

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>

Fünfunddreissiger Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1887.





Inhaltsverzeichniss.

Per 3429

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 Verhältniszahlen	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 1. 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 beeihren 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 B u n d e s g e s e t z e 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 t e c h n i s c h e E i n h e i t i m E i s e n b a h n w e s e n , die andere vom gleichen Tage über z o l l s i c h e r e E i n r i c h t u n g d e r E i s e n b a h n w a g e n . Die erste 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 B u n d e s g e s e t z vom 26. April 1887 betreffend die Ausdehnung d e r H a f t p f l i c h t und betreffend die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881 über die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb

in Wirksamkeit. Durch dieses Gesetz werden nun auch sämmtliche nicht beim eigentlichen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsbetriebe 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 Dampfschiffahrtsunternehmungen 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 Bundesrates 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 Dampfschiffahrtsunternehmungen 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 Bundesrat 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 Kontrole 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 Bundesrat 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 Entscheid 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 Anteilrechte 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 Hülfskassen 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 Beteiligten zu ordnen, wie dies tatsächlich auch bisher so gehalten wurde. Das Schreiben des Post- und Eisenbahndepartements wurde von der Eisenbahnkonferenz in diesem Sinne beantwortet.

Im letzten Geschäftsbüro haben wir mitgetheilt, dass seitens der Schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn dem schweizerischen Bundesrathe über die Kosten der Führung des Nachzuges 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 Bundesrates.

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 Bundesratsbeschlusses vom 6./23. Juni noch Unterhandlungen mit einigen Moratoriumskomitee 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 Gemeindepräsidenten „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 gemeindesteuerpflchtige 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 Eisenbahnenkonferenz 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 vindizirt 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 Neuauflage 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 bezüglichen, 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 Bundesrat 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 bezügliche, 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 landwirtschaftliche Produkte als Stückgut, erschien eine neue Auflage, in welcher das Artikelverzeichniss 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 reexpeditiert 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 kontinuirlichen 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. Zufolge der mit der Bundesbehörde geführten Verhandlungen über Einrichtungen zur Hilfeleistung 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 todtem 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. Zufolge 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 Wagenmieten 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 nötigen 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 Wagenmiete 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 Gleisabstände 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 beständigen bundesrätlichen Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom Jahr 1854 angelegt wurde, welche den Minimalgleisabstand auf 3.45 m festsetzte, so beschloss der Verband, dem Eisenbahndepartement lediglich die Bereitwilligkeit zu erklären, bei künftigen grösseren 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 Notwendigkeit, 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 bezüglichen Verordnung auszusprechen, und nachdem von dieser Einladung Gebrauch gemacht worden war, wurde diese Verordnung am 17. Januar 1888 in Kraft gesetzt.

9. Zufolge 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 konzidirten Eisenbahnlinie bestimmt sind, auf eine weitere Dauer von zehn Jahren, vom 19. Juli 1884 an gerechnet, ausgedehnt. Da der Bundesrat 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 Einnäzung 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 Bundesrat 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 bezüglichen Kosten ablehnen müsste.

11. Anlässlich der Genehmigung des allgemeinen Reglements über den Signaldienst auf den schweizerischen Normalbahnen verlangte der Bundesrat die Vorlage eines einheitlichen Reglements über den Telegraphendienst. Der Verband kam dieser Auflage nach und legte der Bundesbehörde ein bezügliches 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 Personenzügen 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 beteiligten 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 Entschädigungsanteile aufgestellten Faktoren theilweise ungünstiger erscheinen als diejenigen der andern Bahnen. Damit war das Aufnahmegerüsch 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 provozirt 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-Hinwil 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 Berichtsjahr nicht mehr erfolgen.

Der direkte Güterverkehr mit Deutschland wurde in den verschiedensten Richtungen weiter ausgebildet. 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 kündigten wir die noch aus dem Jahr 1873 stammenden, völlig unbrauchbar gewordenen Weintarife 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 genötigt, der gleichzeitigen Ausbildung der schweizerischen Transittarife, und zwar auch derjenigen mit Delle, unsere angestrengte Aufmerksamkeit stetsfort zuzuwenden.

Von der uns zugestandenen, übrigens sehr bescheidenen Beteiligung 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; beteiligt 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 reexpedierten 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 Verkehrsgebühr noch andern Hemmnissen zu unterstellen, welche theils mit unsren 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 Beteiligten ungeachtet des Mangels direkter Tarife doch Vortheil an Einlagerung bezüglicher 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 letzjährigen Berichte erwähnten, nämlich die vom Bundesrat im Jahr 1883 aufgestellten Grundsätze über die Rückwirkung ermässigter 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 beteiligten 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, weshalb 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 Notwendigste. 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 Anleihens vom gleichen 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 Hypothekaranlehens 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 Anleihens 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 Anleihens konversionsweise zum Parikurse angeboten.
- „3. Das Garantiekonsortium verpflichtet sich, denjenigen Theil des neuen Anleihens, 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 früheren Anleihen gekündigt werden.
- „4. Die Auflegung des neuen Anleihens 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 Interims-titel. Alle übrigen Kosten, insbesondere diejenigen für Insertion der Konversions- und Subskriptionsofferte,

- Provision und Auslagen der Anmeldestellen, Druck der Prospekte und Anmeldungsformulare, 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 Anleihens 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 Anleihens 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 2½% p. a.
 - „9. Als Entschädigung für die vom Konsortium gemäss dem Vorstehenden einzugehenden Verpflichtungen vergütet die Nordostbahngesellschaft denselben eine Aversalprovision von ¾% 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 Anleihens (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 betheiligt 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 Bundesrat 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 Druckerresse 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 Verwaltungsrates bedurften. Diese letztere wurde durch 10 Mitglieder der Behörde, welche sich freiwillig dazu anerboten, in verhältnismässig 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 Hülfskräften 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 4½% 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 Gemeinschaftsanleihens 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 Hypothekarleihe 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.

betrugen 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 sämmtliche 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 1/40% auf der Subskriptionssumme von Fr. 4,800,000	" 12,000. — "
Netto	Fr. 78,002. 85 Cts.

wogegen die Nordostbahn die Emissionskosten des 4% Anleihens 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, Assekuranz 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 0/00	" 17,250. — "
	" 20,700. — "
	Fr. 74,145. 84 Cts.

Zu diesen Unkosten kommt die vertragliche Provision an das Garantiekonsortium von 3/40% 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 konstatirt war (vgl. den zweiten Spezialbericht) und der schweizerische Bundesrat 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% Prioritätsaktien eröffnet und die Kündigung der alten 6% 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% 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 „Finanzergebniss“ 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 "
	Fr. 7,297,396. 06 Cts.

Die Verkäufe ertrugen:		Übertrag Fr. 931,347. 54 Cts.
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“ vereinahmt sind.		
b) Liegenschaftenconto Enge (Villenquartier):		
Der Saldo dieses Conto betrug Ende 1886 . . .	Fr. 354,966. 75 Cts.	
Verkauft wurden 34,7 m ²		
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. Werkstättentonto (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 röhrt 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) Ergänzung- und Extrazüge .	89,868	121,500
	<hr/> 2,833,226	<hr/> 2,897,175

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

1886 (564 Kilometer)			1887 (564 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1886		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	57.34	—	—	75,872 07
13,782,708	02	90.97		13,783,748	20	93.62	1,040	18	—
1,273,352	92	8.40	III. Verschiedene Einnahmen:						
81,336	61	0.54	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