943	3,058	33,584	1,957	5,294	1,896	51,458	136,418
Total gegenüber 1886:	6,004,954	20,029	335,995	46,663	134,033	126,886	58,812	74,153	34,744	278,406	14,909	61,462	35,765	756,181	1,622,014
mehr . . .	163,705	—	—	940	3,811	3,919	1,091	—	405	5,897	595	—	1,215	64,972	65,175
weniger . . .	—	413	251,508	—	—	—	—	3,322	—	—	—	14,348	—	—	—

  

	Einnahmen											
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer	
											1887	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	307,716	18	22,607	53	19,759	29	578,248	81	928,331	81	1,645	98
Februar . . .	272,177	37	21,292	88	17,449	37	606,212	57	917,132	19	1,626	12
März . . .	316,161	98	26,133	08	21,335	25	657,113	60	1,020,743	91	1,809	83
April . . .	420,687	28	30,490	31	16,128	31	606,444	07	1,073,749	97	1,903	81
Mai . . .	501,153	17	33,241	37	19,756	46	592,492	63	1,146,643	63	2,033	06
Juni . . .	480,112	53	35,875	24	20,553	12	602,290	27	1,138,831	16	2,019	20
Juli . . .	661,898	66	50,908	55	19,504	58	584,080	47	1,316,392	26	2,334	03
August . . .	667,694	66	55,136	36	25,404	44	629,041	89	1,377,277	35	2,441	98
September . .	580,467	03	43,421	44	35,734	76	714,360	78	1,373,984	01	2,436	14
Oktober . . .	482,179	78	37,247	44	25,824	32	822,706	46	1,367,958	—	2,425	46
November . . .	342,161	66	29,429	60	21,797	21	689,110	58	1,082,499	05	1,919	32
Dezember . . .	308,877	73	25,802	33	18,735	88	686,788	92	1,040,204	86	1,844	34
Total gegenüber 1886:	5,341,288	03	411,586	13	261,982	99	7,768,891	05	13,783,748	20	24,439	27
mehr . . .	76,912	25	—	—	—	—	—	—	1,040	18	1	84
weniger . . .	—	—	6,354	02	58,172	49	11,345	56	—	—	—	—

## 5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1886		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
1. Rorschach . . . . .	54,828	184	409	10,632	20,355	30,987	- 5,468	- 764	24	7
2. Horn . . . . .	18,597	32	33	6,651	5,656	12,307	+ 2,375	- 1,152	72	28
3. Arbon . . . . .	57,362	150	353	1,704	6,992	8,696	- 38	+ 139	23	35
4. Egnach . . . . .	21,035	61	242	878	4,060	4,938	+ 534	+ 124	61	37
5. Romanshorn . . . . .	109,773	391	5,348	183,017	29,730	212,747	- 6,465	- 24,963	6	2
6. Uttwil . . . . .	12,277	20	52	981	1,524	2,505	+ 57	- 106	108	90
7. Kesswil . . . . .	11,623	14	74	1,064	1,779	2,843	+ 342	+ 150	112	83
8. Güttingen . . . . .	15,296	18	128	603	1,875	2,478	- 1,039	+ 17	91	91
9. Altnau . . . . .	15,393	33	245	366	748	1,114	+ 425	- 115	90	120
10. Münsterlingen . . . . .	18,981	31	163	511	2,135	2,646	+ 209	+ 39	67	89
11. Kreuzlingen . . . . .	20,560	65	146	1,940	3,276	5,216	+ 105	+ 333	62	53
12. Konstanz . . . . .	53,968	227	810	25,733	5,295	31,028	- 2,773	- 799	26	6
13. Emmishofen - Egelshofen	17,764	41	239	3,706	2,310	6,016	+ 1,102	+ 1,126	77	46
14. Tägerwilen . . . . .	15,245	21	50	467	865	1,332	+ 1,545	+ 99	93	112
15. Ermatingen . . . . .	21,516	124	317	1,079	1,610	2,689	+ 1,305	+ 13	60	88
16. Mannenbach . . . . .	8,440	20	66	332	391	723	+ 453	- 41	125	135
17. Berlingen . . . . .	6,925	13	92	607	572	1,179	- 309	- 110	135	117
18. Steckborn . . . . .	19,059	48	132	1,262	1,645	2,907	+ 282	- 361	66	81
19. Mammern . . . . .	13,561	22	165	301	524	825	+ 53	+ 9	99	131
20. Eschenz . . . . .	7,340	15	286	421	538	959	- 157	- 128	131	128
21. Stein am Rhein . . . . .	20,026	66	610	2,394	2,714	5,108	+ 341	- 205	63	56
22. Etzweilen . . . . .	5,520	4	336	136	64	200	+ 114	- 287	139	146
23. Hemmishofen . . . . .	7,831	4	52	750	468	1,218	+ 489	+ 192	127	115
24. Ramsen . . . . .	9,273	9	800	1,046	384	1,430	+ 1,303	+ 42	119	111
25. Arlen-Rielasingen	12,614	7	40	1,372	3,529	4,901	+ 2,860	- 34	105	59
26. Singen . . . . .	14,986	12	11,107	21,859	6,363	28,222	+ 150	- 6,878	94	8
27. Stammheim . . . . .	18,952	62	2,361	2,852	1,991	4,843	+ 1,208	+ 656	68	62
28. Ossingen . . . . .	9,089	23	876	953	602	1,555	- 398	+ 269	122	108
29. Thalheim-Altikon . . . . .	13,372	43	464	566	322	888	+ 1,439	+ 206	102	130
30. Dynhard . . . . .	7,076	12	116	922	390	1,312	+ 343	+ 349	132	113
31. Seuzach . . . . .	6,642	8	44	483	476	959	- 55	+ 592	136	129
32. Oberwinterthur . . . . .	7,696	17	35	261	825	1,086	+ 263	+ 237	129	122
33. Amriswil . . . . .	60,000	233	3,049	3,340	9,218	12,558	+ 2,394	+ 701	22	26
34. Erlen . . . . .	27,395	107	535	877	2,560	3,437	+ 277	+ 162	47	76
35. Sulgen . . . . .	39,142	83	559	1,650	2,077	3,727	+ 377	+ 981	33	67
36. Kradolf . . . . .	14,792	49	111	1,070	2,525	3,595	+ 912	+ 622	96	71
37. Sitterthal . . . . .	9,388	67	85	1,457	6,041	7,498	+ 197	+ 2,324	118	39
38. Bischofszell . . . . .	33,156	160	870	2,638	6,148	8,786	- 1,427	+ 678	38	34
39. Hauptwil . . . . .	11,794	31	209	576	3,122	3,698	+ 41	+ 586	111	68
Übertrag . . . . .	848,287	2,527	31,609	287,457	141,699					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1886		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
Übertrag . . .	848,287	2,527	31,609	287,457	141,699					
40. Arnegg . . . . .	16,947	43	126	187	2,955	3,142	+ 572	+ 61	81	79
41. Gossau . . . . .	23,958	36	237	418	2,817	3,235	- 299	- 955	56	78
42. Bürglen . . . . .	34,353	100	630	2,671	9,604	12,275	+ 1,210	+ 605	36	29
43. Weinfelden . . . . .	61,397	188	3,757	2,964	8,696	11,660	+ 398	+ 365	21	30
44. Märstetten . . . . .	33,428	56	2,097	6,000	8,915	14,915	+ 3,989	+ 2,658	39	19
45. Müllheim-Wigoltingen .	35,924	84	2,163	2,167	4,332	6,499	+ 171	+ 697	34	44
46. Felben . . . . .	25,850	36	1,083	1,291	1,518	2,809	+ 867	+ 439	52	85
47. Frauenfeld . . . . .	90,493	404	2,987	7,604	20,136	27,740	+ 5,386	+ 4,119	11	9
48. Islikon . . . . .	30,009	24	418	687	912	1,599	- 971	+ 45	44	106
49. Wiesendangen . . . . .	27,242	12	113	162	901	1,063	+ 4,774	- 2,236	48	125
50. Winterthur . . . . .	351,271	1,196	5,562	32,642	92,393	125,035	+ 14,312	+ 14,272	2	3
51. Hettlingen . . . . .	15,286	10	66	151	153	304	+ 984	+ 97	92	142
52. Henggart . . . . .	23,178	71	741	876	1,054	1,930	+ 1,628	+ 240	57	98
53. Andelfingen . . . . .	30,131	99	1,044	1,248	1,629	2,877	+ 3,189	- 102	43	82
54. Marthalen . . . . .	26,625	59	1,260	3,011	2,583	5,594	+ 2,852	- 1,298	49	47
55. Dachsen . . . . .	18,620	42	99	354	434	788	+ 556	- 90	71	134
56. Schaffhausen . . . . .	65,829	432	5,008	41,494	16,275	57,769	- 150	- 147	18	4
57. Töss . . . . .	12,793	36	10	5,708	14,205	19,913	+ 414	+ 2,608	104	14
58. Wülflingen . . . . .	9,991	13	87	383	3,244	3,627	+ 348	- 225	117	69
59. Pfungen-Neftenbach . .	21,779	24	169	4,802	8,095	12,897	+ 790	+ 934	59	24
60. Embrach-Rorbas . . . .	40,566	81	204	3,943	5,142	9,085	+ 105	- 612	32	32
61. Bülach . . . . .	51,173	122	2,039	2,517	2,920	5,437	+ 755	- 129	27	49
62. Niederglatt . . . . .	18,681	71	571	1,288	730	2,018	+ 754	- 312	70	96
63. Buchs (Zürich) . . . . .	4,317	7	244	53	166	219	- 61	+ 59	141	145
64. Otelfingen . . . . .	11,425	22	120	1,861	270	2,131	+ 1,578	+ 526	114	95
65. Würenlos . . . . .	12,474	23	61	495	321	816	+ 1,032	+ 145	106	133
66. Glattfelden . . . . .	6,234	13	40	617	515	1,132	- 37	+ 315	138	119
67. Eglisau . . . . .	26,477	133	2,580	3,023	1,334	4,357	+ 822	+ 461	50	64
68. Zweidlen . . . . .	2,259	5	23	566	1,271	1,837	- 52	+ 135	145	100
69. Weiach-Kaiserstuhl . . .	13,538	35	605	1,992	849	2,841	+ 395	- 132	100	84
70. Rümikon . . . . .	3,729	11	50	967	106	1,073	- 278	- 309	143	124
71. Reckingen . . . . .	5,178	4	65	3,209	306	3,515	+ 892	+ 226	140	74
72. Zurzach . . . . .	15,859	55	680	1,715	1,012	2,727	+ 947	+ 229	87	86
73. Koblenz . . . . .	13,799	21	587	5,549	1,170	6,719	+ 143	- 249	98	43
74. Kemptthal . . . . .	49,090	26	350	2,140	5,217	7,357	+ 1,299	+ 1,670	29	40
75. Effretikon . . . . .	81,956	49	1,334	2,119	1,857	3,976	+ 5,714	+ 11	12	66
76. Illnau . . . . .	16,124	33	673	598	1,799	2,397	+ 115	- 341	85	94
77. Fehraltorf . . . . .	15,910	31	262	1,220	1,904	3,124	+ 811	+ 1,013	86	80
78. Pfäffikon . . . . .	30,445	110	574	1,577	7,488	9,065	- 266	+ 988	42	33
Übertrag . . .	2,222,625	6,344	70,328	437,726	376,927					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1886		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,222,625	6,344	70,328	437,726	376,927					
79. Kempten . . .	14,385	105	86	1,023	4,090	5,113	- 1,557	+ 585	97	55
80. Wetzikon . . .	11,484	24	318	984	3,572	4,556	- 1,059	+ 366	113	63
81. Hinweil . . .	11,897	53	339	663	2,868	3,531	- 14	+ 381	109	73
82. Bassersdorf . . .	25,637	47	270	583	1,240	1,823	+ 2,908	- 57	53	101
83. Kloten . . .	16,546	55	206	425	649	1,074	- 32	- 35	83	123
84. Seebach . . .	1,801	5	5	305	879	1,184	- 50	+ 163	146	116
85. Affoltern b. H. . .	4,136	5	15	73	181	254	+ 286	+ 83	142	144
86. Regensdorf-Watt. . .	9,249	12	45	574	446	1,020	+ 321	+ 396	120	127
87. Buchs-Dällikon . . .	9,130	8	64	145	182	327	+ 705	+ 63	121	141
88. Dietlikon . . .	25,962	16	107	1,086	1,388	2,474	+ 594	+ 667	51	92
89. Wallisellen . . .	62,232	46	166	2,337	4,803	7,140	+ 7,602	+ 1,453	20	41
90. Örlikon*) . . .	151,874	80	215	4,896	15,818	20,714	+ 6,055	- 957	3	13
91. Glattbrugg . . .	11,817	18	44	171	1,441	1,612	+ 5	+ 893	110	104
92. Rümlang . . .	13,394	17	104	746	2,835	3,581	+ 791	- 1,666	101	72
93. Oberglatt . . .	15,843	29	234	210	203	413	- 448	+ 17	89	139
94. Niederhasli . . .	7,744	36	113	79	184	263	+ 538	+ 29	128	143
95. Dielsdorf . . .	29,001	98	956	12,904	1,584	14,488	- 888	+ 3,802	45	20
96. Zürich † . . .	807,282	3,979	5,236	86,932	257,060	343,992	+ 841	+ 19,121	1	1
97. Enge . . .	127,666	187	252	1,844	3,062	4,906	+ 13,670	+ 409	4	58
98. Wollishofen . . .	34,090	21	75	12,666	26,056	38,722	+ 4,316	+ 1,580	37	5
99. Bendlikon (Kilchberg) . . .	68,700	29	76	660	890	1,550	+ 9,944	- 84	15	109
100. Rüschlikon . . .	46,697	43	73	440	1,469	1,909	+ 3,080	+ 607	30	99
101. Thalweil . . .	102,029	139	240	2,960	10,838	13,798	+ 12,664	+ 1,760	8	22
102. Oberrieden . . .	33,008	29	71	2,289	5,909	8,198	+ 1,969	+ 1,219	40	37
103. Horgen . . .	104,072	251	254	5,486	15,541	21,027	+ 6,115	+ 7,614	7	12
104. Au (Zürich) . . .	17,069	56	68	—	367	367	+ 2,100	+ 44	80	140
105. Wädensweil . . .	94,760	301	489	7,460	16,536	23,996	+ 5,451	- 90	9	11
106. Richtersweil . . .	66,849	252	395	8,588	10,020	18,608	- 181	+ 699	16	16
107. Pfäffikon (Schwyz) . . .	18,569	32	217	835	818	1,653	- 67	+ 498	73	105
108. Lachen . . .	31,280	75	2,323	8,437	4,390	12,827	- 767	+ 6,738	41	25
109. Siebnen (Wangen) . . .	24,261	37	511	1,326	4,172	5,498	- 2,248	+ 62	55	48
110. Reichenburg . . .	16,894	56	432	382	768	1,150	- 261	+ 125	82	118
111. Bilten . . .	8,657	9	144	636	399	1,035	- 572	+ 161	124	126
112. Ziegelbrücke . . .	6,948	12	160	348	196	544	+ 164	+ 74	134	137
113. N.-O.-Urnen . . .	17,499	31	81	568	2,777	3,345	- 1,075	+ 1,008	79	77
114. Näfels-Mollis . . .	16,410	49	125	1,756	3,532	5,288	- 587	+ 520	84	51
115. Netstal . . .	10,274	36	72	1,196	5,780	6,976	- 695	+ 869	116	42
116. Glarus . . .	66,298	222	727	6,047	13,336	19,383	- 1,016	+ 1,673	17	15
117. Ennenda . . .	18,781	33	26	1,054	7,210	8,264	+ 1,121	+ 544	69	36
Übertrag . . .	4,382,850	12,877	85,662	616,840	810,416					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1886		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per-sonen-zahl	Güter-gewicht
Übertrag . . . . .	4,382,850	12,877	85,662	616,840	810,416					
118. Mitlödi . . . . .	15,851	23	22	444	1,522	1,966	- 471 +	118	88	97
119. Schwanden . . . . .	50,480	73	1,508	3,858	9,381	13,239	+ 530 +	441	28	23
120. Nidfurn-Haslen . . . . .	18,043	22	40	478	1,878	2,356	- 926 +	574	75	93
121. Luchsingen . . . . .	24,276	34	69	1,507	3,835	5,342	+ 277 +	148	54	50
122. Diesbach . . . . .	8,687	7	56	169	439	608	+ 452 -	108	123	136
123. Rüti (Glarus) . . . . .	6,481	7	60	589	975	1,564	+ 567 +	673	137	107
124. Lintthal . . . . .	19,982	44	163	1,833	3,066	4,899	+ 238 -	191	64	60
125. Altstetten . . . . .	94,378	55	83	5,766	9,785	15,551	+ 5,617 +	2,266	10	18
126. Schlieren . . . . .	40,933	23	108	1,869	3,284	5,153	+ 4,205 +	865	31	54
127. Dietikon . . . . .	64,863	85	394	2,658	9,659	12,317	+ 4,893 +	5,347	19	27
128. Killwangen . . . . .	19,434	31	181	403	1,292	1,695	+ 707 +	911	65	103
129. Wettingen . . . . .	18,203	22	134	1,624	1,860	3,484	+ 132 +	54	74	75
130. Baden-Oberstadt . . . . .	22,049	43	81	6,069	1,752	7,821	- 1,323 +	3,545	58	38
131. Dätwyl . . . . .	8,181	14	52	701	1,114	1,815	+ 19 -	128	126	102
132. Mellingen . . . . .	17,586	72	427	2,954	1,277	4,231	- 441 +	840	78	65
133. Mägenwyl . . . . .	3,275	6	16	3,466	134	3,600	- 256 +	1,246	144	70
134. Othmarsingen . . . . .	7,542	9	36	635	187	822	- 296 -	815	130	132
135. Lenzburg . . . . .	28,474	82	749	2,810	7,035	9,845	+ 949 -	1,882	46	31
136. Hunzenschwyl . . . . .	6,963	6	3	177	255	432	+ 1,030 -	41	133	138
137. Suhr . . . . .	10,697	21	275	478	1,039	1,517	+ 460 -	679	115	110
138. Baden . . . . .	121,936	585	1,021	4,415	9,865	14,280	+ 1,074 -	199	5	21
139. Turgi . . . . .	54,319	40	974	1,897	2,967	4,864	- 879 -	145	25	61
140. Siggenthal . . . . .	12,348	33	175	3,220	2,032	5,252	- 766 +	1,000	107	52
141. Döttingen-Klingnau . . . . .	17,872	40	710	1,386	1,341	2,727	+ 576 +	34	76	87
142. Brugg . . . . .	73,617	191	3,082	11,941	5,111	17,052	- 109 -	452	13	17
143. Schinznach . . . . .	14,846	53	51	573	518	1,091	- 583 +	12	95	121
144. Wildegg . . . . .	35,669	44	254	3,377	3,014	6,391	+ 656 +	184	35	45
145. Ruppersweil . . . . .	12,909	8	29	338	892	1,230	+ 346 +	233	103	114
146. Aarau . . . . .	73,331	271	1,798	14,037	11,815	25,852	+ 6,256 +	1,684	14	10
Zürich-Zug-Luzern, Bözbergbahn und fremde Bahnen . . . . .	465,966	3,782	29,692	540,578	329,350	869,928	+ 2,518 +	11,381		
Rundfahrten . . . . .	132,925	—	—	—	—	—	+ 12,673	—		
Transitverkehr . . . . .	119,988	1,426	208,090	384,924	384,924	769,848	- 3,191 +	52,196		
<b>Total . . . . .</b>	<b>6,004,954</b>	<b>20,029</b>	<b>335,995</b>	<b>1,622,014</b>	<b>1,622,014</b>					



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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1886	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .	14,346	3,734	11,205	2,884	25,551	6,618	+ 2,306	- 1,040
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen† . . . .	22,167	22,514	16,258	6,739	38,425	29,253	+ 649	+ 788
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	57,634	29,603	53,865	171,356	111,499	200,959	+ 10,886	+ 12,948
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen § . . . . .	211,068	93,233	192,319	58,513	403,387	151,746	- 4,198	- 2,745
Tössthalbahn . . . . .	6,632	11,196	9,267	4,842	15,899	16,038	- 683	- 1,193
Wädenswil-Einsiedeln . . . . .	33,516	2,928	10,693	2,407	44,209	5,335	- 4,430	- 477
Gotthardbahn und Italien† . . . . .	2,817	14,442	2,539	15,002	5,356	29,444	+ 362	+ 3,181
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	87,064	132,282	90,197	75,124	177,261	207,406	+ 5,667	- 14,326
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	51,400	10,276	60,214	150,506	111,614	160,782	- 314	+ 8,876
K. Württemberg. Staatsbahn * . . . . .	6,152	1,911	11,933	14,228	18,085	16,139	- 6	- 4,872
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	5,983	6,373	3,364	22,460	9,347	28,833	- 522	+ 3,910
Österreich-Ungarn via Arlberg . . . . .	4,537	858	4,112	16,517	8,649	17,375	- 658	+ 6,331
<b>Total</b>	503,316	329,350	465,966	540,578	969,282	869,928	+ 9,059	+ 11,381
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen. § Verkehr der Stationen Zürich und Örliken nach und von der Glatthalllinie nicht inbegriffen. * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	22	889	8	249	30	1,138	- 81	- 209
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	504	670	342	6,923	846	7,593	+ 56	+ 92
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen . . . . .	4,657	2,338	6,619	1,815	11,276	4,153	+ 578	- 1,013
Tössthalbahn . . . . .	48	253	44	121	92	374	- 29	+ 103
Wädenswil-Einsiedeln . . . . .	3,103	121	559	57	3,662	178	+ 221	- 83
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	122	553	35	587	157	1,140	+ 36	+ 16
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	508	3,387	987	4,799	1,495	8,186	+ 301	- 6,410
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	233	175	202	460	435	635	+ 76	- 93
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	724	541	1,068	2,937	1,792	3,478	+ 328	- 428
Österreich-Ungarn via Arlberg . . . . .	292	16	221	1,185	513	1,201	+ 53	+ 312
<b>Übertrag</b>	10,213	8,943	10,085	19,133	20,298	28,076		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1886	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag . . . . .	10,213	8,943	10,085	19,133	20,298	28,076		
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	4	2,333	5	340	9	2,673	- 2	+ 177
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	8,727	22,021	10,372	12,877	19,099	34,898	- 75	+ 761
Tössthalbahn . . . . .	6	814	1	72	7	886	+ 5	- 173
Wädenswil-Einsiedeln . . . . .	11,160	1,951	678	60	11,838	2,011	- 6,131	- 463
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	365	933	131	235	496	1,168	- 156	+ 36
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	221	—	37	—	258	- 63	+ 58
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	13	3	—	34	13	37	+ 13	- 7
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	299	868	335	4,859	634	5,727	+ 18	+ 1,087
Österreich-Ungarn via Arlberg . . . . .	2,550	1,249	2,610	7,664	5,160	8,913	+ 90	+ 5,516
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	617	—	370	—	987	—	+ 752
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	2,209	949	2,071	275	4,280	1,224	+ 95	+ 216
Tössthalbahn . . . . .	117	916	113	149	230	1,065	- 1	+ 186
Wädenswil-Einsiedeln . . . . .	6,329	410	1,447	421	7,776	831	- 620	- 29
Gotthard und Italien . . . . .	1,453	1,540	1,394	11,149	2,847	12,689	- 121	+ 2,408
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	8,278	37,021	6,805	19,441	15,083	56,462	+ 799	+ 13,390
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	593	2,239	708	105,405	1,301	107,644	- 247	+ 7,149
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	3	965	4	10,687	7	11,652	+ 7	- 4,349
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	661	—	4,653	—	5,314	—	+ 4,471
Österreich-Ungarn via Arlberg . . . . .	—	—	—	22	—	22	—	- 10
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	60	—	141	—	201	—	+ 153
Wädenswil-Einsiedeln . . . . .	39	—	1	—	40	—	- 7	—
Gotthardbahn . . . . .	1	20	6	556	7	576	- 12	- 309
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	4	247	4	1,194	8	1,441	- 4	+ 527
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	86	—	7,970	—	8,056	—	+ 809
	Von Wädenswil- Einsiedeln		Nach Wädenswil- Einsiedeln					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	12	—	16	—	28	—	+ 28
Gotthardbahn . . . . .	13	11	57	120	70	131	+ 18	+ 66
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	262	69	3,792	159	4,054	228	+ 500	+ 91
Gr. Bad. Bahn . . . . .	249	228	7,658	151	7,907	379	+ 1,361	+ 10
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	—	4,280	—	4,280	—	- 1,018	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	35	—	4,591	—	4,626	—	+ 1,876	—
Österreich-Ungarn via Arlberg . . . . .	194	—	2,278	—	2,472	—	+ 57	—
Übertrag . . . . .	53,116	85,387	59,426	208,190	112,542	293,577		



II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1886	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag . . . . .	53,116	85,387	59,426	208,190	112,542	293,577		
Centralbahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	- 3	—
Deutsche Bahnen via Romanshorn . . . .	153	4,039	178	9,269	331	13,308	- 30	+ 394
„ „ via Singen . . . . .	—	1,266	—	4,082	—	5,348	—	+ 2,208
„ „ via Schaffhausen . . . . .	275	—	723	—	998	—	+ 75	—
„ „ via Arlberg . . . . .	4	—	4	—	8	—	- 21	—
„ „ via Waldshut . . . . .	6	4,360	21	9,123	27	13,483	- 18	+ 1,928
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	846	—	729	—	1,575	—	+ 768
Aarg. Südbahn . . . . .	647	507	221	572	868	1,079	+ 309	- 95
Seethalbahn . . . . .	98	719	973	293	1,071	1,012	- 204	+ 147
Gotthard und Italien . . . . .	—	151	—	582	—	733	—	+ 180
Gr. Bad. Bahn . . . . .	933	356	764	1,798	1,697	2,154	+ 17	- 1,387
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	117	4,602	141	1,499	258	6,101	+ 11	- 4,881
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	476	6,844	383	17,512	859	24,356	- 145	- 643
Österreich-Ungarn via Arlberg . . . . .	661	1,795	634	19,973	1,295	21,768	- 1,108	+ 2,692
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	93	—	7	—	100	—	- 41
Vorarlbergbahn . . . . .	23	330	11	—	34	330	+ 5	- 10
<b>Total des Transitverkehrs</b>	56,509	111,295	63,479	273,629	119,988	384,924	- 3,191	+ 26,098
<b>Gesammttotal</b>	559,825	440,645	529,445	814,207	1,089,270	1,254,852	+ 5,868	+ 37,479

## 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1886	1887	Gegenüber 1886	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte . . . . .	193,645	191,620	—	2,025
2. Mehl u. Mühlenfabrikate . . . . .	42,244	46,057	3,813	—
3. Kartoffeln . . . . .	18,864	21,730	2,866	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse . . . . .	4,999	4,249	—	750
5. Baumfrüchte . . . . .	34,337	17,859	—	16,478
6. Weintrauben zur Weinbereitung . . . . .	1,648	1,408	—	240
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret . . . . .	5,281	6,432	1,151	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger) . . . . .	15,156	14,073	—	1,083
9. Eier . . . . .	2,142	2,282	140	—
10. Kaffee . . . . .	4,959	4,651	—	308
11. Kaffee-Surrogate . . . . .	4,110	4,251	141	—
12. Zucker, raffiniert . . . . .	6,917	15,047	8,130	—
13. Rohzucker . . . . .	11,518	2,468	—	9,050
14. Tabak, roh und fabrizirt . . . . .	3,675	2,989	—	686
	<b>349,495</b>	<b>335,116</b>	—	<b>14,379</b>
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte . . . . .	14,052	9,300	—	4,752
16. Wein und Most, Speiseessig . . . . .	52,421	52,069	—	352
17. Bier . . . . .	18,476	19,207	731	—
18. Branntwein und Liqueur . . . . .	2,131	2,442	311	—
19. Mineralwasser . . . . .	1,253	1,616	363	—
	<b>88,333</b>	<b>84,634</b>	—	<b>3,699</b>
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrath und Effekten . . . . .	14,209	14,500	291	—
21. Bücher, Kunstgegenstände . . . . .	2,283	2,309	26	—
	<b>16,492</b>	<b>16,809</b>	<b>317</b>	—
	<b>454,320</b>	<b>436,559</b>	—	<b>17,761</b>
<b>B. Brennmaterialien:</b>				
22. Brennholz und Holzkohlen . . . . .	45,940	42,415	—	3,525
23. Torf . . . . .	6,207	6,865	658	—
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks . . . . .	279,910	315,417	35,507	—
	<b>332,057</b>	<b>364,697</b>	<b>32,640</b>	—
<b>C. Baumaterialien:</b>				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh . . . . .	43,686	55,842	12,156	—
26. Backsteine, Ziegel . . . . .	38,632	32,445	—	6,187
27. Dachschiefer . . . . .	3,029	3,305	276	—
28. Kalksteine, Gypssteine . . . . .	7,734	5,940	—	1,794
29. Kalk und Gyps . . . . .	15,883	17,047	1,164	—
30. Cement, Trass . . . . .	29,202	29,280	78	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine . . . . .	4,216	4,591	375	—
32. Asphalt . . . . .	4,316	4,637	321	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe . . . . .	8,827	8,732	—	95
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen . . . . .	100,279	109,423	9,144	—
	<b>255,804</b>	<b>271,242</b>	<b>15,438</b>	—
Übertrag	<b>1,042,181</b>	<b>1,072,498</b>	<b>30,317</b>	—

# Verkehr nach den Waarengattungen.

	1886	1887	Gegenüber 1886	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	<b>1,042,181</b>	<b>1,072,498</b>	<b>30,317</b>	—
<b>D. Metallindustrie:</b>				
35. Eisen, roh und alt, Erze . . . . .	32,434	37,213	4,779	—
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II) . . . . .	35,117	38,864	3,747	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör . . . . .	3,046	6,070	3,024	—
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I) . . . . .	12,389	13,678	1,289	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen . . . . .	5,102	4,747	—	355
40. Maschinen, zusammengesetzte . . . . .	3,109	3,368	259	—
41. Maschinentheile . . . . .	22,444	25,263	2,819	—
	<b>113,641</b>	<b>129,203</b>	<b>15,562</b>	—
<b>E. Textilindustrie:</b>				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
42. Baumwolle, roh . . . . .	19,469	22,389	2,920	—
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh . . . . .	32,472	33,416	944	—
44. Baumwollstoffe und Waaren . . . . .	19,903	22,049	2,146	—
45. Baumwollabfälle . . . . .	5,846	5,885	39	—
	<b>77,690</b>	<b>83,739</b>	<b>6,049</b>	—
<i>b) in Leinen, Hanf etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahauf . . . . .	4,656	3,577	—	1,079
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf etc. . . . .	3,196	3,292	96	—
	<b>7,852</b>	<b>6,869</b>	—	<b>983</b>
<i>c) in Seide.</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons . . . . .	563	545	—	18
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe . . . . .	7,213	6,767	—	446
	<b>7,776</b>	<b>7,312</b>	—	<b>464</b>
<i>d) in Wolle.</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle . . . . .	2,619	3,273	654	—
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren . . . . .	5,158	6,077	919	—
	<b>7,777</b>	<b>9,350</b>	<b>1,573</b>	—
<b>F. Gerberei:</b>	<b>101,095</b>	<b>107,270</b>	<b>6,175</b>	—
52. Felle und Häute . . . . .	5,173	5,081	—	92
53. Rinde . . . . .	6,269	7,139	870	—
54. Gerbstoffe . . . . .	430	333	—	97
55. Leder und Lederwaaren . . . . .	4,307	4,536	229	—
	<b>16,179</b>	<b>17,089</b>	<b>910</b>	—
<b>G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:</b>				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I) . . . . .	2,428	2,530	102	—
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II) . . . . .	4,040	4,825	785	—
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II) . . . . .	3,367	3,475	108	—
59. Thonröhren aller Art . . . . .	2,188	2,251	63	—
	<b>12,023</b>	<b>13,081</b>	<b>1,058</b>	—
<b>H. Papierfabrikation:</b>				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier- spähne . . . . .	11,750	11,074	—	676
61. Papier und Carton (A u. B) . . . . .	7,852	8,214	362	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I) . . . . .	2,594	2,934	340	—
	<b>22,196</b>	<b>22,222</b>	<b>26</b>	—
<b>I. Strohindustrie.</b>				
63. Strohwaaren aller Art . . . . .	372	329	—	43
Übertrag	<b>1,307,687</b>	<b>1,361,692</b>	<b>54,005</b>	—

# Verkehr nach den Waarengattungen.

	1886	1887	Gegenüber 1886	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	<b>1,307,687</b>	<b>1,361,692</b>	<b>54,005</b>	—
<b>K. Holzindustrie.</b>				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben . . . . .	12,565	14,685	2,120	—
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe . . .	2,107	2,511	404	—
66. Holzwaaren . . . . .	4,926	5,326	400	—
	<b>19,598</b>	<b>22,522</b>	<b>2,924</b>	—
<b>L. Hilfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:</b>				
67. Farben und Farbwaaren . . . . .	4,669	5,137	468	—
68. Farbholz . . . . .	1,675	1,180	—	495
69. Farberden . . . . .	1,268	1,721	453	—
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl. . . . .	4,695	4,853	158	—
71. Soda . . . . .	4,495	5,850	1,355	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz) . . . . .	16,304	15,980	—	324
73. Säuren, Laugen, Beizen . . . . .	9,258	9,142	—	116
74. Weinstein und Weinhefe . . . . .	1,156	476	—	680
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen . . . . .	8,557	8,325	—	232
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl. . .	1,859	1,855	—	4
77. Stärke, Stärkemehl . . . . .	2,972	3,206	234	—
78. Chinarinde . . . . .	33	22	—	11
79. Mineralöle (Petroleum) . . . . .	14,755	15,053	298	—
80. Vegetabilische Öle . . . . .	7,800	8,099	299	—
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte . . . . .	6,050	5,140	—	910
82a. Schwefel . . . . .	583	635	52	—
82b. (95.) Zündwaaren . . . . .	639	698	59	—
83. Sprit . . . . .	7,057	7,921	864	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	16,076	23,762	7,686	—
85. Eis . . . . .	3,457	1,867	—	1,590
86. Heu und Stroh . . . . .	4,937	6,470	1,533	—
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art . . . . .	1,710	1,597	—	113
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide . . .	4,451	2,439	—	2,012
89. Düngmittel aller Art . . . . .	33,208	34,456	1,248	—
	<b>157,664</b>	<b>165,884</b>	<b>8,220</b>	—
<b>M. Hilfsmittel zum Transport:</b>				
90. Fahrzeuge . . . . .	6,602	6,866	264	—
91. Leere Gebinde und Emballagen . . . . .	15,250	15,651	401	—
	<b>21,852</b>	<b>22,517</b>	<b>665</b>	—
<b>N. Nicht rubrizirte Waaren:</b>				
92. Einzelsendungen . . . . .	7,229	6,980	—	249
93. Sammelladungen . . . . .	3,295	3,458	163	—
94. Übrige Wagenladungen . . . . .	11,365	8,730	—	2,635
	21,889	19,168	—	2,721
	28,149	30,231	2,082	—
	<b>50,038</b>	<b>49,399</b>	—	639
<b>Total</b>				
<b>Gesammttotal</b>	<b>1,556,839</b>	<b>1,622,014</b>	<b>65,175</b>	—

Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen . . .

# 8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Jahr	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen	
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugkilometer	per Wagen-sachenkilom.	per Bahnkilometer				Fr.		
										Personen	Gepäck	Vieh	Güter		Total	
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254	
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238	
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.82	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563	
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520	
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	—	10,305	606	371	9,526	20,808	430	
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	—	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057	
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	—	—	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953	
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.85	—	—	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145	
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	—	6. 01	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515	
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	—	5. 81	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896	
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	—	5. 93	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788	
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	—	5. 78	18.23	652	660	19,480	33,216	1,632	
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.83	50.40	11.60	—	5. 38	17.14	712	671	21,039	34,830	1,732	
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	—	5. 66	17.36	744	601	24,008	38,887	2,626	
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	—	5. 54	17.17	746	571	21,016	36,071	2,821	
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	—	5. 54	17.27	822	599	27,315	43,969	3,215	
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.88	51.40	10.40	—	5. 99	18.65	761	875	29,315	48,969	4,293	
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.83	53.20	10.00	—	5. 50	17.46	849	765	23,520	41,144	6,294	
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	—	5. 53	16.58	954	641	25,030	43,717	9,416	
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	—	5. 65	16.35	954	622	26,385	45,818	12,360	
1875	220	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	—	5. 57	16.16	923	620	26,745	46,535	5,972	
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	—	4. 95	16.28	732	519	21,565	37,966	2,053	
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	—	5. 42	17.68	616	521	18,584	32,240	504	
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	—	5. 40	18.32	614	426	17,750	30,458	540	
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.82	10.39	—	5. 65	19.19	629	381	17,384	29,665	540	
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	—	5. 53	19.23	615	374	15,723	26,963	442	
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	—	5. 31	19.45	567	358	13,618	23,817	377	
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	—	5. 43	19.67	581	376	14,583	24,901	420	
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	—	5. 57	20.01	633	373	14,349	26,094	414	
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.48	9.47	—	5. 03	19.10	633	422	13,701	23,811	1,905	
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.18	—	4. 89	18.81	676	543	13,149	23,842	2,445	
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	9.26	—	4. 86	18.83	741	567	13,795	24,437	2,427	
1887	564	222,854	1,178	151,065	4.25	61.78	9.12	—	4. 76	18.30	730	464	13,775	24,439	1,665	

### C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfassen wie bisher 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 689 Kilometer.

#### 1. Ausgaben.

1886			1887			
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer			Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer			
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
451,318	88	4.57	I. Allgemeine Verwaltung . . . . .	454,511	17	4.74
2,021,568	10	20.48	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . . . .	2,058,869	28	21.50
3,022,026	52	30.61	III. Expeditions- und Zugsdienst . . . . .	3,090,664	20	32.27
3,078,496	09	31.18	IV. Fahrdienst . . . . .	3,047,492	66	31.81
1,298,675	83	13.16	V. Verschiedene Ausgaben . . . . .	926,952	22	9.68
9,872,085	42	100	. . . . . Totalausgaben . . . . .	9,578,489	53	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt eine Verminderung um Fr. 293,595. 89 Cts., trotzdem die Fahrleistungen 63,949 Zugskilometer mehr betrugen. Zur Erklärung dieses scheinbar auffallenden Resultates ist namentlich das an anderer Stelle („Verschiedene Einnahmen“) über das Kapitel „Wagenmiethe“ Gesagte zu beachten; im Übrigen wird auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Ausgabentiteln verwiesen.

I. „Allgemeine Verwaltung.“ Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 3,192. 29 Cts., welche wesentlich mit zahlreichen, durch die Rückkaufsangelegenheit veranlassten Sitzungen des Verwaltungsrathes und der bezüglichlichen Spezialkommission und daheriger Ausrichtung vermehrter Taggelder und Reisespesen, mit einer vorübergehenden Personalvermehrung beim Rechnungsrevisorat anlässlich der Anleihekonsolidation und mit Gehaltsaufbesserungen an Angestellte begründet wird.

II. „Unterhalt und Aufsicht der Bahn.“ Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 37,301. 18 Cts. zu verzeichnen. Dieselbe fällt wesentlich auf die Erneuerung und Ergänzung des Schottermaterials auf den ältern Linien bei Anlass von Geleisumbauten, ferner auf umfangreiche Reparaturen am Brandschenketunnel und Verstärkung einer Stützmauer im südlichen Tunnelsechnitt daselbst (Kap. II, B a 1), Vornahme von Geleisumbauten auf einer gegenüber dem Vorjahr um 1383 m längern Strecke, Ersatz einer grössern Zahl von Weichenverbindungen und Erneuerung und Umbau einer Lokomotivdrehseife im Bahnhof Zürich in eine solche mit grösserm Durchmesser (Kap. II, B b).



Geleisumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von Profil II	aus Eisen	auf das Normalprofil V	aus Stahl	mit eisernen Schwellen	3,385 m
"	"	III	"	"	"
"	"	N. B.	"	"	"
"	"	V	"	"	"
"	"	II	"	"	"
"	"	II	"	"	"
"	"	III	"	"	"
"	"	N. B.	"	"	"
"	"	V	"	"	"
"	"	II	"	"	"
"	"	III	"	"	"
"	"	IV	"	"	"
Total					33,388 m Geleise.

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

Schienen von Normalprofil V 549,299 laufende Meter Geleise = 73.7 0/0

" " andern Profilen 195,533 " " " = 26.3 0/0

Von jenen 549,299 laufende Meter Geleise von Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen 392,180 m = 71.4 0/0

Eisenschienen 157,119 m = 28.6 0/0

III. „Expeditions- und Zugdienst.“ Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 68,637. 68 Cts. entstanden, welche in der Hauptsache begründet wird durch zeitweilige Personalvermehrung und Gehaltsaufbesserungen beim Bureau des Betriebschefs und der Centralwagenkontrolle (Kap. III, A 1), durch Gehaltsaufbesserungen beim Stationspersonal und Mehraufwand beziehungsweise Mindereinnahmen auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken, entsprechend dem auf dem Achsenverhältniss beruhenden Kostenrepartitionsmodus (Kap. III, A 2 a), durch Personalvermehrung und Gehalts- beziehungsweise Tagelohnerhöhungen beim Güterexpeditionsdienst, Mehrleistungen beziehungsweise Minderbezüge auf Gemeinschaftsbahnhöfen und Mindervergütung des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee für den Umlad in Romanshorn (Kap. III, A 2 e), durch Vermehrung des Zugpersonals wegen grösserer Fahrleistungen (Kap. III, A 3), durch Anschaffung eines grössern Vorraths an Rohbilleten und Herstellung von kombinirbaren Rundreisebilleten, deren Kosten indessen grössten Theils von den partizipirenden fremden Verwaltungen ersetzt und in der nächsten Rechnung wieder vereinnahmt werden (Kap. III, B 1), durch Mehrkonsum von Heizmaterial auf den Stationen in Folge des strengen Winters von 1887/88 (Kap. III, B 2), durch Anschaffung einer grössern Anzahl neuer Wagendecken als Ersatz und durch Ausrüstung sämmtlicher Stationen mit Gefässen für die Eberhard'sche Feuerlöschmasse (Kap. III, B 3).

IV. „Fahrdienst.“ Dieser Titel zeigt eine Minderausgabe von Fr. 31,003. 43 Cts. Das Fazit rührt wesentlich daher, dass zwar auf der Mehrzahl der Kapitel Mehrausgaben entstanden sind, diese indessen durch einen bedeutend grössern Betrag von Minderausgaben für ausrangirtes und zu Lasten des Erneuerungsfonds abgeschrieben Rollmaterial mehr als aufgewogen werden. Mehrausgaben sind entstanden durch Anstellung eines zweiten Constructeurs in der Dienstabtheilung des Betriebsmaschinenmeisters und Gehaltsaufbesserungen (Kap. IV, A 1), durch Vermehrung des Maschinenpersonals theils wegen grössern Leistungen im Fahr- und Rangirdienst — 168,876 Lokomotivkilometer mehr als im Vorjahr und Einstellung je einer weitem Rangirmaschine in den Bahnhöfen Zürich und Rothkreuz — (Kap. IV, A 2), durch die aus derselben Veranlassung nöthig gewordene vermehrte Arbeitsleistung des Personals für

Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Kap. IV, A 3), namentlich aber durch grössern Brennmaterialverbrauch der Lokomotiven (Kap. IV, B a 1), welches allein eine Mehrausgabe von über Fr. 40,000 aufweist. Dieser Verbrauch ist nicht nur im Ganzen, sondern auch im Durchschnitt (auf die Leistung per Lokomotiv- und Wagenachskilometer bezogen) gestiegen; der Grund liegt darin, dass die Leistungen der schweren Maschinen erheblich zu-, diejenigen der leichten Maschinen dagegen abgenommen haben; auch trugen die vermehrte Anwendung der kontinuierlichen Luftdruckbremse und die fortwährende Gewichtszunahme der Wagen, besonders der Güterwagen, welche die Wagenachse stärker belastet, zu diesem Resultat bei. Die Beheizung der Wagen (Kap. IV, B b 1) kostete des strengen Winters von 1887/88 wegen ebenfalls mehr. Die Auslagen für das Schmieren der Lokomotiven (Kap. IV, B a 2) waren um etwa Fr. 6200 geringer, wogegen das Schmieren der Wagen (Kap. IV, B b 2) etwa Fr. 1800 mehr kostete als im Vorjahr. Während bei den Lokomotiven billigeres Öl verwendet und durchschnittlich weniger konsumirt wurde, verhält es sich bei den Wagen umgekehrt, indem hier versuchsweise statt des bisherigen Globöls das theurere Bakuöl verwendet wurde, ohne dass der gehoffte günstige Erfolg eintrat, da gegenheils der durchschnittliche Verbrauch grösser war, was übrigens zum Theil auch dem Umstande zuzuschreiben ist, dass bei Eintreten der wärmern Jahreszeit fremde, besonders österreichische Wagen oft warm liefen, und dann das Personal glaubte, solche besonders reichlich schmieren zu sollen. Die Kosten für den Unterhalt der Lokomotiven (Kap. IV, C a 1) waren um rund Fr. 9800 geringer, für den Unterhalt der Personenwagen (Kap. IV, C a 2) um rund Fr. 32,000 höher, für den Unterhalt der Gepäck- und Güterwagen (Kap. IV, C a 3), dagegen um ungefähr den nämlichen Betrag geringer als im Vorjahr. Dass die Unterhaltungskosten der Personenwagen bei etwas geringerem Parcours so bedeutend gestiegen sind, erklärt sich theils aus dem zunehmenden Alter und daheriger grösserer Reparaturbedürftigkeit des Materials, theils aus der Vornahme ausserordentlicher Arbeiten, wie Umbau von Heizvorrichtungen und Auswechseln von Achsen. Die Verminderung der Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen erklärt sich aus der Verminderung des Parcours um ungefähr 3 Millionen Achskilometer. Bezüglich der Ausgaben für die Erneuerung des Rollmaterials (Kap. IV, C b) wird auf die Rechnung über den Erneuerungsfonds selbst verwiesen.

V. „Verschiedene Ausgaben.“ Dieser Titel erzeugt insgesamt eine Minderausgabe von Fr. 371,723. 61 Cts. Wenn jedoch der Minderaufwand für Miethe von fremdem Rollmaterial unter Rubrik V. A 3 ausser Betracht gelassen wird, dessen Ursache bereits unter den „Verschiedenen Einnahmen“ bei Behandlung der Vergütungen für den Parcours der eigenen Wagen auf fremden Bahnen besprochen wurde, so ergibt sich auf den übrigen Rubriken eine Ausgabenvermehrung von zusammen Fr. 13,737. 28 Cts. Dieselbe besteht unter Rubrik V. C 8 „Verschiedenes“ mit Fr. 7213. 68 Cts. zu Lasten der Betriebsausgaben für Einholung eines technischen Gutachtens über Reorganisation der Pensions- und Hilfskasse, Beitrag an die Stadtgemeinde Frauenfeld für die Kanalisation im dortigen Bahnhofquartier und theilweise Abschreibung einer langjährigen Forderung an einen Privaten für Säuberung der korrigirten Kantonalstrasse bei Müllenen-Wädenswil in Folge gütlichen Vergleichs. Die unter der gleichen Rubrik aufgeführten Fr. 15,992. 67 zur Deckung des Passivsaldo zu Ende 1887 auf der bisherigen Baureserve für die definitive Stationsanlage Horgen kommen, weil zu Lasten des Erneuerungsfonds fallend, in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Einnahme. Unter Rubrik C 4 „Transportversicherungen und Entschädigungen“ gelangten im Berichtsjahre keinerlei Materialschäden zur Verrechnung, und auch die Antheile unserer Gesellschaft an Entschädigungen für havarirte Transportgüter blieben um etwa  $\frac{1}{4}$  unter den diesfälligen Vergütungen des Vorjahres, so dass diese Rubrik eine Minderausgabe von Fr. 10,435. 29 Cts. aufweist. Die übrigen Differenzen sind unwesentlich.

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

Übertrag vom Jahr 1886 . . . . .	154 Fälle.
Neu hier angebracht . . . . .	861 „
Von andern Verwaltungen überwiesen . . . . .	370 „
Total . . . . .	<u>1,385 Fälle.</u>
Erledigt wurden im Berichtsjahre . . . . .	<u>1,184 Fälle.</u>
Unerledigt sind geblieben . . . . .	<u>201 Fälle.</u>

Die von der Nordostbahn theils an die Reklamanten ausgerichteten, theils an andere Bahnunternehmungen vergüteten Entschädigungen auf Kapitel V, C 4 beziffern sich auf. . Fr. 19,244. 07 Cts.

Davon sind abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, sodann an Erlös aus beschädigten Gütern, zusammen . . . „ 12,473. 53 „

Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von . . . . . Fr. 6,770. 54 Cts.

An den Bruttoausgaben partizipiren:

a) Gänzlicher Verlust mit . . . . .	Fr. 6,590. 07 Cts.
b) Beschädigungen . . . . .	„ 10,204. 11 „
c) Verspätungen . . . . .	„ 2,449. 89 „
Total . . . . .	<u>Fr. 19,244. 07 Cts.</u>

Auf nachgenannte Transportartikel entfallen:

Getreide . . . . .	Fr. 3,065. 87 Cts.
Mehl . . . . .	„ 1,484. 81 „
Wein . . . . .	„ 2,296. 19 „
Sprit . . . . .	„ 841. — „
Öl . . . . .	„ 1,076. 75 „
Eisenwaaren . . . . .	„ 1,131. 63 „
Baumwollwaaren . . . . .	„ 2,521. 59 „
Möbel . . . . .	„ 518. 24 „
Glaswaaren . . . . .	„ 333. 34 „
Diverse . . . . .	„ 5,803. 55 „
Personenverkehr (Verspätung von Reisenden) . . . . .	„ 171. 10 „
Total . . . . .	<u>Fr. 19,244. 07 Cts.</u>

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

**Lokomotiven.** Bestand. Im Berichtsjahr wurden vier, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven (A<sup>2T</sup> 55 und 58, C<sup>2T</sup> 103 und 107) ausrangirt und abzüglich des Altmaterialwerthes zu Lasten des Erneuerungsfonds vom Conto „Rollmaterial“ abgeschrieben. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1887 **145** Stück vorhanden.

**Leistungen.** Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 102 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensttheilern — 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 84, wovon 68 im Strecken- und 16 im Rangirdienst. Jene 102 Lokomotiven haben

im Ganzen 4,667,966 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,945,854 und im Rangirdienst 722,112 zurückgelegt (1886: 4,499,090 Kilometer, wovon 3,813,274 im Fahr- und 685,816 im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1887 auf 238,032 Kilometer (1886 : 228,736) beziffern.

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

	Zugs- Kilometer	Vorspann- Kilometer	Nutz- Kilometer	Material- transport- Kilometer	Schneepflug- fahrten Kilometer	Leerfahrten- Kilometer	Total der Fahrkilometer
Eigenes Netz . . . . .	2,877,919	112,917	2,990,836	6,824	130	55,356	3,053,146
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	370,295	14,888	385,183	528	—	10,128	395,839
Bötzbergbahn . . . . .	470,561	8,943	479,504	—	—	2,976	482,480
Führung der Arlbergzüge (Ziegelbrücke-Sargans) }	13,930	—	13,930	—	—	—	13,930
Aushilfe an schweizerische Bahnen	—	320	320	—	—	139	459
Total *	3,732,705	137,068	3,869,773	7,352	130	68,599	3,945,854

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

	1886	1887
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm . . . . .	29,337,978	31,567,701
„ „ Tannenholz in Ster . . . . .	1,076	1,011,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlen- einheiten reduziert) in Kilogramm . . . . .	29,768,378	31,972,301
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . . . . .	70,014,1	68,812,5
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 659,544. 02 Cts.	Fr. 696,712. 20 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm . . . . .	2. 22 „	2. 18 „
„ „ Schmiermaterials . . . . .	38,793. 17 „	33,701. 93 „
„ „ „ per 1 Kilogramm . . . . .	55,4 Cts.	49,0 Cts.
„ „ Putzmaterials . . . . .	Fr. 34,425. 86 Cts.	Fr. 36,384. 27 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . . .	377,067. 90 **	394,223. 38 **
Totalkosten . . . . .	1,109,830. 95 **	1,161,021. 78 **

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

	1886	1887
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . . . . .	5,401,972	5,637,569
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm . . . . .	15,033	15,224
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 119,684. 77 Cts.	Fr. 122,849. 62 Cts.
„ „ Schmiermaterials . . . . .	8,425. 08 „	7,269. 67 „
„ „ Putzmaterials . . . . .	8,256. 53 „	8,852. 55 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . . .	51,000. 51 **	45,593. 16 **
Totalkosten . . . . .	187,366. 89 **	184,565. — **

\* Die vom 5. März bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 55 und 56 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der Vereinigten Schweizerbahnen ausgeführten Zugskilometer (19,256) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

\*\* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 43,153. 65 Cts. (1886 : Fr. 41,363. 36 Cts.), sowie die zum Umbau der Lokomotive Nr. 66 verwendeten Fr. 19,510. 32 Cts. inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 226,693. — Cts. (1886 : Fr. 155,698. 30 Cts.), welche zur Abschreibung von vier Lokomotiven verausgabt wurden, sowie Fr. 2502. 31 Cts. (1886 : Fr. 2266. 23 Cts.), welche zur Einrichtung von Luftdruckbremsen verwendet worden sind.

**Wagen. Bestand.** Im Berichtsjahr wurden 8 ältere und defekte Personenwagen vom Inventar abgeschrieben und ein Personenwagen II. und III. Klasse mit Gepäckraum in einen Gepäckwagen umgebaut; es waren demnach zu Ende des Jahres vorhanden:

**521** Stück mit 1174 Achsen und 22,009 Sitzplätzen.

1886: 530 „ „ 1196 „ „ 22,367 „

**Gepäck- und Güterwagen.** Im Berichtsjahr wurden 8 baufällige Güterwagen vom Inventar abgeschrieben; es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

**2447** Stück mit 4900 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,897 Tonnen.

1886: 2454 „ „ 4914 „ „ „ „ 26,971 „

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

**Leistungen.** An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1886		1887
Personenwagen . . . . .	21,876,238		21,537,724
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	20,909,004		20,338,718
		42,785,242	41,876,442
b) Auf fremden Bahnen:			
Personenwagen . . . . .	2,166,252		1,972,964
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	44,551,441		42,064,148
		46,717,693	44,037,112
Total		89,502,935	85,913,554

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn.

Personenwagen . . . . .	2,985,468		4,444,710
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	46,063,070		48,060,141
Schweizerische Bahnpostwagen . . . . .	2,984,992		3,521,731
		52,033,530	56,026,582

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen

zusammen auf der Nordostbahn . . . . . 94,818,772 97,903,024

**Unterhaltungskosten.** Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 14,493,5 Kilogramm, wofür Fr. 5,045. 35 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 10,835 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 3,156. 94 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 6,755 Achsenkilometer zurückgelegt (1886: 8,751).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 469,648. 73 Cts. (1886: Fr. 469,688. 61 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 20,199. — Cts. (1886: Fr. 19,940. 80 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen- und Güterwagen verwendeten Fr. 80,154. 70 Cts. (1886: Fr. 288,578. 49 Cts.) und die für Einrichtung von Luftdruckbremsen verausgabten Fr. 16,433. 09 Cts. (1886: Fr.—.)

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst						Rangirdienst	
	B <sup>2</sup> T	A <sup>2</sup> T	A <sup>3</sup> u. A <sup>3</sup> T	C <sup>2</sup> T u. C <sup>3</sup> T	E <sup>2</sup>	Total		
						1886	1887	
<b>a) Stand und Leistungen.</b>								
Zahl der Lokomotiven . . .	48	11	16	40	14	134	129	15
Zurückgelegte Wegstrecke								
mit Bahnzügen . . . . . Km.	1,490,709	337,305	618,122	1,203,609	220,028	3,760,290	3,869,773	—
im Materialtransport . . . . . "	6,471	295	—	586	—	4,870	7,352	—
in Schneepflugfahrten . . . . . "	50	—	—	80	—	80	130	—
in Leerfahrten . . . . . "	42,497	2,209	1,095	18,409	4,389	48,034	68,599	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,539,727	339,809	619,217	1,222,684	224,417	3,813,274	3,945,854	914,552 (228,736)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	1887 4,218.4	931.0	1,696.5	3,349.8	614.8	—	10,810.5	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	1886 4,170.8	1,023.1	1,346.7	3,298.7	607.9	10,447.3	—	2,505.6
per Fahrkilometer . . . . .	29,320,350	4,856,951	15,065,507	45,431,237	2,879,933	*94,424,164	*97,553,978	—
	1887 19.04	14.29	24.89	37.16	12.83	—	**24.81	—
	1886 19.28	14.46	24.67	37.46	12.40	**24.85	—	—
<b>b) Kosten des Brennmaterials.</b>								
Verbrauch im Ganzen . . . . . Kg.	10,947,560	2,155,795	5,014,805	12,495,693	1,358,448	29,768,378	31,972,301	5,401,972
„ per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . .	1887 7.1101	6.3441	8.0986	10.2199	6.0532	—	8.1028	—
	1886 6.7824	6.2535	7.9601	9.9522	5.4637	7.8065	—	5.9067
Kosten im Ganzen . . . . . Fr.	238,558.28	46,976.93	109,277.62	272,297.43	29,601.94	659,544.02	696,712.20	119,684.77
„ per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . .	1887 15.4935	13.8245	17.6477	22.2705	13.1906	—	17.6568	—
„ dito . . . . .	1886 15.0269	13.8552	17.6362	22.0499	12.1052	17.2960	—	13.0867
<b>c) Übrige Unterhaltungskosten.</b>								
Verbrauch an Schmiermaterial . . Kg.	23,562.5	5,727	11,143	25,080	3,300	70,014.1	68,812.5	15,033
„ per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . .	1887 0.0153	0.0169	0.0180	0.0205	0.0147	—	0.0174	—
	1886 0.0152	0.0208	0.0185	0.0220	0.0161	0.0134	—	0.0164
Kosten des Schmiermaterials . . Fr.	11,540.56	2,804.51	5,456.73	12,284.12	1,616.01	38,793.17	33,701.93	8,425.08
„ per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . .	1887 0.75	0.83	0.88	1.00	0.72	—	0.85	—
„ dito . . . . .	1886 0.84	1.15	1.02	1.22	0.89	1.02	—	0.92
Kosten für Beleuchtung, Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . . . . Fr.	14,199.28	3,133.04	5,709.18	11,273.65	2,069.12	34,425.86	36,384.27	8,256.53
Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der Lokomotiven u. Tender per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . .	128,364.30	48,215.70	63,591.14	138,874.68	15,177.56	377,067.90	394,223.38	51,000.51
	1887 8.34	14.19	10.27	11.36	6.76	—	9.99	—
„ dito . . . . .	1886 9.90	7.03	10.75	11.54	7.93	9.89	—	5.58
<b>d) Total.</b>								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen . . . . . Fr.	392,662.42	101,130.18	184,034.67	434,729.88	48,464.63	1,109,830.95	1,161,021.78	187,366.89
per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . .	1887 25.50	29.76	29.72	35.56	21.60	—	29.42	—
„ dito . . . . .	1886 26.07	22.94	30.31	35.70	21.83	29.10	—	20.49
per Wagenachsenkilom. . . . .	1887 1.34	2.08	1.22	0.96	1.68	—	1.19	—
„ dito . . . . .	1886 1.35	1.59	1.26	0.95	1.76	1.18	—	—

\* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer nicht inbegriffen, 1886 = 394,608; 1887 = 349,046.

\*\* Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer nicht berücksichtigt, 1886 = 12,880; 1887 = 13,930.

für jeden Tag:  
Fr. 505.66  
Fr. 513.33



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

A. Stand und Leistungen.													
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen			Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert				
	achträdige	vierrädige	Total		im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
					I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				im Ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer
Tonnen													
1887	66	455	521	1174	1,159	6,957	13,893	22,009	11,966,175	114,852,317	126,818,492	184,062	4.88
1886	68	462	530	1196	1,175	7,101	14,091	22,367	11,341,438	109,371,993	120,713,431	175,201	4.86
B. Unterhaltungskosten.													
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung			
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für			
								Schmiere	Aus- gaben	Material	Kosten per Achsen- kilometer		
Franken	Centimes	Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes						
1887	23,510,688	232,299.63	0.988	3.313	25,982,434	3,846.4	1,338.98	0.1480	0.0052	33,322.40	0.1282		
1886	24,042,490	197,429.41	0.821	2.862	24,861,706	2,841.0	827.76	0.1143	0.0093	29,401.97	0.1183		

B. Unterhaltungskosten.											
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung	
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für	
								Schmiere	Aus- gaben	Material	Kosten per Achsen- kilometer
Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes			
1887	23,510,688	232,299.63	0.988	3.313	25,982,434	3,846.4	1,338.98	0.1480	0.0052	33,322.40	0.1282
1886	24,042,490	197,429.41	0.821	2.862	24,861,706	2,841.0	827.76	0.1143	0.0033	29,401.97	0.1183

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.															
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert						
	Gepäck- wagen		Güter- wagen	Totalzahl					Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast				
	achträdige	vierrädige		der Wagen	der Achsen						im Ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen- kilomtr.		
Tonnen					Tonnen										
1887	3	69	2,375	2,447	4,900	26,897	2.899	5.49	119,315,139	247,580,870	366,896,009	532,505	5.10		
1886	3	68	2,383	2,454	4,914	26,971	2.897	5.49	116,889,940	240,877,534	357,767,474	519,256	5.11		
B. Unterhaltungskosten.															
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials									
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffniss per Achsen- kilometer							
								Schmiere	Ausgaben						
		Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes							
1887	62,402,866	237,349.10	0.380	2.122	71,920,590	10,647.1	3,706.37	0.1480	0.0052						
1886	65,460,445	272,259.20	0.416	2.440	69,957,066	7,994.0	2,329.18	0.1143	0.0083						

B. Unterhaltungskosten.											
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials					
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffniss per Achsen- kilometer			
								Franken	Centimes	Schmiere	Ausgaben
1887	62,402,866	237,349.10	0.380	2.122	71,920,590	10,647.1	3,706.37	0.1480	0.0052		
1886	65,460,445	272,259.20	0.416	2.440	69,957,066	7,994.0	2,329.18	0.1143	0.0033		

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.		1885	1886	1887
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)				
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer . . . Fr.	13,738.16	14,328.13	13,902.02
	„ Nutzkilometer . . . „	2.67	2.62	2.48
	„ Lokomotivkilometer . . „	2.64	2.59	2.43
	„ Wagenachsenkilometer Cts.	10.49	10.41	9.78
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer . . . Fr.	662.71	655.03	659.67
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ „ . . . „	2,906.95	2,934.06	2,988.20
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „ . . . „	4,259.44	4,386.11	4,485.73
IV. Fahrdienst:				
Im Ganzen	„ Bahnkilometer . . . „	4,080.32	4,468.06	4,423.06
	„ Nutzkilometer . . . Cts.	79.43	81.87	78.75
	„ Lokomotivkilometer . . „	78.48	80.73	77.23
	„ Wagenachsenkilometer „	3.12	3.24	3.11
A. Personal	„ Nutzkilometer . . . „	22.53	21.80	22.04
	„ Lokomotivkilometer . . „	22.25	21.49	21.62
	„ Wagenachsenkilometer „	0.88	0.86	0.87
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Nutzkilometer . . . „	23.75	23.98	24.40
	„ Lokomotivkilometer . . „	23.47	23.65	23.98
	„ Wagenachsenkilometer „	0.93	0.95	0.96
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Nutzkilometer . . . „	32.78	35.75	31.92
	„ Lokomotivkilometer . . „	32.39	35.25	31.30
	„ Wagenachsenkilometer „	1.29	1.42	1.26
D. Sonstige Ausgaben	„ Nutzkilometer . . . „	0.37	0.34	0.39
	„ Lokomotivkilometer . . „	0.37	0.34	0.38
	„ Wagenachsenkilometer „	0.02	0.01	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer . . . Fr.	1,828.74	1,884.87	1,345.36
Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den vorausgehenden Jahren unmöglich geworden, lediglich für das Jahr 1884 konnten auf Grund der dem betreffenden Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung der vorstehenden Tabelle analog die Durchschnitts- und Verhältnisszahlen ermittelt werden. Um indessen eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben der Jahre vor 1884 zu ermöglichen, lassen wir hier noch die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die neu in die Betriebsrechnung eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.				
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer . . Fr.	947.59	910.95	945.12
	„ Nutzkilometer . . Cts.	18.45	16.69	16.83
	„ Lokomotivkilometer . . „	18.23	16.46	16.50
	„ Wagenachsenkilometer „	0.72	0.66	0.67
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	„ Bahnkilometer . . Fr.	470.07	737.08	593.10
	„ Nutzkilometer . . Cts.	9.15	13.50	10.56
	„ Lokomotivkilometer . . „	9.04	13.32	10.36
	„ Wagenachsenkilometer „	0.36	0.53	0.42
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	„ Bahnkilometer . . Fr.	1,505.17	1,592.18	1,033.10
	„ Nutzkilometer . . Cts.	29.30	29.17	18.89
	„ Lokomotivkilometer . . „	28.95	28.77	18.04
	„ Wagenachsenkilometer „	1.15	1.16	0.73
Im Ganzen	„ Bahnkilometer . . Fr.	2,922.83	3,240.21	2,571.32
	„ Nutzkilometer . . Cts.	56.90	59.36	45.78
	„ Lokomotivkilometer . . „	56.22	58.55	44.90
	„ Wagenachsenkilometer „	2.23	2.35	1.82

	1885	1886	1887
<b>II. Fahrmaterial.</b>			
Länge des Netzes am Jahresschluss . . . . . Kilometer	689	689	689
Durchschnittlich betriebene Länge . . . . . "	689	689	689
<b>a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:</b>			
Auf jede Lokomotive kommen . . . . . Bahnkilometer	4.6554	4.6242	4.7517
" " " " . . . . . Personenwagenachsen	8.0811	8.0268	8.0965
" " " " . . . . . Güterwagenachsen	34.919	32.980	33.793
" " " " im Ganzen . . . . . Wagenachsen	43.00	41.01	41.89
" " " " . . . . . Sitzplätze	151.11	150.11	151.79
" " " " . . . . . Tonnen Tragkraft	190.67	181.01	185.50
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . . Lokomotiven	0.215	0.216	0.210
" " " " . . . . . Personenwagenachsen	1.736	1.736	1.704
" " " " . . . . . Güterwagenachsen	7.501	7.132	7.112
" " " " im Ganzen . . . . . Wagenachsen	9.237	8.868	8.816
" " " " . . . . . Sitzplätze	32.459	32.463	31.943
" " " " . . . . . Tonnen Tragkraft	40.955	39.145	39.098
Auf jede Personenwagachse fallen . . . . . Sitzplätze	18.70	18.70	18.75
" " Güterwagachse " . . . . . Tonnen Tragkraft	5.4602	5.4886	5.4892
<b>b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:</b>			
<b>I. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.</b>			
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt . . . . . per Jahr Km.	30,138	31,730	33,834
" " Tag " . . . . . "	82.6	86.9	92.7
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zu- rückgelegt . . . . . " Jahr "	44,779	45,396	45,882
" " Tag " . . . . . "	122.6	124.4	125.7
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zu- rückgelegt . . . . . " Jahr "	55,112	56,078	58,027
" " Tag " . . . . . "	151.0	153.6	158.9
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt . . . . . " Jahr "	58,538	60,970	60,009
" " Tag " . . . . . "	160.4	167.0	164.4
<b>2. Fahrdienstlokomotiven.</b>			
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug . . . . .	25.14	24.85	24.81
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . . Centimes	11.22	9.89	9.99
" Zugskilometer . . . . . "	11.69	10.40	10.56
" Wagenachsenkilometer . . . . . "	0.448	0.399	0.404
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotivkilometer . . Kilogr.	7.6121	7.8065	8.1028
" Zugskilometer . . . . . "	7.9273	8.2117	8.5655
" Wagenachsenkilometer . . . . . "	0.3035	0.3153	0.3277
" Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . . . . "	0.0181	0.0184	0.0174
" Zugskilometer . . . . . "	0.0188	0.0193	0.0184
" Wagenachsenkilometer . . . . . "	0.00072	0.00074	0.00071
Kosten des Brennmaterials " Lokomotivkilometer . . Centimes	16.7962	17.2960	17.6568
" Zugskilometer . . . . . "	17.4917	18.1937	18.6651
" Wagenachsenkilometer . . . . . "	0.6697	0.6985	0.7142

	1885	1886	1887
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . Centimes	1.2538	1.0173	0.8541
„ Zugskilometer . . . „	1.3057	1.0701	0.9029
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . . „	0.943	0.903	0.922
„ Zugskilometer . . . „	0.982	0.950	0.975
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer . . . Franken	1,571.12	1,610.79	1,685.08
„ Lokomotivkilometer . . . Centimes	30.22	29.10	29.42
„ Zugskilometer . . . „	31.47	30.61	31.10
„ Wagenachsenkilometer . . . „	1.20	1.18	1.19
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer	13,339	14,649	14,144
und zwar jede Personenwagenachse . . . „	19,495	20,102	20,026
„ Güterwagenachse . . . „	11,914	13,321	12,735
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .	92.88	98.86	103.82
„ Güterwagenachsen . . .	265.92	278.18	285.98
„ Personen- u. Güterwagenachsen	358.80	377.04	389.30
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . Procente	45.71	45.12	42.77
„ fremde Wagen . . . „	54.29	54.88	57.23
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.0033	0.0033	0.0052
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . Franken	650.01	681.70	681.64
„ Wagenachse und Jahr . . . „	70.37	76.87	77.32
„ Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.528	0.525	0.547
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . Procente	31.32	30.23	29.97
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . „	33.15	35.49	35.57

## D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

1886		1887	
Fr. 13,782,708. 02 Cts.	. Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes .	Fr. 13,783,748. 20 Cts.	
" 1,368,611. 77 "	. . . . . Verschiedene Einnahmen . . . . .	" 939,109. 33 "	
Fr. 15,151,319. 79 Cts.		Fr. 14,722,857. 53 Cts.	
" 7,897,329. 12 "	. . . . . Betriebsausgaben . . . . .	" 7,491,337. 87 "	
	Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene		
Fr. 7,253,990. 67 Cts.	. . . . . Rechnung . . . . .	Fr. 7,231,519. 66 Cts.	
	47.88 0/0 in Prozenten der Bruttoeinnahmen 49.12 0/0		
	Fr. 12,861. 69 Cts. per Bahnkilometer (564) Fr. 12,821. 84 Cts.		
	" 2. 57 " " Zugskilometer " 2. 50 "		
	" 2. 46 " " Nutzkilometer " 2. 40 "		
" 1,212,159. 39 "	. . . . . Zuschüsse aus den Spezialfonds . . . . .	" 1,181,598. 20 "	
" 250,313. 19 "	. . . . . Ertrag von Kapitalien . . . . .	" 393,456. 40 "	
" 235,953. 05 "	. . . . . Ertrag von Nebengeschäften . . . . .	" 193,214. 99 "	
" 96,490. 88 "	. . . . . Aus sonstigen Quellen . . . . .	" 70,873. 29 "	
Fr. 9,048,907. 18 Cts.		Fr. 9,070,662. 54 Cts.	
Davon kommen in Abzug:			
Conto-Correntzinse und			
Fr. 327,294. 47 Cts.	. Provisionen .	Fr. 525,553. 65 Cts.	
" 1,550,000. — "	" Einlage in die Spezialfonds "	1,550,000. — "	
" 38,705. 38 "	" Abschreibungen "	35,141. 92 "	
Verwendungen zu ver-			
" 13,250. 71 "	schiedenen Zwecken "	— . — "	
" 1,929,250. 56 "		" 2,110,695. 57 "	
Fr. 7,119,656. 62 Cts.	. . . . . Reinertrag des eigenen Netzes . . . . .	Fr. 6,959,966. 97 Cts.	
Hiezu kommt ferner:			
" 1,266,013. 80 "	. . . . . Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien . . . . .	" 1,525,785. 31 "	
Fr. 8,385,670. 42 Cts.	. . . . . Verfügbar für Verzinsung der Anleihen . . . . .	Fr. 8,485,752. 28 Cts.	
" 31,021. 58 "	. . . . . und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr . . . . .	" 186,178. 97 "	
Fr. 8,416,692. — Cts.	. . . . . Total . . . . .	Fr. 8,671,931. 25 Cts.	
Hievon sind erforderlich:			
für Verzinsung älterer Obligationen-			
Fr. 1,159,000. — Cts.	. . . . . anleihen . . . . .	Fr. 484,000. — Cts.	
für Verzinsung von Sub-			
" 116,500. — "	. . . . . ventionsdarleihen . . . . .	" 116,500. — "	
Fr. 8,416,692. — Cts.	Fr. 1,275,500. — Cts. . . . . Übertrag . . . . .	Fr. 600,500. — Cts.	Fr. 8,671,931. 25 Cts.

Fr. 8,416,692. — Cts.	Fr. 1,275,500. — Cts.	Übertrag	Fr. 600,500. — Cts.	Fr. 8,671,931. 25 Cts.
		für Verzinsung des		
		Hypothekaranleihens von		
" 4,631,487. 50 "	" 160 Millionen Franken "	" 5,108,897. 90 "		
		für Verzinsung des Anleihens		
		von 3 Millionen Franken der		
		Ostsektion der ehemaligen		
" 6,026,987. 50 "	" 120,000. — "	Nationalbahn	" 120,000. — "	" 5,829,397. 90 "
Fr. 2,389,704. 50 Cts.	.	Total-Reinertrag	.	Fr. 2,842,533. 35 Cts.
" 1,040,000. — "	.	Verwendet für Amortisationen	.	" 1,040,000. — "
Fr. 1,349,704. 50 Cts.	.	Zur Verfügung der Aktionäre	.	Fr. 1,802,533. 35 Cts.

Zieht man von obiger Totalsumme von Fr. 2,842,533. 35 Cts. den Saldo vortrag vom Vorjahr mit Fr. 186,178. 97 Cts. ab, so verbleibt ein Restbetrag von Fr. 2,656,354. 38 Cts. Hierbei ist aber zu bemerken, dass unter den Ausgaben für „Conto-Correntzinse und Provisionen“ eine erste Rate der Konversionskosten des Anleihens von 87 Millionen Franken mit Fr. 284,145. 84 Cts. inbegriffen ist, von denen der Rechnung für 1887 eigentlich nur ein ganz kleiner Theil zur Last fällt, zumal dieser Rechnung aus der Konversion bloss die Zinsersparniss für ein Quartal, d. h. etwa Fr. 106,000. — Cts., zu gute kam. Die zwei folgenden Jahre werden noch mit je Fr. 210,000. — Cts. Tilgungskosten der Konversion belastet werden, wogegen ihnen aber die Zinsersparniss für ein volles Jahr zu statten kommt. Demnach werden sich, als Folge jener Konversion, die Jahresrechnungen der zwei nächsten Jahre um je etwa Fr. 400,000. — Cts., diejenigen von 1890 an aber um je Fr. 600,000. — Cts. günstiger gestalten als die Rechnung von 1887.

Die vorstehenden Differenzen zwischen den Betriebseinnahmen der Jahre 1886 und 1887, 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.

Der Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien hat sich im Jahr 1887 gegenüber dem Vorjahr um Fr. 259,771. 51 Cts. gehoben. Auf die Betheiligung an der Linie Zürich-Zug-Luzern entfallen hievon Fr. 242,370, herrührend einerseits aus der höhern Dividende (9 0/0 gegen 7.68 0/0), welche für diese Unternehmung ausgeworfen werden konnte, und anderseits aus der im vorjährigen Bericht erwähnten, mit 1. Januar 1887 in Kraft getretenen vollen Gewinnberechtigung für das gesammte Betheiligungskapital der Nordostbahn von Fr. 9,626,000. Weitere Fr. 29,327. 70 Cts. hat der Antheil am Reinertrag der Aargauischen Südbahn als Einnahmevermehrung aufzuweisen, indem der Antheil im Berichtsjahre Fr. 239,757. 86 Cts. = 4.116 0/0 des auf Fr. 5,825,000 gestiegenen Betheiligungskapitals gegen Fr. 210,430. 16 Cts. = 3.629 0/0 des Betheiligungskapitals von Fr. 5,797,467. 21 Cts. im Jahre 1886 betrug. Eine kleine Verbesserung ist auch dadurch eingetreten, dass die Quote, welche die Nordostbahn an das Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten zu vergüten hatte, im Jahr 1887 Fr. 1,087. 20 Cts. weniger betragen hat, als im Vorjahr, nämlich Fr. 7,189. 58 Cts. gegen Fr. 8,276. 78 Cts. Dagegen ist auf dem Antheil am Reinertrag der Bötzbahn neuerdings ein etwelcher Einnahmenrückgang und zwar von Fr. 13,013. 39 Cts. zu verzeichnen. Im Jahr 1886 bezifferte sich der Ertragsantheil auf Fr. 439,890. 42 Cts. =



3.763 0/0 des Betheiligungskapitals von Fr. 11,688,854. 88 Cts., im Berichtsjahr nur auf Fr. 426,877. 03 Cts. = 3.644 0/0 des auf Fr. 11,714,000 erhöhten Betheiligungskapitals.

Im Ganzen hat die sich auf Fr. 27,665,000 belaufende Betheiligung der Nordostbahn an den vier genannten Unternehmungen im Berichtsjahr Fr. 1,525,785. 31 Cts., gleich einem Zinse von 5.515 0/0 eingebracht, gegen 4.437 0/0 im Jahr 1886.

Auf den verfügbaren Kapitalien wurde ein Mehrertrag von Fr. 143,143. 21 Cts. erzielt. (1887 Fr. 393,456. 40 Cts. gegen 1886 mit Fr. 250,313. 19 Cts.) Fr. 74,323. 99 Cts. mehr ergaben nämlich die zeitweisen Placements flüssiger Gelder; Fr. 57,835. 50 Cts. wurden durch Discontirung von auf 1. Oktober 1887 gekündeten Obligationen der Emissionen I—III unsers Anleihens von 160 Millionen Franken und an Zinsen auf Schuldbriefen mehr eingenommen; dazu kamen an ausserordentlichen Einnahmen noch Fr. 7,500 Zinse auf den von der Schweizerischen Centralbahn seiner Zeit zu viel berechneten Bauleitungskosten für die Aargauische Südbahn und Fr. 6,662. 60 Cts. Verzugszinse der Stadt Zürich für Landabtretung zum Industriegeleise bei Wipkingen. Aber auch der Ausgabentitel „Contocorrentzinse und Provisionen“ weist eine Zunahme auf von Fr. 198,259. 18 Cts. (1887 Fr. 525,553. 65 Cts. gegen 1886 mit Fr. 327,294. 47 Cts.). An Contocorrentzinsen wurden speziell Fr. 58,202. 71 Cts. mehr verausgabt, wovon Fr. 12,005. 40 Cts. für Verzinsung des gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 28. Juni 1887 mit einer weitem Zuwendung von Fr. 500,000 geäußneten Fonds für Reorganisation der Pensions- und Hülfskassa; Fr. 21,971. 13 Cts. für Zinsen auf vorzeitig liberirten Obligationen des neuen 4 0/0 Anleihens von 87 Millionen Franken vom 1. Oktober 1887 und der Rest für Scontoüberträge des Wechselportefeuilles auf das neue Rechnungsjahr. Die Hauptdifferenz entfällt aber mit Fr. 140,056. 47 Cts. auf die Abschreibung der Emissionskosten und theilweise Tilgung (1/3) der Provision an das Garantiekonsortium des vorerwähnten Anleihens von 87 Millionen Franken.

Näheres über den Ertrag des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee und Zürichsee ist im Abschnitt E des Berichtes enthalten.

Der Betrieb der Imprägniranstalt warf einen Reinertrag von Fr. 8,558. 12 Cts. ab (1886 Fr. 4,611. 49 Cts.). Die Leistungen bestanden in dem Imprägniren von 2,216 m<sup>3</sup> verschiedener Holzwaaren für die eigene Verwaltung und von 2,724 m<sup>3</sup> Schwellen u. s. w. für Private, im Total somit von 4,940 m<sup>3</sup> gegen 3,953 m<sup>3</sup> im Vorjahr.

Wie schon in den beiden letzten Geschäftsberichten bemerkt, bildet die unter dem Titel „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ jeweiligen erscheinende Einnahme nur die Ausgleichung für die gemäss bundesrätlicher Verordnung theils in die Betriebsrechnung eingestellten, theils an den Reinerträgen dritter Unternehmungen gekürzten Verwendungen aus dem Erneuerungs- und Versicherungsfonds. Der Übersichtlichkeit halber stellen wir indessen auch hier diese Verwendungen nach den betreffenden Verrechnungsrubriken wieder zusammen.

#### 1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds:

Betriebsrechnung II, B. b: Erneuerung des Oberbaues . . . . .	Fr.	651,189. 18 Cts.
IV, C. b: Erneuerung des Rollmaterials . . . . .	„	408,646. 07 „
V, C. 8: Verschiedenes . . . . .	„	15,992. 67 „
Gewinn- und Verlustrechnung 3 b: Ertrag der Bötzberrgahn . . . . .	„	19,317. 37 „
Nebengeschäfte: Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . . .	„	41. 70 „
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . .	„	51,048. 87 „
Übertrag	Fr.	1,146,152. 46 Cts.

	Übertrag	Fr. 1,146,152. 46 Cts.
2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds:		
Betriebsrechnung V, C. 3: Unfallentschädigungen . . . . .	„	35,445. 74 „
Summa gleich Ziffer 8 der Gewinn- und Verlustrechnung	Fr. 1,181,598. 20 Cts.	

Die Verzinsung der konsolidirten Anleihen erheischte 1887 im Ganzen Fr. 5,829,397. 90 Cts. gegen Fr. 6,026,987. 50 Cts. im Jahr 1886, somit im Berichtsjahre Fr. 197,589. 60 Cts. weniger. Es ist diese Zinsenersparniss die Folge der am 1. Oktober 1886 und am 1. Oktober 1887 stattgehabten Konversionen des ehemaligen 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% Gemeinschaftsanleihe mit der Schweizerischen Centralbahn von 20 Millionen Franken, sowie der 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% und 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub>% Emissionen I—III unsers Anleihe von 160 Millionen Franken in neue 4% Anleihen.

Auf erstem Anleihen bezifferte sich die Mehrersparniss gegen 1886 für <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Jahre zu <sup>1</sup>/<sub>2</sub>% auf Fr. 75,000. — Cts. und auf dem Ersatzanleihen von 87 Millionen Franken (wovon jedoch Fr. 280,000 noch nicht begeben sind) für die genannten drei Emissionen

1/2% auf Fr. 83,240,000 für 1/4 Jahr	Fr. 104,050	
1/4% „ „ 3,480,000 „ 1/4 „ „	2,175	„ 106,225. — „

Hiezu kommt: Zinsenwegfall auf den

a) Ausloosungen von Fr. 380,000 am 1. Februar 1887 für 11 Monate . . . . .	„	15,652. 10 „
b) „ „ 190,000 am 1. Februar 1886 für 1 Monat . . . . .	„	712. 50 „

Zusammen wie oben Fr. 197,589. 60 Cts.

Die unter der Ausgabenrubrik 5a aufgeführten Fr. 35,141. 92 Cts., verwendet zu Abschreibungen am Bau conto, umfassen die nach Abzug des Werthes der gewonnenen Altmaterialien entstandenen Verluste auf den nachbezeichneten Bauobjekten:

1. Abschreibung des Minderwerthes von anlässlich des Geleisumbaues ausgehobenen elf Weichenverbindungen auf der Station Wallisellen . . . . .	Fr. 25,561. 56 Cts.
2. Ebenso von vier ausgehobenen Weichenverbindungen auf der Station Rappersweil	„ 7,905. 56 „
3. Abschreibung des Mindererlöses für eine verkaufte Wärterbude bei Kil. 26 auf der linksufrigen Zürichseebahn . . . . .	„ 622. 40 „
4. Abschreibung der abgebrochenen Kopframpen auf den Stationen Oberrieden und Töss . . . . .	„ 880. — „
5. Abschreibung des Minderwerthes von zurückgezogenem disponiblen Inventar .	„ 172. 40 „
Summa wie oben	<u>Fr. 35,141. 92 Cts.</u>

## E. Verschiedenes.

### 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

#### Verkehr und Einnahmen.

		Transportquantitäten				Einnahmen					
		1886		1887		1886			1887		
		Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>											
Einfache Fahrt	I. Platz . .	22,979	21.56	20,262	19.65	34,393.	78	34.97	32,900.	67	32.57
"	II. " . .	26,606	24.97	25,400	24.63	28,273.	19	28.73	27,500.	10	27.22
Hin- und Rückfahrt	I. " . .	10,278	9.65	8,416	8.16	6,923.	02	7.03	6,820.	—	6.75
"	II. " . .	23,936	22.46	19,838	19.24	12,594.	14	12.80	10,787.	93	10.68
Abonnementsbillete	I. " . .	2,705	2.54	2,315	2.24	2,140.	09	2.17	1,719.	84	1.70
"	II. " . .	2,436	2.29	2,167	2.10	1,452.	93	1.47	991.	35	0.98
Lustfahrtbillete	I. " . .	7,460	7.00	8,962	8.69	8,639.	23	8.78	13,786.	77	13.65
"	II. " . .	10,181	9.53	15,769	15.29	3,986.	—	4.05	6,514.	08	6.45
Total .		106,581	100	103,129	100	98,402.	38	100	101,020.	74	100
Rekapitulation nach Plätzen:											
I. Platz . . . . .		43,422	40.74	39,955	38.74	52,096.	12	52.94	55,227.	28	54.67
II. " . . . . .		63,159	59.26	63,174	61.26	46,306.	26	47.06	45,793.	46	45.33
Total .		106,581	100	103,129	100	98,402.	38	100	101,020.	74	100
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>		Tonnen		Tonnen							
		483	.	444	.	4,153.	71	.	3,874.	63	.
<b>III. Viehtransport.</b>											
Klasse a, Pferde . . . . .		Stück		Stück							
" b, schweres Vieh . . . . .		81	1.94	109	5.06						
" c, leichtes " . . . . .		1,462	34.95	780	36.20						
" d, Schweine . . . . .		1,545	36.94	408	18.93	7,706.	87	.	4,926.	69	.
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		160	3.82	59	2.74						
Hunde . . . . .		368	8.80	386	17.91						
		567	13.55	413	19.16						
Total .		4,183	100	2,155	100	7,706.	87	.	4,926.	69	.
<b>IV. Gütertransport.</b>											
Eilgut . . . . .		Tonnen		Tonnen							
Stückgut . . . . .		1,591	1.00	1,500	0.95						
Massengut A . . . . .		7,851	4.93	9,654	6.14						
" B . . . . .		7,495	4.71	7,238	4.60						
Spezialtarif I . . . . .		22,485	14.12	22,228	14.13	436,520.	95	.	437,804.	28	.
" II . . . . .		68,476	42.99	66,608	42.35						
" III . . . . .		32,339	20.30	30,622	19.48						
		19,026	11.95	19,421	12.35						
Total .		159,263	100	157,271	100	436,520.	95	.	437,804.	28	.
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>		.	.	.	.	198.	93	.	161.	53	.
Gesammttotal .		.	.	.	.	546,982.	84		547,787.	87	.
Rekapitulation:											
Personentransport . . . . .		.	.	.	.	98,402.	38	17.99	101,020.	74	18.44
Gepäcktransport . . . . .		.	.	.	.	4,153.	71	0.76	3,874.	63	0.71
Viehtransport . . . . .		.	.	.	.	7,706.	87	1.41	4,926.	69	0.90
Gütertransport . . . . .		.	.	.	.	436,520.	95	79.80	437,804.	28	79.92
Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	198.	93	0.04	161.	53	0.03
Total .		.	.	.	.	546,982.	84	100	547,787.	87	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1887</b>	103,129	101,020	74	444	3,874	63	2,155	4,926	69	157,271	437,804	28	161	53	547,787	87
<b>1886</b>	106,581	98,402	38	483	4,153	71	4,183	7,706	87	159,263	436,520	95	198	93	546,982	84
mehr als 1886	—	2,618	36	—	—	—	—	—	—	—	1,283	33	—	—	805	03
weniger „ „	3,452	—	—	39	279	08	2,028	2,780	18	1,992	—	—	37	40	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
<b>1887</b>	Fr. 0. 98	Fr. 8. 73	Fr. 2. 29	Fr. 2. 78
<b>1886</b>	„ 0. 92	„ 8. 60	„ 1. 84	„ 2. 74

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

<b>1886</b>				<b>1887</b>			Gegenüber 1886			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
10,000	—	2.65	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.66	—	—	—	—
12,499	46	3.32	2. Gehalte des Administrationspersonals . . .	12,044	96	3.20	—	—	454	50
120,069	30	31.87	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffs- personals . . . . .	119,922	66	31.85	—	—	146	64
2,749	37	0.73	4. Bekleidung desselben . . . . .	2,370	22	0.63	—	—	379	15
2,376	34	0.63	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	3,257	37	0.86	881	03	—	—
64,150	70	17.02	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . . . .	62,001	60	16.46	—	—	2,149	10
92,946	20	24.67	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch- tung und Beheizung der Schiffe . . . . .	96,719	45	25.68	3,773	25	—	—
46,157	73	12.25	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	42,909	27	11.39	—	—	3,248	46
6,135	48	1.63	10. Assekuranzprämien . . . . .	8,510	50	2.26	2,375	02	—	—
19,721	58	5.23	11. Verschiedenes . . . . .	18,847	08	5.01	—	—	874	50
376,806	16	100	. . . . . Total . . . . .	376,583	11	100	—	—	223	05

Die Schwankungen in den Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sind unerheblich; die Mindereinnahme aus dem Viehverkehr rührt von geringerer Einfuhr von Kleinvieh (Schweinen) und von Schlachtvieh aus dem Vorarlberg beziehungsweise aus Österreich her.

Die Ausgaben im Total zeigen gegenüber dem Vorjahr eine kleine Verminderung, indem drei Posten Mehrausgaben sechs Posten Minderausgaben gegenüber stehen. Die erstern werden begründet: zu Kap. 5 durch Buchung des diesseitigen Antheils an den wesentlich aus Druckkosten bestehenden Auslagen des Bodenseeverbandes auf diesem Kapitel, statt wie bisher auf Kap. 11, zu Kap. 8 durch grössere Leistungen der Dampffähre und Gutschrift geringerer



**2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.**  
**Verkehr und Einnahmen.**

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1886		1887		1886			1887		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>										
Einfache Fahrt . . . I. Platz	31,580	4.12	30,128	3.93	31,367.	93	8.42	30,134.	27	8.14
" " . . . II. "	125,480	16.38	125,006	16.37	66,791.	92	17.93	65,680.	67	17.75
Hin- und Rückfahrt . . . I. "	126,610	16.52	125,450	16.43	91,882.	39	24.67	91,069.	35	24.61
" " . . . II. "	357,774	46.70	356,440	46.67	148,292.	66	39.82	146,376.	56	39.56
Abonnementsbillete . . . I. "	42,138	5.50	40,308	5.28	9,852.	75	2.65	9,167.	50	2.48
" " . . . II. "	53,949	7.04	50,724	6.64	9,643.	30	2.59	9,334.	60	2.52
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . . . I. "	14,251	1.86	19,163	2.51	9,401.	61	2.52	11,966.	15	3.24
" " . . . II. "	14,402	1.88	16,561	2.17	5,216.	05	1.40	6,300.	25	1.70
Total .	766,184	100	763,780	100	372,448.	61	100	370,029.	35	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz . . . . .	214,579	28.01	215,049	28.16	142,504.	68	38.26	142,337.	27	38.47
II. " . . . . .	551,605	71.99	548,731	71.84	229,943.	93	61.74	227,692.	08	61.53
	766,184	100	763,780	100	372,448.	61	100	370,029.	35	100
<b>II. Gepäcktransport</b>	Tonnen		Tonnen							
	839	.	784	.	6,756.	25	.	6,727.	75	.
<b>III. Viehtransport.</b>	Stück		Stück							
Klasse I . . . . .	12	0.24	20	0.45	5,284.	15	.	4,683.	60	.
" II . . . . .	2,079	42.21	1,675	37.49						
" III . . . . .	2,639	53.59	2,592	58.01						
" IV . . . . .	195	3.96	181	4.05						
Total .	4,925	100	4,468	100	5,284.	15	.	4,683.	60	.
<b>* IV. Gütertransport.</b>	Tonnen		Tonnen							
Eilgut . . . . .	3,316	6.90	3,035	6.02	111,040.	34	.	112,873.	24	.
Stück-Klasse I . . . . .	3,574	7.43	3,860	7.65						
" II . . . . .	8,033	16.70	8,594	17.03						
Wagenladungen Klasse A . . . . .	817	1.70	879	1.74						
" " Klasse B . . . . .	2,344	4.87	2,016	4.00						
Spezialtarif " Ia . . . . .	2,462	5.12	2,409	4.77						
" " Ib . . . . .	4,017	8.35	4,232	8.39						
" " IIa . . . . .	604	1.26	639	1.27						
" " IIb . . . . .	951	1.98	392	0.78						
" " IIIa . . . . .	1,045	2.17	1,452	2.88						
" " IIIb . . . . .	20,928	43.52	22,938	45.47						
	48,091	100	50,446	100	111,040.	34	.	112,873.	24	.
Lokalspesen . . . . .	.	.	.	.	18,560.	30	.	17,806.	60	.
Total .	.	.	.	.	129,600.	64	.	130,679.	84	.
<b>V. Verschiedenes</b>	.	.	.	.	2,984.	—	.	2,603.	—	.
Gesammttotal . . . . .	.	.	.	.	517,073.	65	.	514,723.	54	.
<b>Rekapitulation:</b>										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	372,448.	61	72.08	370,029.	35	71.89
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	6,756.	25	1.31	6,727.	75	1.31
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	5,284.	15	1.02	4,683.	60	0.91
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	129,600.	64	25.06	130,679.	84	25.39
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	2,984.	—	0.58	2,603.	—	0.50
Total .	.	.	.	.	517,073.	65	100	514,723.	54	100



Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1887</b>	763,780	370,029	35	784	6,727	75	4,468	4,683	60	50,446	130,679	84	2,603	—	514,723	54
<b>1886</b>	766,184	372,448	61	839	6,756	25	4,925	5,284	15	48,091	129,600	64	2,984	—	517,073	65
mehr als 1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,355	1,079	20	—	—	—	—
weniger „ „	2,404	2,419	26	55	28	50	457	600	55	—	—	—	381	—	2,350	11

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
<b>1887</b>	Fr. 0. 48	Fr. 8. 58	Fr. 1. 05	Fr. 2. 59
<b>1886</b>	„ 0. 49	„ 8. 05	„ 1. 07	„ 2. 69

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

<b>1886</b>				<b>1887</b>			Gegenüber 1886			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
15,000	—	3.34	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.33	—	—	—	—
18,588	80	4.13	2. Gehalte des Administrationspersonals .	17,540	—	3.90	—	—	1,048	80
206,912	63	46.02	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	215,541	03	47.87	8,628	40	—	—
4,003	18	0.89	4. Bekleidung desselben .	3,421	69	0.76	—	—	581	49
16,172	76	3.60	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse. Beleuchtung und Beheizung der Bureaux .	16,156	70	3.59	—	—	16	06
110,760	57	24.64	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe .	116,535	65	25.88	5,775	08	—	—
65,819	95	14.64	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	57,494	04	12.77	—	—	8,325	91
2,146	35	0.48	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren .	2,261	30	0.50	114	95	—	—
10,175	89	2.26	9. Verschiedenes .	6,313	85	1.40	—	—	3,862	04
449,580	13	100	. . . . . Total .	450,264	26	100	684	13	—	—

Die Mutationen im Verkehr beziehungsweise in den Einnahmen aus demselben geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

Die Ausgaben im Berichtsjahr sind annähernd gleich wie im Vorjahr geblieben, indem einige Posten Mehrausgaben durch Minderausgaben auf andern Titeln ausgeglichen worden sind. Im Einzelnen ist zu bemerken: die Mehrausgabe bei Kap. 3 ist entstanden durch Personalvermehrung, grössere Fahrleistung und Aufbesserung der Nebenbezüge des Personals, und diejenige auf Kap. 6 wesentlich durch die in der Reisesaison erfolgte tägliche Verwendung des Salondampfbootes „Helvetia“, welches erheblich mehr Kohlen konsumirt als die andern Zürichseeboote. Die Minderausgabe für den Schiffsunterhalt (Kap. 7) ist eine zufällige, indem im Vorjahr zwei Dampfboote Hauptreparaturen unterzogen wurden, im Berichtsjahr aber ausser den laufenden Reparaturen nur die Hauptreparatur des Bootes „Linth-Escher“ stattfand. Die Minderausgabe auf Kap. 9 rührt daher, dass im Berichtsjahr weniger Reparaturen an Landungsstegen und Baggerungsarbeiten als im Vorjahr nothwendig waren.



### 3. Werkstättebetrieb.

Mit dem im Jahre 1883 erfolgten Bezug der neuen Wagenreparatur- und Malerwerkstätte, der Kesselschmiede, sowie der im Vorjahr ausgeführten Erweiterung der Spenglerwerkstätte, konnten die Leistungen dieser Abtheilungen der Hauptwerkstätte Zürich erheblich gesteigert werden. Immerhin ist diese Werkstätte in Betracht ihrer dermaligen räumlichen Ausdehnung an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, während sich die Anforderungen an dieselbe mit dem Alter des Rollmaterials und mit der Erweiterung des Bahnnetzes steigern, was insbesondere bezüglich der Wagen, die für ihren Unterhalt grössere Anlagen beanspruchen, der Fall ist.

Wie bisanhin musste sich die Hauptwerkstätte im Berichtsjahr im Speziellen mit dem Unterhalt und der Erneuerung der Lokomotiven und Wagen befassen, während die Filialwerkstätten Romanshorn und Wollishofen vorzugsweise der Wiederherstellung der Dampf- und Schleppboote der Gesellschaft auf dem Boden- und Zürichsee sammt Ausrüstungsgegenständen oblagen.

Im Fernern wurden die Arbeitskräfte durch die zugewiesenen Arbeiten für den Unterhalt des Oberbaues, der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, der Bahn- und Stationsinventare, des Bahn-telegraphen, in Anspruch genommen. Zu diesen Arbeiten, für deren Kosten der Betriebsconto und der Erneuerungsfonds belastet wurden, kamen diejenigen auf Bauconto im Betrage von Fr. 15,145. 75 Cts., von denen namentlich die Herstellung von zwölf neuen Stationsumladewagen mit Fr. 10,058. 51 Cts. zu erwähnen sind. Auf Conto Materialrechnung des Oberingenieurs für den Bahnbetrieb wurden 60 einfache Weichen, sowie grössere Partien von Weichenzungen, Kreuzungen und andere Oberbaubestandtheile angefertigt. Die Kosten der Arbeiten auf diesem Conto beziffern sich auf Fr. 22,082. 60 Cts. Hieran reihten sich die Arbeiten und Lieferungen für die Materialverwaltung: Anfertigung von hölzernen Bremsklötzen, Plomben, Leinölfirnis u. s. w. mit Fr. 3503. 30 Cts.

Der Conto Erneuerungsfonds ist für Arbeiten im Betrage von Fr. 123,454. 79 Cts. belastet worden.

Hievon entfallen . . . . .	Fr. 99,095. 77 Cts.
auf den Ersatz von 2 Dampfkesseln, 14 Feuerbüchsen, 1720 Siederöhren, 567 Bandagen, 27 Achsen und 108 Radsternen.	

Dagegen sind . . . . .	„ 35,771. 45 „
------------------------	----------------

für Abgangsmaterialien erlöst worden, so dass die Kosten dieser Ersatzstücke auf . . .	Fr. 63,324. 32 Cts.
zu stehen kommen.	

Auf Conto Erneuerungsfonds ist im Weitern die Lokomotive Serie A 2 T No. 66 mit einem Kostenaufwande von Fr. 19,510. 32 Cts. umgebaut worden.

Auf diesen Conto kamen ferner die Einrichtungskosten von Luftdruckbremsen und Bremsleitungen (ausschliesslich Beschaffung der eigentlichen Apparate) und zwar nach System Schleifer für 5 Lokomotiven, 11 Personenwagen und 3 Gepäckwagen (Kosten Fr. 7541. 04 Cts.) und nach System Wenger an 45 Personenwagen, 2 Krankenwagen, 7 Gepäckwagen und 6 Güterwagen (Kosten Fr. 11,394. 36 Cts.).

Sodann ist im Vorjahre das Dampfboot „Linth-Escher“ auf dem Zürichsee einer Hauptreparatur, verbunden mit dem Ersatz beider Kessel, unterzogen worden; die Kosten betrugen Fr. 28,498. 12 Cts., wovon dem Erneuerungsfonds Fr. 21,698. 12 Cts. und dem Betrieb Fr. 6800 belastet worden sind. Endlich wurde im Berichtsjahr die Hauptreparatur des Zürichsee-Dampfbootes „Concordia“, mit Einsetzen neuer Kessel, und der Umbau des Bodensee-Dampfbootes „Thurgau“, mit einer Hauptreparatur des ganzen Schiffes, der Maschine und Kessel und der Erstellung eines Oberdeckes, sowie elektrischer Beleuchtung in Angriff genommen.

Auf Rechnung von Privaten und andern Eisenbahnverwaltungen hat die Werkstätte für Fr. 14,712. 70 Cts. Arbeiten ausgeführt.

Der Werthbetrag der Arbeitsleistung der Werkstätte für den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven beziffert sich auf Fr. 444,975. 58 Cts. (1886: Fr. 428,068. 41 Cts.), und für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen Fr. 470,009. 62 Cts. (1886: Fr. 469,688. 61 Cts.), worin Fr. 82,862. 97 Cts. zu Lasten des Erneuerungsfonds inbegriffen sind.

Die Zahl der Werkstättearbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Depot Winterthur und Werfte Wollishofen, betrug zu Ende des Berichtsjahres 496 (1886: 437).

Die Rechnung der Werkstätte erzeugt:

	1886	1887
An Einnahmen . . .	Fr. 1,117,157. 99 Cts.	Fr. 1,243,960. 69 Cts.
An Ausgaben . . .	„ 1,098,849. 98 „	„ 1,230,741. 58 „
Einnahmenüberschuss . .	Fr. 18,308. 01 Cts.	Fr. 13,219. 11 Cts.

#### 4. Unfälle.

Eigentliche Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr 11 begegnet, nämlich 8 Entgleisungen, wovon eine auf offener Linie und 7 auf den Stationen, sowie 3 Zusammenstösse, alle auf Stationen.

Von diesen Unfällen wurden keine Menschen betroffen.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden getödtet 9, verletzt 18 Personen. Die Todesfälle betrafen 2 Reisende, 3 Angestellte und 4 Drittpersonen; die Verletzungen 1 Passagier, 13 Angestellte und 4 Drittpersonen.

In 17 von diesen 27 Fällen von Tödtungen und Verletzungen lag Selbstverschulden vor.

In den angegebenen Ziffern sind nicht inbegriffen 2 Selbstmorde und 1 Selbstmordversuch, welche auf der Bahn stattgefunden haben.

#### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1887 bestanden folgende Versicherungen:

##### a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden)	Fr. 14,105,959. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . .	„ 34,940,000. — „
	Fr. 49,045,959. — Cts.

##### b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee . . . . .	„ 522,000. — „
Total	Fr. 49,567,959. — Cts.

Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfonds erzeugt mit Ende 1887 einen Saldo von . . . . .

Fr. 630,345. 38 Cts.

## 6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>		
Beamte und Angestellte auf Personalconto . . . . .	155	
ebenso und Arbeiter auf andern Conti . . . . .	43	
		198
<b>II. Bahnunterhalt und Aufsicht.</b>		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) auf Personalconto . . . . .	387	
ebenso und Arbeiter auf andern Conti . . . . .	579	
		966
<b>III. Expeditions- und Zugdienst.</b>		
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto . . . . .		1909
<b>IV. Maschinendienst und Werkstätten.</b>		
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto . . . . .	373	
ebenso und Arbeiter (wovon 503 Werkstättenarbeiter) auf andern Conti . . . . .	521	
		894
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto		2824
„ andern Conti		1143
		3967
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,76 Angestellte (im Vorjahr 5,54).		
<b>V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.</b>		
Beamte, Angestellte und Arbeiter . . . . .	192	
<b>VI. Imprägniranstalt, Arbeiter . . . . .</b>		10
		202
Gesamtttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals . . . . .		4169

## 7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

### a) Pensions- und Hülfskasse.

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 1,152,269. 13 Cts.
Im Jahr 1887 kamen an Einnahmen hinzu:	
Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft Fr. 50,000. — Cts.	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . „ 137,086. 78 „	
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . „ 56,000. 41 „	
	Fr. 243,087. 19 Cts.
Übertrag . . . . .	Fr. 243,087. 19 Cts. Fr. 1,152,269. 13 Cts.

Übertrag . . .	Fr. 243,087. 19 Cts.	Fr. 1,152,269. 13 Cts.
Die Ausgaben bestehen in:		
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . . . .	Fr. 3,809. 69 Cts.	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten „ . . . . .	25. 50 „	
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung . . . . .	10,800. — „	
Regelmässige Unterstützungen . . . . .	273,750. 61 „	
Verschiedenes . . . . .	1,154. 90 „	
	„ 289,540. 70 „	
Rückschlag . . . . .	„ 46,453. 51 „	
Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 1,153,700. — Cts.	
ab: Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn . . . . .	„ 47,884. 38 „	
		Fr. 1,105,815. 62 Cts.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2222 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Die Revision der Statuten der Pensions- und Hülfskasse ist im Berichtsjahr ihrem Abschlusse entgegengeführt worden. Das Nähere hierüber, sowie über anderweitige Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes dieses Institutes findet sich im Bericht über die Geschäftsführung des Verwaltungsrathes. Zu verweisen ist auch auf die Mittheilungen über die Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse, Seite 65 dieses Berichtes.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbeiter.

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 39,659. 93 Cts.
Im Jahr 1887 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen)	
hinzu . . . . .	Fr. 29,201. 27 Cts.
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. dgl. gegenüberstehen . . . . .	„ 29,077. 84 „
Vorschlag . . . . .	„ 123. 43 „
Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 39,500. — Cts.
in Conto-Corrent-Guthaben an die Nordostbahn . . . . .	„ 283. 36 „
	Fr. 39,783. 36 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1228.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 16,004. 23 Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1887 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme	Fr. 5,801. 40 Cts.
An Krankengeldern, Spitalrechnungen u. dgl. wurden hinwieder vorausgabt . . . . .	„ 4,891. 85 „
Vorschlag . . . . .	„ 909. 55 „
Bestand am 31. Dezember 1887 (siehe umstehend) . . . . .	Fr. 16,913. 78 Cts.

Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren . . .	Fr. 16,500. — Cts.	
in Baarschaft . . . . . „	413. 78 „	
		<hr/>
		Fr. 16,913. 78 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse für Bahnarbeiter betrug am Schlusse des Berichtsjahres 477.

*d) Alfred Escher-Stiftung.*

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben . . .	Fr. 30,000. — Cts.	
5 0/0 Zinsen hierauf für 1887 . . . . . „	1,500. — „	
		<hr/>
		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. 430. — Cts.	
b) der Krankenkasse für die Bahn-		
arbeiter . . . . . „	70. — „	
		<hr/>
	„ 500. — „	
		<hr/>
	„ 1,500. — „	

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

Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren . . . . .	Fr. 30,000. — Cts.
----------------------------------------------------------	--------------------

**8. Kautionskassen.**

*a) Baarkautionen von Angestellten.*

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1886 . . . . .	Fr. 60,862. 12 Cts.	
An Einnahmen kamen im Jahr 1887 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 8,246. 90 Cts.	
Die Ausgaben betragen an rückbezahlten Kautionsguthaben und		
Zinsen . . . . . „	11,570. 70 „	
		<hr/>
Rückschlag . . . . . „	3,323. 80 „	
		<hr/>
Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren . . .	Fr. 57,500. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei		
der Nordostbahn . . . . . „	38. 32 „	
		<hr/>
		Fr. 57,538. 32 Cts.



b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 87,419. 07 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1887 hinzu . . . . .	Fr. 18,240. 74 Cts.
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 44. 50 Cts.	
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben	
und Zinsen . . . . . „ 14,528. 59 „	
	„ 14,573. 09 „
Vorschlag . . . . .	„ 3,667. 65 „

Bestand am 31. Dezember 1887:

in Werthpapieren . . . . .	Fr. 89,000. — Cts.
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn Fr. 390. 74 Cts.	
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller „ 1695. 98 „	
	„ 2,086. 72 „
	Fr. 91,086. 72 Cts.

**9. Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse.**

Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 durch einen Beitrag aus dem Reinertrag der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeugt auf 31. Dezember 1887 folgenden Bestand:

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1886 . . . . .	Fr. 260,179. 20 Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1887:	
Weitere Dotation aus dem Reinertrag der Betriebsrechnung	
für 1886 gemäss Beschluss der Generalversammlung vom	
28. Juni 1887 . . . . .	Fr. 500,000. — Cts.
An Zinsen . . . . . „ 20,473. 60 „	
	„ 520,473. 60 „
Bestand am 31. Dezember 1887 . . . . .	Fr. 780,652. 80 Cts.
nämlich in:	
1. Werthpapieren: 1 4 0/0 Schuldbrief auf die Gemeinde Bachs	
vom 9. April 1881 . . . . .	Fr. 72,000. — Cts.
11 4 1/2 0/0 Obligationen des Kantons Zürich	
vom 12. Februar 1883 zu Fr. 500 . . . . .	„ 5,500. — „
1 4 0/0 Obligation auf die Bank Schaffhausen . . . . .	„ 10,000. — „
	Fr. 87,500. — Cts.
2. Current-Guthaben dieses Contos an die Nordostbahn, zu 4 0/0	
verzinslich . . . . .	„ 693,152. 80 „
Summa wie oben . . . . .	Fr. 780,652. 80 Cts.

## V. Bahnbau.

Im Bahnhof Aarau wurde eine weitere Gruppe zentraler Weichenstellung und Verriegelung ausgeführt, und es sind nun daselbst im Ganzen 43 Weichen in vier Gruppen zur Bedienung vereinigt.

Nachdem der schweizerische Bundesrath die ihm unterm 28. Januar 1887 vorgelegten Pläne für die Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse im Bahnhof Winterthur am 18. April genehmigt und gleichzeitig die Nordostbahn verhalten hat, die Bauarbeiten ungesäumt in Angriff zu nehmen, wurden die Detailpläne ausgearbeitet, ein bezügliches Bauprogramm aufgestellt, und die Ausführung der Unterbauarbeiten, sowie der Eisenkonstruktion der Überbrückung auf dem Submissionsweg an Unternehmer vergeben.

Die Strassenunterführung erhält eine Maximalhöhe von 4,2 m und eine lichte Weite von 12,0 m, mit 8,0 m breiter Fahrbahn und beidseitig 2,0 m breiten Trottoirs. Vorerst werden vier Geleise auf Bogenbrücken in Eisenkonstruktion über die Strasse geführt; die Anlage wird indessen derart erstellt, dass später ohne Schwierigkeiten zwei weitere Geleise, also im Ganzen sechs Geleise über die Strasse geführt werden können. Auf der Ostseite des Bahnhofes erhalten die Schaffhauser-Wülflingerstrasse und die Bahnhofstrasse eine Maximalsteigung von 3,5 ‰, während auf der Westseite des Bahnhofes die Schaffhauser-, Wülflinger- und Rudolfstrasse mit 3 ‰ Maximalsteigung erstellt werden.

Gemäss Bauprogramm sollen die Unterführungsarbeiten Ende August 1888 gänzlich vollendet sein.

Für Durchführung der Expropriation der durch die Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse berührten Grundstücke wurde eine neue Planaufgabe veranstaltet, und das Expropriationsverfahren eingeleitet.

In Folge Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse musste die Geleisanlage daselbst gehoben und theilweise abgeändert werden.

Ferner muss der Sammelkanal der städtischen Kanalisation für rationelle Wasserableitung von der Strassenunterführung an durch das Neuwiesenquartier erheblich tiefer angelegt werden, und es leistet die Nordostbahn der Stadt Winterthur einen entsprechenden Beitrag an die hiedurch veranlassten Mehrkosten. Das untere Theilstück des Sammelkanals im Neuwiesenquartier wurde bereits im Jahr 1886 fertig erstellt, und das obere Theilstück in der Schaffhauser-Wülflingerstrasse und Rudolfstrasse wird gleichzeitig mit der Tieferlegung der genannten Strassen ausgeführt.

Für die Stationserweiterung Örlikon wurde die Expropriation vollständig durchgeführt, neue Geleise erstellt und mit Erbreiterung und Vergrösserung des Stationsplateaus noch vor Eintritt des Winters begonnen. Die Verrechnung der bisher erlaufenen Ausgaben zu Lasten des Baucontos erfolgt erst nach gänzlicher Vollendung der Baute.

Der vermehrte Verkehr erforderte auf einer Anzahl kleinerer Stationen weitere Geleisanlagen, Vergrösserung von Verladerampen und Güterschuppen, und es wurden auf nachbezeichneten Stationen derartige Ergänzungsbauten ausgeführt, nämlich: in Märstetten, Wiesendangen, Döttingen, Wollishofen, Kradolf, Pfäffikon (Zürich), Mellingen: Erweiterung der Geleisanlagen; in Töss: Verlängerung der Verladerampe, Vergrösserung des Güterschuppens, Erweiterung der Geleisanlagen; in Oberrieden: Verlängerung der Verladerampe, Erweiterung der Geleisanlagen.

Im Bahnhof Zürich wurden die Wasserleitungs- und Hydrantenanlagen ergänzt. Ferner sind für die Bureaux der verschiedenen Dienststellen Telephonverbindungen eingerichtet worden.

Auf der ehemaligen Nationalbahnlinie wurde die Vergrößerung der Wartlokale und Wohnungen durch Anbauten und beziehungsweise Aufbau auf den Stationen Mammern, Berlingen, Mannenbach und Ermentingen, sowie die Vergrößerung der Wohnungen durch Aufbau auf den Stationen Ossingen und Eschenez vollendet, und ist mit Verbesserung der Wohnräume durch Aufbau auf den Stationen Oberwinterthur, Seuzach, Dynhard und Thalheim begonnen worden.

Die Wohnung im Stationsgebäude Oberglatt wird ebenfalls durch Aufbau vergrößert, und die bezüglichen Arbeiten sind nahezu vollendet.

Im Berichtsjahre wurde eine grössere Anzahl Wärterwohnhäuser vollendet, und es sind bis Ende 1887 auf den verschiedenen Linien der Nordostbahn 17 neue Wärterwohnhäuser errichtet worden.

Für die definitive Stationsanlage Horgen konnte erst Anfang August nach längern Verhandlungen mit den dortigen Gemeindebehörden mit dem Bau des Aufnahmsgebäudes begonnen werden, und es wurde dasselbe noch vor Jahresschluss im Rohbau vollendet, der Güterschuppen, das Stationsplanum und die Geleisanlagen fertig erstellt und, soweit es die Expropriation gestattete, der Bau der Bahnhofstrasse in Angriff genommen.

Zufolge des im letztjährigen Geschäftsbericht, Abschnitt I, besprochenen Entscheides des Bundesrathes betreffend die Station Aussersihl-Wiedikon legten wir im Oktober 1887 dem Eisenbahndepartement die Situations- und Hochbaupläne für eine dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station vor. Die Genehmigung derselben ist noch nicht erfolgt, da die betheiligten Gemeinden über die Situierung der Station und die Zufahrtsstrassen sich noch nicht einigen konnten.

---

## VI. Direktion.

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

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 117 Sitzungen. Sie fasste 2451 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Die in der letztjährigen Übersicht der jährlich registrirten Geschäfte, welche der Behandlung durch die Departemente beziehungsweise die Direktion, unterliegen, hervorgehobene successive Zunahme derselben, ergibt sich auch für das Geschäftsjahr 1887 mit 31,923 (Prinzipal-) Nummern (im Vorjahr: 31,527).

---

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1887 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 1. Juni 1888.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:**

**Der Präsident:**

**Studer.**



# Rechnungen

der

## Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1887.

---

- I. Betriebsrechnung.
  - II. Gewinn- und Verlustrechnung.
  - III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte.
  - IV. Kapitalrechnung.
  - V. Bilanz per 31. Dezember 1887, nebst Beilage.
- 

### Beilagen:

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

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes . . . . .		.	.	5,341,288	03		
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.							
1. Vom Gepäck . . . . .		411,586	13				
2. Von Thieren . . . . .		261,982	99				
3. Von Gütern . . . . .		7,768,891	05	8,442,460	17	13,783,748	20
III. Verschiedene Einnahmen.							
1. Pacht- und Miethzinse. (Aktivzinse.)							
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken . . . . .		305,686	93				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc. . . . .		89,858	08				
c) Für Rollmaterial . . . . .		438,893	52	834,438	53		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.							
a) Werkstätte . . . . .		13,219	11				
b) Material-Verwaltung . . . . .		12,721	—				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb . . . . .		60,000	—				
d) Lithographie-Werkstätte . . . . .		381	91				
e) Privattelegraphendienst . . . . .		2,941	70	89,263	72		
3. Sonstige Einnahmen.							
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen . . . . .		10,452	35				
b) Verschiedenes . . . . .		4,954	73	15,407	08	939,109	33
Summa der Einnahmen . . . . .		.	.	.	.	14,722,857	53

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1887.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>							
<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>							
<b>A. Personal.</b>							
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion) . . . . .		73,040	70				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur . . . . .		59,974	90				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkassa . . . . .		59,578	90				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux . . . . .		16,135	85				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau) . . . . .		35,475	80				
6. Betriebskontrolle . . . . .		105,729	87				
7. Statistisches Bureau . . . . .		21,945	75				
8. Telegraphen-Inspektion . . . . .		7,681	23				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung . . . . .		9,929	48	389,492	48		
<b>B. Sonstige Ausgaben.</b>							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme . . . . .		43,412	35				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale . . . . .		10,619	20				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .		2,819	12				
4. Verschiedenes . . . . .		8,168	02	65,018	69	454,511	17
<b>II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.</b>							
<b>A. Personal.</b>							
1. Bureau des Oberingenieurs . . . . .		66,222	63				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülften . . . . .		23,538	59				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter . . . . .		63,825	93				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter . . . . .		426,809	68				
5. $\frac{1}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 595,407. 85 Cts. . . . .		198,469	28				
6. Bekleidungskosten . . . . .		19,250	12	798,116	23		
<b>B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.</b>							
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>							
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten) . . . . .		169,093	69				
2. Oberbau (mit Ausnahme von Materialien) . . . . .		215,724	40				
Übertrag . . . . .		384,818	09	798,116	23	454,511	17



# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	384,818	09	798,116	23	454,511	17
3. Hochbau . . . . .	107,013	15				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (incl. Foundation) . .	23,589	62				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	41,893	04				
6. Räumung von Schnee und Eis . . . . .	10,133	56	567,447	46		
<i>b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfond.)</i>						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .	224,816	—				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen . . . . .	367,021	91				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	59,351	27	651,189	18		
<b>C. Sonstige Ausgaben.</b>						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme . . . . .	7,719	26				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale . . . . .	1,832	18				
3. Beleuchtung der Bahn . . . . .	3,374	69				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	29,116	19				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden . . . . .	61	42				
6. Verschiedenes . . . . .	12	67	42,116	41	2,058,869	28
<b>III. Expeditions- und Zugsdienst.</b>						
<b>A. Personal.</b>						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle . .	68,255	67				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
<i>a)</i> Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontroleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter . . . . .	588,380	18				
<i>b)</i> Bahnhofaufseher und Wagenwärter . . . . .	217,192	55				
<i>c)</i> Billetdrucker und Billetsortirerinnen . . . . .	10,989	40				
<i>d)</i> $\frac{2}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 595,407. 85 Cts. . . . .	396,938	57				
<i>e)</i> Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter . . . . .	887,587	41				
Übertrag .	2,169,343	78	.	.	2,513,380	45

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1887.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>							
Übertrag .		2,169,343	78	.	.	2,513,380	45
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser) . . . . .		538,876	85				
4. Bekleidungskosten . . . . .		47,373	24	2,755,593	87		
<b>B. Sonstige Ausgaben.</b>							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen incl. Billets, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme . . . . .		123,952	88				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen		152,281	95				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugpersonal . . . . .		44,048	67				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc. . . . .		4,939	99				
5. Camionnage und Plombage . . . . .		5,876	70				
6. Verschiedenes . . . . .		3,970	14	335,070	33	3,090,664	20
<b>IV. Fahrdienst.</b>							
<b>A. Personal.</b>							
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters . . . . .		36,184	20				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagensvisiteure . . .		683,562	88				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.) . . . . .		129,972	54				
4. Bekleidungskosten . . . . .		3,331	93	853,051	55		
<b>B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.</b>							
<b>a) Lokomotiven.</b>							
1. Brennmaterial . . . . .		819,561	82				
2. Schmiermaterial . . . . .		40,971	60				
3. Beleuchtungsmaterial . . . . .		5,873	68				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand .		39,363	14	905,770	24		
<b>b) Wagen.</b>							
1. Beheizungsmaterial . . . . .		22,650	14				
2. Schmiermaterial . . . . .		5,045	35				
Übertrag .		27,695	49	1,758,821	79	5,604,044	65

# I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		27,695	49	1,758,821	79	5,604,044	65
3. Beleuchtungsmaterial . . . . .		6,226	06				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial . . . . .		4,446	20	38,367	75		
<b>C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.</b>							
<i>a) Unterhalt.</i>							
1. Lokomotiven und Tender . . . . .		377,152	57				
2. Personenwagen . . . . .		224,189	54				
3. Gepäck- und Güterwagen . . . . .		225,260	19	826,602	30		
<i>b) Erneuerung. (Erneuerungsfond.)</i>							
1. Lokomotiven und Tender . . . . .		291,859	28				
2. Personenwagen . . . . .		74,751	53				
3. Gepäck- und Güterwagen . . . . .		42,035	26	408,646	07		
<b>D. Sonstige Ausgaben.</b>							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme . . . . .		3,733	21				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Uebernachtlokale . . . . .		5,853	16				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .		5,241	84				
4. Verschiedenes . . . . .		226	54	15,054	75	3,047,492	66
<b>V. Verschiedene Ausgaben.</b>							
<b>A. Pacht- und Miethzinse (Passiv-Zinse).</b>							
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken . . . . .		135,234	84				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.) . . . . .		6,938	80				
3. Für Rollmaterial . . . . .		569,630	77	711,804	41		
<b>B. Verlust an Hilfsgeschäften . . . . .</b>		.	.	—	—		
<b>C. Sonstige Ausgaben.</b>							
1. Gerichts- und Prozesskosten . . . . .		3,050	15				
2. Feuerversicherungen . . . . .		50,303	94				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:							
Betriebsausgaben . . . . .		Fr. 371. 74					
Verwendungen aus Versicherungsfond . . . . .		„ 35,445. 74					
Übertrag .		89,171	57	711,804	41	8,651,537	31

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1887.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>							
Übertrag .		89,171	57	711,804	41	8,651,537	31
4. Transportversicherungen und Entschädigungen:							
Betriebsausgaben . . . . .	Fr. 6,770. 54						
Verwendungen aus Versicherungsfond . . . . .	" — —	6,770	54				
5. Kosten des Transports in Folge von Bahnunterbrechungen		—	—				
6. Steuern und Abgaben . . . . .		34,835	63				
7. Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse, Unterstützungen und Geschenke . . . . .		60,264	53				
8. Verschiedenes:							
Betriebsausgaben . . . . .	Fr. 8,112. 87						
Erneuerungsfond: Passivsaldo des Conto							
Baureserve für Stationsanlage Horgen . . . . .	" 15,992. 67	24,105	54	215,147	81	926,952	22
<b>Total der Ausgaben .</b>		.	.	.	.	9,578,489	53
Hievon ab:							
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:							
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .		.	.	805,908	98		
b) auf der Bötzberrgbahn . . . . .		.	.	1,281,242	68	2,087,151	66
<b>Summa der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung</b>		.	.	.	.	<b>7,491,337</b>	<b>87</b>

## II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1886.	.	.	.	1,349,704	50		
ab: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 28. Juni 1887							
a. 6% Jahresdividende pro 1886 an die Prioritätsaktien							
von 11 Millionen Franken.	660,000	—					
b. Dotation des Fonds für Reorganisation der Pensions-							
und Hülfskassa.	500,000	—		1,160,000	—		
ferner ab: Zur Abschreibung eines Theils der vom Bundesrath				189,704	50		
beanstandeten Bauausgaben pro 1886 gemäss bundes-				3,525	53		
gerichtlichem Urtheil vom 16. März 1888.	.	.				186,178	97
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.							
Betriebseinnahmen	14,722,857	53					
Betriebsausgaben	7,491,337	87		7,231,519	66		
3. Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.							
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	866,340	—					
b. Bötzbühlbahn	426,877	03					
c. Aargauische Südbahn	239,757	86					
d. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	7,189	58		1,525,785	31		
4. Ertrag von verpachteten Linien	.	.		—	—		
5. Ertrag verfügbarer Kapitalien	.	.		393,456	40		
6. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten							
Kapitalien	.	.		—	—		
7. Ertrag von Nebengeschäften.							
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	171,246	46					
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	13,410	41					
c. Betrieb der Imprägniranstalt	8,558	12		193,214	99		
8. Zuschüsse aus den Spezialfonds.							
a. Erneuerungsfond	1,146,152	46					
b. Versicherungsfond	35,445	74		1,181,598	20		
9. Betriebs-Subventionen	.	.		—	—		
10. Aus sonstigen Quellen.							
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der							
Westsektion der ehemaligen Nationalbahn	32,000	—					
b. Antheil fremder Bahnen an Abschreibungen von Bauobjekten							
auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken	11,593	08					
c. Ertrag der Correntrechnung über die Bauobjekte der rechts-							
ufrigen Zürichseebahn pro 1887	3,810	34					
d. Ertrag der Correntrechnung des Liegenschaftsconto der Nord-							
ostbahn pro 1887 (Pacht- und Miethzinse etc.)	23,469	87		70,873	29		
						10,596,447	85
<b>Summa</b>	.	.		.	.	<b>10,782,626</b>	<b>82</b>

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

# Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1887.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien . . . . .	.	.	—	—		
2. Contocorrentzinse und Provisionen etc. . . . .	241,407	81				
Hiezu Emissionskosten des 4 0/0 87 Millionen Anleihe d. d. 1. Oktober 1887, I. Rata pro 1887 . . . . .	284,145	84	525,553	65		
3. Verzinsung der consolidirten Anleihen.						
a. Obligationen älterer Anleihen.						
Fr. 12,100,000 zu 4 0/0 . . . . .	484,000	—				
b. Subventions-Darlehen.						
Fr. 3,200,000 zu 2 1/2 0/0 . . . . . Fr. 80,000. —						
" 500,000 " 3 1/4 0/0 . . . . . " 16,250. —						
" 450,000 " 4 1/2 0/0 . . . . . " 20,250. —	116,500	—				
Fr. 4,150,000						
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4 0/0 . . . . .	120,000	—				
d. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 83,240,000 " 4 1/2 0/0 <sup>1. Januar</sup> 1887 Fr. 2,809,350. —						
" 3,480,000 " 4 1/4 0/0 <sup>1. Oktober</sup> id. . . . . " 110,925. —						
" 33,000,000 " 4 0/0 . . . . . " 1,320,000. —						
" 86,720,000 " 4 0/0 <sup>1. Oktober</sup> 1887 " 867,200. —						
" <sup>31. Dezember</sup>						
Fr. 119,720,000						
Hiezu Marchzinse " 1,422. 90	5,108,897	90	5,829,397	90		
4. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften . . . . .	.	.	—	—		
5. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.						
a. Zu Abschreibungen . . . . .	35,141	92				
b. Zu Amortisationen . . . . .	1,040,000	—	1,075,141	92		
6. Einlage in die Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfond . . . . .	1,450,000	—				
b. Versicherungsfond . . . . .	100,000	—	1,550,000	—		
7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken . . . . .	.	.	—	—		
8. Zur Verfügung der Aktionäre . . . . .	.	.	.	.	8,980,093	47
					1,802,533	35
<b>Summa</b> . . . . .	.	.	.	.	<b>10,782,626</b>	<b>82</b>

# III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.</b>										
<b>A. Organisations- und Verwaltungskosten</b>	—	—	—	—	.	.	.	.	—	—
<b>B. Verzinsung des Baukapitals</b>	—	—	—	—	.	.	.	.	—	—
<b>C. Expropriation.</b>										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	126	35	.	.	126	35		
2. Entschädigungen	17,173	23	34,106	65	.	.	16,933	42		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—	150	70	.	.	150	70		
4. Vermarkung	—	—	3	25	.	.	3	25		
5. Verschiedenes	—	—	3	20	.	.	3	20	17,216	92
<b>D. Bahnbau.</b>										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	9,011	52	9,011	52				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	—	—	46,009	41	46,009	41				
d. Beschotterung	—	—	5,544	93	5,544	93				
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen	—	—	2,774	60	2,774	60				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	63,340	46		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	5,533	77	9,259	11	3,725	34				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	14,111	92	16,625	53	2,513	61				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen incl. Fundirung	14,647	67	23,678	77	9,031	10				
d. Legen des Oberbaues	3,641	37	4,501	57	860	20				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	16,130	25		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter incl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	3,718	75	58,762	06	55,043	31				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	—	—	—	—				
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasser-Beschaffung	418	48	14,690	33	14,271	85				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwaagen	—	—	3,206	04	3,206	04				
f. Wärterhäuser	1,022	40	70,009	36	68,986	96				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	24	—	611	87	587	87				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	142,096	03		
Übertrag	60,291	59	299,075	25	.	.	221,566	74	17,216	92



# und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn 1887.

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	60,291	59	299,075	25	.	.	221,566	74	17,216	92
4. Telegraph, Signale und Verschie- denes.										
a. Telegraphenleitungen . . . . .	—	—	2,587	91	2,587	91				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei- tungen . . . . .	66	—	22,291	20	22,225	20				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen . . . . .	—	—	9	10	9	10				
d. Einfriedigung und Barrieren . . . . .	—	—	2,872	85	2,872	85				
e. Verschiedenes . . . . .	—	—	—	—	—	—	27,695	06	249,261	80
	60,357	59	326,836	31	.	.	.	.	266,478	72
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender . . . . .	241,093	—	12,070	88	.	.	229,022	12		
2. Personenwagen . . . . .	55,740	20	23,919	64	.	.	31,820	56		
3. Gepäck- und Güterwagen . . . . .	29,679	—	3,715	90	.	.	25,963	10		
	326,512	20	39,706	42	.	.	.	.	286,805	78
III. Mobiliar und Geräthschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung . . . . .	—	—	800	—	.	.	800	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter- haltungsdienst . . . . .	424	28	24,033	08	.	.	23,608	80		
3. Für den Stationsdienst . . . . .	516	80	10,352	29	.	.	9,835	49		
4. Für den Transportdienst . . . . .	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Für die Werkstätten . . . . .	62	—	—	—	.	.	62	—		
6. Telegraphenapparate . . . . .	—	—	—	—	.	.	—	—		
	1,003	08	35,185	37	.	.	.	.	34,182	29
IV. Nebengeschäfte.	387,872	87	401,728	10	.	.	.	.	13,855	23
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee incl. Werfte Romanshorn	—	—	272,840	—	.	.	272,840	—		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee incl. Werfte Wollishofen	31,490	75	7,187	99	.	.	24,302	76		
C. Imprägniranstalt . . . . .	89	70	—	—	.	.	89	70		
	31,580	45	280,027	99	.	.	.	.	248,447	54
	419,453	32	681,756	09	.	.	.	.		
<b>Total der Netto-Ausgaben . . . . .</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>262,302</b>	<b>77</b>

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

## IV. Rechnung über den Kapitalverkehr der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
<b>I. Aktivsaldo vom Jahr 1886</b>		.	.	.	5,416,465	84
<b>II. Kapitaleinzahlungen.</b>						
4% Anleihen von 87 Millionen Franken d. d. 1. October 1887, Emission des Hypothekar-Anleihens von 160 Millionen Franken	.	.	.	.	87,000,000	—
<b>III. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.</b>						
1. Zu Gunsten des Conto „Zu amortisirende Verwendungen“ IV. Amortisationsrata pro 1887	.	.	1,040,000	—		
2. Zu Gunsten des Conto „Verwendungen zu Bauzwecken“						
a) Abschreibung eines Theils der vom Bundesrath beanstandeten Bauausgaben vom Jahr 1886, gemäss bundesgerichtlichem Urtheil vom 16. März 1888	3,525	53				
b) Abschreibung von beseitigten Bauobjekten vom Jahr 1887	35,141	92	38,667	45	1,078,667	45
<b>IV. Passivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1888</b>	.	.	.	.	78,514	84
<b>Ausweis</b>						
über diesen Passiv-Saldo per 31. Dezember 1887.						
<b>1. Aktiven, laut Bilanz:</b>						
a. Kassa, Wechsel und Bankguthaben	7,297,396	06				
b. Werthschriften	6,815,175	—				
c. Entbehrliche Liegenschaften	1,285,449	84				
d. Materialvorräthe	2,358,850	83				
e. Diverse Debitoren	672,451	23	18,429,322	96		
<b>2. Passiven, laut Bilanz:</b>						
a. Schwebende Schulden	8,743,117	09				
b. Spezialfonds	7,962,187	36				
c. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn	1,802,533	35	18,507,837	80		
Restbetrag gleich dem Passiv-Saldo per 31. Dezember 1887, wie oben	.	.	78,514	84		
<b>Summa</b>	.	.	.	.	<b>93,573,648</b>	<b>13</b>

# Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<div>Ausgaben.</div>						
I. Rückzahlung von Kapitalien.						
Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken						
4 1/2 0/0 Anleihen I. Emission vom 1. Februar 1879 . . . . .	.	.	66,840,000	—	93,220,000	—
4 1/2 0/0     "   II.     "     "     1. Oktober 1880 . . . . .	.	.	16,400,000	—		
4 1/4 0/0     "   III.     "     "     15. April 1884 . . . . .	.	.	9,980,000	—		
II. Verwendungen zu Bauzwecken.						
Netto-Ausgaben des Bauconto der Nordostbahn pro 1887:						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . .	266,478	72	13,855	23	52,522	68
2. Rollmaterial . . . . .	286,805	78				
3. Mobiliar und Geräthschaften . . . . .	34,182	29				
Hiezu kommen:						
4. Abschreibungen zu Lasten der Betriebsrechnung pro 1887, vide Ziffer III 2 der Einnahmen . . . . .	.	.	38,667	45		
III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
Einzahlungen auf das Baukapital:						
1. Der Bötzberrgbahn . . . . .	.	.	25,145	12	52,677	91
2. Der Aargauischen Südbahn . . . . .	.	.	27,532	79		
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Netto-Ausgaben im Jahr 1887:						
1. Dampfboote auf dem Bodensee . . . . .	.	.	272,840	—	248,447	54
2. Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .	.	.	24,302	76		
3. Imprägnirungsanstalt in Zürich . . . . .	.	.	89	70		
Summa . . . . .	.	.	.	.	93,573,648	13

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

## V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>I. Verwendungen zu Bauzwecken.</b>						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	117,020,421	30				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1887, laut Rechnung . . . . .	266,478	72	117,286,900	02		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	21,894,292	98				
Hievon ab:						
b. Betrag der Netto-Baueinnahmen im Jahr 1887, lt. Rechnung . . . . .	286,805	78	21,607,487	20		
3. Mobiliar und Geräthschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	2,081,577	53				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1887, lt. Rechnung . . . . .	34,182	29	2,115,759	82	141,010,147	04
<b>II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.</b>						
1. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern.						
a. Betheiligungskapital der Nordostbahn . . . . .	6,000,000	—				
b. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung . . . . .	800,000	—				
c. Einlösung der gekündigten Obligationen . . . . .	2,826,000	—	9,626,000	—		
2. Bötzbbergbahn.						
a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	11,688,854	88				
b. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1887, lt. Rechnung . . . . .	25,145	12	11,714,000	—		
3. Aargauische Südbahn.						
a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	5,797,467	21				
b. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1887 lt. Rechnung . . . . .	27,532	79	5,825,000	—		
4. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	500,000	—	27,665,000	—
<b>III. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.</b>						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.			696,467	45
<b>IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.</b>						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (incl. Werfte Romanshorn)						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz . . . . .	1,038,185	74				
b. Betrag der Ausgaben im Jahr 1887, lt. Rechnung . . . . .	272,840	—	1,311,025	74		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (incl. Werfte Wollishofen)						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	1,244,431	12				
Hievon ab:						
b. Betrag der Netto-Einnahmen im Jahr 1887, lt. Rechnung . . . . .	24,302	76	1,220,128	36		
3. Imprägniranstalt in Zürich.						
a. Betrag der restirenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	11,365	60				
Hievon ab:						
b. Betrag der Einnahmen im Jahr 1887, lt. Rechnung . . . . .	89	70	11,275	90	2,542,430	—
<b>V. Zu amortisirende Verwendungen.</b>						
Betrag der zu amortisirenden Verwendungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	23,454,470	35		
Hievon ab:						
IV. Amortisationsquote pro 1887 . . . . .	.	.	1,040,000	—	22,414,470	35
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	194,328,514	84

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1887.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Kreditoren.</b>							
<b>I. Gesellschaftskapital.</b>							
1. Stammaktien,	84,000 Aktien à Fr. 500. — . . . .	.	.	42,000,000	—	53,000,000	—
2. Prioritätsaktien,	22,000 Aktien à „ 500. — . . . .	.	.	11,000,000	—		
	<u>106,000 Stück</u>						
<b>II. Consolidirte Anleihen.</b>							
<b>A. Obligationen (ältere Anleihen).</b>							
Mit einem Zinsfusse von 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> :							
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860, gekündigt auf 31. Mai 1888		7,100,000	—	12,100,000	—		
b. Anleihen vom 1. Juni 1862, rückzahlbar bis spätestens 28. Februar 1892 . . .		5,000,000	—				
<b>B. Subventionsdarleihen.</b>							
1. Mit einem Zinsfusse von 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> bzw. 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> :				4,150,000	—		
Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal . . . . .		3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> :							
Aargauisches Südbahndarleihen vom 1. Nov. 1880 . . .		500,000	—				
<b>C. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).</b>							
1. 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885:				122,000,000	—		
Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .		15,000,000	—				
2. 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886:							
Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .		20,000,000	—				
3. 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887:							
Betrag der Einzahlungen im Jahr 1887 . . . . .		87,000,000	—				
<b>D. 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn</b>							
d. d. 30. April 1880/6. November 1883 . . . . .		.	.	3,000,000	—	141,250,000	—
Übertrag . . . . .		.	.	.	.	194,250,000	—

## V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Debitoren.</b>							
	Übertrag .	.	.	.	.	194,328,514	84
<b>VI. Verfügbare Mittel.</b>							
1.	Cassa, Wechsel und Bankguthaben . . . . .	.	.	7,297,396	06		
2.	Werthschriften.						
a.	Eigene Werthpapiere . . . . .	4,535,175	—				
b.	Noch nicht ausgegebene Obligationen des 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Anleihens von 20 Millionen Franken, d. d. 1. Oktober 1886 . . . . .	2,000,000	—				
c.	Noch nicht ausgegebene Obligationen des 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Anleihens von 87 Millionen Franken, d. d. 1. Oktober 1887 . . . . .	280,000	—	6,815,175	—		
3.	Entbehrliche Liegenschaften.						
a.	Liegenschaften-Conto der Nordostbahn . . . . .	931,347	54				
b.	Liegenschaften-Conto Enge (Villenquartier) . . . . .	354,102	30	1,285,449	84		
4.	Materialvorräthe.						
a.	Material-Conto (Vorräthe an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.) . . . . .	841,643	70				
b.	Materialrechnung des Obergeringieurs (Vorräthe an Schienen, eisernen und hölzernen Schwellen etc.) . . . . .	1,190,264	42				
c.	Werkstätte-Conto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen für Lokomotiven und Wagen etc.) . . . . .	326,942	71	2,358,850	83		
5.	Verschiedene Hauptbuchdebitoren.						
	Diversi Debitoren, lt. umstehendem Ausweis . . . . .	.	.	672,451	23	18,429,322	96
<b>Summa .</b>		.	.	.	.	<b>212,757,837</b>	<b>80</b>

# Gesellschaft auf 31. Dezember 1887.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Kreditoren.</b>							
Übertrag .		.	.	.	.	194,250,000	—
<b>III. Schwebende Schulden.</b>							
1. Gekündigte, aber noch nicht eingelöste Obligationen:							
a. des 4½ 0/0 Gemeinschafts-Anleihens vom							
1. April 1874 . . . . .		Fr. 11,000. —					
b. des 4½ 0/0 Anleihens von 68 Mill. Fr. vom							
1. Februar 1879 . . . . .		„ 1,650,000. —					
c. des 4½ 0/0 Anleihens von 17 Mill. Fr. vom							
1. Oktober 1880 . . . . .		„ 130,000. —					
d. des 4¼ 0/0 Anleihens von 10 Mill. Fr. vom							
15. April 1884 . . . . .		„ 2,000. —					
		1,793,000	—				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse . . . . .		1,560,372	75				
3. Baarkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten . . . . .		13,951	68				
4. Noch nicht bezahlte Dividende pro 1880/83 und 1886 auf das Prioritätsaktienkapital . . . . .		Fr. 3,275,800. —					
Zinse hierauf vom 1. Juli 1881 bis 31. Dezember 1887 . . . . .		„ 420,436. 50					
		3,696,236	50				
5. Ausserordentliche Reserven.							
a. für Uferversicherung im „Tellen“ auf der ehemal. Bischofszellerbahn . . . . .		Fr. 20,000. —					
ab: Ausgaben im Jahr 1887 . . . . .		„ 12,860. 77					
		Fr. 7,139. 23					
b. für Reorganisation der Pensions- und Hilfskassa:							
Betrag laut vorjähriger Bilanz Fr. 260,179. 20							
Dotation aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1886 laut Beschluss der Generalversammlung v. 28. Juni 1887 „ 500,000. —							
Marchzinse im Jahre 1887 . . . . .		„ 20,473. 60					
		Fr. 780,652. 80					
ab: in Werthpapieren angelegt „ 87,500. —		„ 693,152. 80					
		700,292	03				
6. Diverse Hauptbuch-Kreditoren.							
Diverse Kreditoren, laut umstehendem Ausweis . . . . .		979,264	13	8,743,117	09		
<b>IV. Spezialfonds.</b>							
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn . . . . .		7,331,841	98				
2. Versicherungsfond der Nordostbahn . . . . .		630,345	38	7,962,187	36		
<b>V. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn . . . . .</b>				1,802,533	35	18,507,837	80
<b>Summa .</b>		.	.	.	.	<b>212,757,837</b>	<b>80</b>



# Ausweis über die „Diversen Hauptbuch-Debitoren und -Kreditoren“ per 31. Dezember 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>I. Diverse Debitoren.</b>				
1. Unvollendete Bauobjekte . . . . .	108,625	59		
2. Lithographie-Conto (Inventar und Vorräthe) . . . . .	327	—		
3. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen . . . . .	6,165	—		
4. Kaufrestanzen auf Liegenschaften . . . . .	821	23		
5. Passiv-Saldo der Pensions- und Hilfskasse . . . . .	47,884	38		
6. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Guthaben der Nordostbahn) . . . . .	88,628	03		
7. Emissionskosten des 4 1/2 % 87 Millionen Anleihens vom 1. Oktober 1887, Antheile der Jahre 1888/89 . . . . .	420,000	—		
<b>Summa .</b>			<b>672,451</b>	<b>23</b>
<b>II. Diverse Kreditoren.</b>				
1. Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung Zürich-Zug-Luzern . . . . .	326,911	88		
2. Saldo des Baukapitals Zürich-Zug-Luzern . . . . .	289,212	56		
3. Reservefond Zürich-Zug-Luzern . . . . .	302,593	46		
4. Aktiv-Saldo der Baurechnung der Bötzberrgbahn . . . . .	21,970	03		
5. Baar-Kauttionen für Frachtenkredite . . . . .	1,800	—		
6. Conto-Corrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft . . . . .	15,576	40		
7. Conto pro Diversi . . . . .	2,000	—		
8. Aktiv-Saldo der Kranken-Kassa der Nordostbahn-Arbeiter . . . . .	283	36		
9. Aktiv-Saldo des Conto „Baar-Kauttionen von Angestellten“ . . . . .	38	32		
10. Aktiv-Saldo des Conto „Kautionskassa der Güterarbeiter“ . . . . .	390	74		
11. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Schuld der Nordostbahn) . . . . .	1,319	85		
12. Schweiz. und ausländische Eisenbahn-Verwaltungen etc., abzüglich Schuld der Güterexpeditionen . . . . .	17,167	53		
<b>Summa .</b>			<b>979,264</b>	<b>13</b>

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1887.

---

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

# Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

A. Verwendungen zu Bauzwecken.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Stammnetz.</b>							
1. Sulgen, Bürglen, Märstetten, Frauenfeld, Wiesendangen, und Effretikon:	Erstellen elektrischer Controlapparate für die Wendescheiben . . . . .	2,173	75				
2. Märstetten:	Erstellen einer neuen Weichenverbindung beim Güterschuppen, eines zweiten Stumpengeleises und Verlängern des Ausweichgeleises . . . .	10,353	54				
3. Wiesendangen:	Verlängern des Ausweichgeleises, incl. Landerwerb und Dammschüttung . . . . .	7,004	87				
4. Winterthur:	Erstellen eines Fussgänger-Durchlasses an der Zürcherstrasse . . . . .	48,798	23				
	Hydrantenanlage im Güterbahnhof . . . . .	568	10				
	Erstellen einer Telephonverbindung zwischen dem Inspektionsbureau und der Lokomotivremise im Beigenacker . . . . .	464	36				
	Landerwerb für Erweiterung des Personen-Bahnhofes . . . . .	26,200	—				
5. Wallisellen:	Einlegen einer ganzen englischen Weiche und Durchführung der Geleise an Stelle ausgehobener Weichenverbindungen (vide Einnahmen Pos. 31.)	11,647	68				
6. Zürich:	Ergänzung des Wasserleitungsnetzes im Vorbahnhof (Hydranten) . . . . .	5,296	23				
	Anlage eines Diensttelephonnetzes . . . . .	2,101	95				
	Ergänzung der Einfriedigung im Rangirbahnhof	1,795	40				
7. Döttingen:	Erstellen eines neuen Stumpengeleises . . . .	2,306	48				
8. Aarau:	Centralisirung von Weichen (III. Gruppe) . .	13,972	87				
9. Offene Bahn:	Erstellen von 2 Wärterwohnhäusern						
	a) bei Kil. 24.68 zwischen Baden und Turgi .	7,178	78				
	b) „ „ 28.28 „ Turgi und Brugg .	7,323	90	147,186	14		
<b>Linksufrige Zürichseebahn.</b>							
10. Enge-Richtersweil:	Erstellen durchgehender elektrischer Lätwerke	13,699	14				
11. Enge, Wollishofen, Thalweil, Oberrieden, Horgen, Wädensweil, Richtersweil, Pfäffikon und Ziegelbrücke:	Erstellen elektrischer Controlapparate für die Wendescheiben . . . . .	3,464	06				
12. Wollishofen:	Erstellen eines neuen Stumpengeleises gegen Enge	1,791	43				
	Verlängern des Trajektgeleises und Verbindung desselben mit der neuen Drehscheibe auf dem Werfteplatze . . . . .	2,417	38				
13. Oberrieden:	Verbindung des Schuppengeleises westwärts mit dem Hauptgeleise und Anstoss eines Stumpengeleises an dasselbe mit Beseitigung der Kopframpe (vide Einnahmen Pos. 36) . . . .	8,023	89				
14. Wädensweil:	Übernahme der elektrischen Signalscheibe für die Linie Wädensweil-Einsiedeln auf N. O. B.-Rechnung . . . . .	760	20				
	Erstellen eines Bockkrahns von 10 Tonnen Tragkraft . . . . .	3,206	04				
<b>Übertrag</b>		33,362	14	147,186	14		

# Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1887.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	33,362	14	147,186	14		
15. Offene Bahn:	Erstellen von 2 Wärterwohnhäusern						
	a. bei Kil. 6.9 bei Wollishofen . . . . .	6,943	69				
	b. bei Kil. 29.53 bei Bäch . . . . .	7,825	50	48,131	33		
	<b>Winterthur-Koblentz.</b>						
16. Töss:	Stationserweiterung, Durchführung des Schuppen- geleises mit Beseitigung der Kopframpe, Ver- grösserung des Güterschuppens (vide Einnahmen Pos. 39) . . . . .	16,199	28				
17. Töss und Bülach:	Erstellen elektrischer Controlapparate für die Wendescheiben . . . . .	1,333	30	17,532	58		
	<b>Sulgen-Gossau.</b>						
18. Kradolf:	Erstellen eines durchgehenden Gütergeleises, Verlängern des Stumpengeleises und Grund- erwerb für successive Erweiterung des Stations- platzes . . . . .	.	.	4,365	54		
	<b>Effretikon-Hinweil.</b>						
19. Pfäffikon:	Verlängern des Schuppengeleises und Verbin- dung mit dem durchgehenden Geleise . . . .	1,966	53				
20. Offene Bahn:	Erstellen von zwei Wärterwohnhäusern						
	a) bei Kil. 9.32 zwischen Fehraltorf und Pfäffikon	7,905	60				
	b) " " 19.42 " Wetzikon und Hinweil .	8,868	52	18,740	65		
	<b>Ehemalige Nationalbahn.</b>						
21. Ermatingen, Man- nenbach, Berlingen und Mammern:	Vergrössern der Stationsgebäude mit Wohnungs- aufbau . . . . .	43,185	47				
22. Eschenz und Ossingen:	Vergrösserung der Dienstwohnungen durch Auf- bau . . . . .	9,707	07				
23. Mellingen:	Verbindung des Schuppengeleises mit dem ersten durchgehenden Geleise . . . . .	1,945	86				
24. Suhr:	Erstellen elektrischer Controlapparate für die Wendescheiben, 1/2 N. O. B.-Antheil . . . .	289	75				
25. Offene Bahn:	Erstellung von 5 Wärterwohnhäusern						
	a) bei Kil. 43.12 bei Rielasingen . . . . .	6,946	04				
	b) " " 22.67 zwischen Stammheim und Os- singen . . . . .	6,932	06				
	c) " " 44.94 zwischen Baden und Dättwyl	7,216	46				
	d) " " 62.2 " Lenzburg und Hun- zenschwyl . . . . .	9,110	31				
	e) " " 70.07 zwischen Suhr und Aarau, 1/2 N. O. B.-Antheil . . . . .	3,188	64				
	Erweiterung des Wärterwohnhauses bei Kil. 51.03 an der Reussbrücke . . . . .	2,652	19	91,173	85		
	Übertrag .	.	.	327,130	09		

# Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	327,130	09		
	<b>Rollmaterial.</b>						
26. Continuirliche Luft- druckbremsen:	ausschliesslich Einrichtungskosten						
	a) System Wenger für:						
	6 Lokomotiven Serie A <sup>3</sup>	Fr. 4,819. —					
	36 Personenwagen . . .	" 17,673. 70					
	6 Gepäckwagen . . .	" 2,673. 35					
	30 Leitungswagen . . .	" 2,250. 80	27,416	85			
	b) System Schleifer für:						
	5 Lokomotiven Serie B <sup>2 T</sup>	Fr. 7,251. 88					
	10 Personenwagen . . .	" 4,570. —					
	4 Leitungswagen . . .	" 467. 69	12,289	57	39,706	42	
	<b>Möbiliar und Geräthschaften.</b>						
27. Allgemeine Ver- waltung:	Anschaffung eines eisernen Werthschriften- schrankes . . . . .	800	—				
28. Bahnaufsichtsdienst:	Anschaffung von 13 Materialtransportwagen M. T. Nr. 9393/9405 . . . . .	24,033	08				
29. Stationsdienst:	Anschaffung von 12 eisernen Umladwagen .	10,058	51	34,891	59	401,728	10
	Hievon ab Einnahmen:						
	<b>Stammnetz.</b>						
30. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren	16,659	38				
31. Wallisellen:	Abschreibung von ausgehobenen 11 Weichenver- bindungen, anlässlich des Geleiseumbaues (vide Ausgaben Pos. 5) . . . . .	28,562	70				
32. Zürich:	Abschreibung eines abgebrochenen Geleise- stumpens beim Kohlenlagerplatz im Rangir- bahnhof . . . . .	203	73				
	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Roh- materialbahnhof . . . . .	100	—				
33. Rapperswil:	Abschreibung von 4 ausgehobenen Weichenver- bindungen, anlässlich des Geleiseumbaues .	8,800	—				
34. Aarau:	Vergütung für 2 zurückgezogene Weichensignal- Laternen . . . . .	66	—	54,391	81		
	<b>Linksufrige Zürichseebahn.</b>						
35. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren	215	—				
36. Oberrieden:	Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe am Güterschuppen (vide Ausgaben Pos. 13) .	440	—				
37. Offene Bahn:	Abschreibung einer verkauften Wärterbude bei Kil. 26 . . . . .	1,022	40	1,677	40		
	<b>Winterthur-Koblentz.</b>						
38. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren .	216	35				
39. Töss:	Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe am Güterschuppen (vide Ausgaben Pos. 16) .	440	—	656	35		
	Übertrag .	.	.	56,725	56	401,728	10

# Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1887.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	56,725	56	401,728	10
	<b>Baden-Niederglatt.</b>						
40. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren . . .	58	—				
41. Buchs u. Wärenlos:	Vergütung für 2 zurückgezogene Stationslaternen	24	—	82	—		
	<b>Ehemalige Nationalbahn.</b>						
42. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren . . .	.	.	24	50		
	<b>Rollmaterial.</b>						
43. Lokomotiven:	Abschreibung der 4 ausrangirten Lokomotiven A <sup>2T</sup> 55 u. 58 und C <sup>2T</sup> 103 u. 107 . . .	241,093	—				
44. Personenwagen:	Abschreibung der 8 ausrangirten Personenwagen A <sup>B</sup> 101/102, B 401/403, B <sup>CI</sup> 1006, C <sup>I</sup> 1633 und E 1901 . . . . .	55,215	70				
	Werthreduktion auf dem in einen Gepäckwagen umgebauten Personenwagen B <sup>CF</sup> 1701 . . .	350	—				
45. Güterwagen:	Abschreibung der 8 ausrangirten Güterwagen K <sup>C</sup> 3081, 3101, 3026, K 9707, L 9529, 9616, 9620 und 9657 . . . . .	29,679	—				
46. Luftdruckbremsen:	Verkauf von Bestandtheilen für Wenger- und Schleiferbremsen . . . . .	174	50	326,512	20		
	<b>Mobiliar und Geräthschaften.</b>						
47. Bahnaufsichtsdienst:	Abschreibung des Inventars von 3 aufgehobenen Wärterposten . . . . .	424	28				
48. Stationsdienst:	Abschreibung der defekten Umladwagen in Emmishofen und Suhr . . . . .	240	—				
	Abschreibung von zurückgezogenen disponiblen Inventargegenständen . . . . .	276	80				
49. Werkstätten:	Abschreibung von zurückgezogenem Inventar .	62	—	1,003	08		
	<b>Hiezu kommen ferner:</b>						
	Übertrag eines Theils der vom Bundesrath beanstandeten Bauausgaben pro 1886 auf Betriebsrechnung, gemäss bundesgerichtlichem Urtheil vom 16. März 1888, nämlich:						
Zürich:	Anbringen von Druckschienen an der Abzweigungs- weiche nach Enge . . . . .	368	30				
Aarau:	Steinerne Einfassung der Rampe im Rangirbahnhof	2,738	75				
Wettingen:	Ankauf und Zuleitung von weiterem Quellwasser für Speisung der Lokomotiven . . . . .	418	48	3,525	53	387,872	87
	<b>Summa der Netto-Ausgaben von Titel A .</b>	.	.	.	.	<b>13,855</b>	<b>23</b>

**Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken  
und auf Nebengeschäfte,  
geordnet nach den Bauobjekten pro 1887.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.</b>						
<b>A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.</b>						
1. Anschaffung des Halbsalondampfers „Helvetia“ . . . . .	.	.	.	.	272,840	—
<b>B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.</b>						
2. Anschaffung von zwei neuen hölzernen Schleppschiffen . . . . .	1,700	—				
3. Bekiesen des Werfteplatzes Wollishofen . . . . .	1,125	33				
4. Einlegen einer Drehscheibe im Werftegeleise Wollishofen . . . . .	4,362	66	7,187	99		
<b>Hievon ab Einnahmen:</b>						
5. Abschreibung des verkauften Schraubendampfers „Lerche“ . . . . .	÷ 29,590	75				
6. Abschreibung der zwei hölzernen Schleppschiffe Nr. 11 und 13 . . . . .	÷ 1,900	—	÷ 31,490	75	÷ 24,302	76
<b>C. Imprägniranstalt.</b>						
7. Abschreibung eines abgebrochenen Geleisestücks . . . . .	.	.	.	.	÷ 89	70
<b>Summa der Netto-Ausgaben von Titel B</b> . . . . .	.	.	.	.	<b>248,447</b>	<b>54</b>



# Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
I. Saldo vom Jahr 1886 . . . . .	.	.	.	.	7,027,994	44
II. Jahreseinnahme aus dem Betriebsertrag pro 1887 . . . . .	.	.	.	.	1,450,000	—
<b>Summa . . . . .</b>	.	.	.	.	<b>8,477,994</b>	<b>44</b>
<b>Ausgaben.</b>						
<b>I. Erneuerung des Oberbaues.</b>						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .	259,336	—				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen . . . . .	423,381	91				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen . . . . .	68,471	27	751,189	18		
Hievon ab:						
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien . . . . .	.	.	100,000	—	651,189	18
<b>II. Erneuerung des Rollmaterials.</b>						
<b>a. Lokomotiven.</b>						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen . . . . .	43,153	65				
2. Umbau der Lokomotive A <sup>2T</sup> 66 . . . . .	19,510	32				
3. Abschreibung der vier ausrangirten Lokomotiven A <sup>2T</sup> 55 und 58, C <sup>2T</sup> 103 und 107, abzüglich Altmaterialwerth . . . . .	226,693	—	289,356	97		
<b>b. Personenwagen.</b>						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . . . .	8,110	09	.	.		
2. Abschreibung der 7 ausrangirten Personenwagen A <sup>B</sup> 101/102, B 401/403, B <sup>C1</sup> 1006 und C <sup>I</sup> 1633, abzüglich Altmaterialwerth . . . . .	51,765	70	.	.		
3. Werthabschreibung auf dem in einen Gepäckwagen umgebauten Personenwagen B <sup>CF</sup> 1701 . . . . .	350	—	60,225	79		
<b>c. Gepäck- und Güterwagen.</b>						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . . . .	12,088	91				
2. Abschreibung der 8 ausrangirten Güterwagen K 9707, K <sup>C</sup> 3026, 3081, 3101 und L 9529, 9616, 9620, 9657, abzüglich Altmaterialwerth . . . . .	28,039	—	40,127	91	389,710	67
<b>Übertrag . . . . .</b>	.	.	.	.	<b>1,040,899</b>	<b>85</b>

# Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	1,040,899	85
<b>III. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit und für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.</b>						
<i>a) Einrichtung continuirlicher Luftdruckbremsen an Lokomotiven und Wagen.</i>						
1. Lokomotiven: an 5 Lokomotiven der Serie B <sup>2T</sup> 12—16, System Schleifer (excl. Apparate) . . . . .	.	.	2,502	31		
2. Personenwagen: an 10 Personenwagen, System Schleifer (excl. Apparate) . . . . .	4,649	14				
an 1 Personenwagen Bremsleitung für System Schleifer . . . . .	97	75				
an 26 Personenwagen, System Wenger (excl. Apparate) . . . . .	9,374	64				
an 21 Personenwagen, Bremsleitung für System Wenger . . . . .	404	21	14,525	74		
3. Gepäck- und Güterwagen: an 3 Gepäckwagen Bremsleitung für System Schleifer . . . . .	291	84				
an 4 Gepäckwagen, System Wenger (excl. Apparate) . . . . .	1,442	26				
an 3 Gepäck- und 6 Güterwagen Bremsleitung für System Wenger . . . . .	173	25	1,907	35		
<i>b) Grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.</i>			18,935	40		
Übertrag des Passivsaldo vom Conto Reserve für definitive Stationsanlage Horgen per Ende 1887 . . . . .	.	.	15,992	67	34,928	07
<b>IV. Erneuerung der Schiffe.</b>						
<i>a. Dampfboote auf dem Bodensee.</i>						
Mehrerlös aus Inventargegenständen der ehem. Württemb.-Schweiz. Dampfahre . . . . .	.	.	÷ 41	70		
<i>b. Dampfboote auf dem Zürichsee.</i>						
1. Hauptreparatur des Dampfbootes „Linth-Escher“ Fr. 28,498. 12 ab: Zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung „ 6,800. —	21,698	12				
2. Abschreibung des Mindererlöses auf dem verkauften Schraubendampfboot „Lerche“ . . . . .	27,590	75				
3. Abschreibung von 2 ausrangirten hölzernen Schleppschiffen . . . . .	1,760	—	51,048	87	51,007	17
<b>V. Zuschüsse an die Betriebsrechnung aus den bisherigen Einlagen für die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen.</b>						
1/2 Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Bötzberrgbahn von Fr. 38,634. 74 . . . . .	.	.	.	.	19,317	37
					1,146,152	46
<b>VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1888 . . . . .</b>	.	.	.	.	7,331,841	98
<b>Summa . . . . .</b>	.	.	.	.	<b>8,477,994</b>	<b>44</b>

# Rechnung über den Versicherungs-Fond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
1. Saldo vom Jahr 1886 . . . . .	.	.	.	.	565,791	12
2. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1887 . . . . .	.	.	.	.	100,000	—
<b>Summa .</b>	.	.	.	.	<b>665,791</b>	<b>12</b>
<b>Ausgaben.</b>						
1. Reparatur von beschädigtem Transportmaterial . . . . .	.	.	—	—		
2. Entschädigungen aus Personalunfällen.						
<i>a.</i> An Angestellte . . . . .	32,339	56				
<i>b.</i> An Drittpersonen . . . . .	1,103	84				
<i>c.</i> Gerichtskosten und Diverses . . . . .	2,002	34	35,445	74	35,445	74
3. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1888 . . . . .	.	.	.	.	630,345	38
<b>Summa .</b>	.	.	.	.	<b>665,791</b>	<b>12</b>

## Rechnungen über die Nebengeschäfte der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.</b>				
<b>Einnahmen.</b>				
1. Ertrag des Personentransportes . . . . .	101,020	74		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck . . . . . Fr. 3,874. 63				
b. Von Thieren . . . . . " 4,926. 69				
c. Von Gütern . . . . . " 437,804. 28	446,605	60		
3. Verschiedene Einnahmen . . . . .	161	53		
<b>Summa der Einnahmen . . . . .</b>	.	.	<b>547,787</b>	<b>87</b>
<b>Ausgaben.</b>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals . . . . .	10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals . . . . .	12,044	96		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals . . . . .	119,922	66		
4. Bekleidung des Schiffspersonals . . . . .	2,370	22		
5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux . . . . .	3,257	37		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter . . . . .	6,479	40		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektirten Wagen . . . . .	55,522	20		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	96,719	45		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände . . . . .	42,909	27		
10. Assekuranzprämien . . . . .	8,510	50		
11. Verschiedenes . . . . .	18,847	08		
<b>Summa der Ausgaben . . . . .</b>	.	.	<b>376,583</b>	<b>11</b>
<b>Rechnungs-Abschluss.</b>				
Die <b>Einnahmen</b> betragen . . . . .	547,787	87		
Die <b>Ausgaben</b> betragen . . . . .	376,583	11		
<b>Eigentlicher Betriebsertrag pro 1887 . . . . .</b>	.	.	<b>171,204</b>	<b>76</b>
Hiezu nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884:				
Die Einnahme auf dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV a der Spezialrechnung über denselben . . . . .	.	.	41	70*
<b>Netto-Ertrag pro 1887 . . . . .</b>	.	.	<b>171,246</b>	<b>46</b>
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 8 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Abzug gebracht.				

# Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.</b>				
<b><i>Einnahmen.</i></b>				
1. Ertrag des Personentransportes . . . . .	370,029	35		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck . . . . . Fr. 6,727. 75				
b. Von Thieren . . . . . „ 4,683. 60				
c. Von Gütern . . . . . „ 120,323. 24	131,734	59		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs . . . . .	10,356	60		
4. Verschiedene Einnahmen . . . . .	2,603	—		
<b>Summa der Einnahmen . . . . .</b>			<b>514,723</b>	<b>54</b>
<b><i>Ausgaben.</i></b>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals . . . . .	15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals . . . . .	17,540	—		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals . . . . .	215,541	03		
4. Bekleidung des Schiffspersonals . . . . .	3,421	69		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars . . . . .	7,323	85		
6. Miethzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux . . . . .	8,832	85		
7. Brennmaterial für die Schiffe . . . . .	105,638	49		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	10,897	16		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände . . . . .	57,494	04		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren . . . . .	2,261	30		
11. Ersatzleistungen . . . . .	143	—		
12. Verschiedenes . . . . .	6,170	85		
<b>Summa der Ausgaben . . . . .</b>			<b>450,264</b>	<b>26</b>
<b><i>Rechnungs-Abschluss.</i></b>				
Die <b>Einnahmen</b> betragen . . . . .	514,723	54		
Die <b>Ausgaben</b> betragen . . . . .	450,264	26		
<b>Eigentlicher Betriebsertrag pro 1887 . . . . .</b>			<b>64,459</b>	<b>28</b>
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV b der Spezialrechnung über denselben . . . . .			51,048	87*
<b>Netto-Ertrag pro 1887 . . . . .</b>			<b>13,410</b>	<b>41</b>
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 8 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.				

# Rechnungen über die Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>C. Betrieb der Imprägniranstalt.</b>				
<b><i>Einnahmen.</i></b>				
1. Arbeiten für die eigene Unternehmung.				
a. Für den Bahnunterhalt . . . . .	10,193	30		
b. Für die Materialverwaltung . . . . .	3,304	25	13,497	55
2. Arbeiten für Privaten . . . . .	.	.	18,854	20
<b>Summa</b> .	.	.	<b>32,351</b>	<b>75</b>
<b><i>Ausgaben.</i></b>				
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung . . . . .	1,482	08		
2. Besoldungen und Löhne . . . . .	9,637	01		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc. . . . .	175	85		
4. Betriebsmaterialien . . . . .	8,087	19		
5. Unterhalt des Gebäudes, der Maschinen und Geleise etc. . . . .	1,006	51		
6. Verzinsung des restirenden Anlagekapitals per Ende 1886 Fr. 11,365.60 à 5 %	568	28		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz . . . . .	2,836	71	23,793	63
Saldo-Übertrag auf die Gewinn- und Verlustrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte .	.	.	8,558	12
<b>Summa</b> .	.	.	<b>32,351</b>	<b>75</b>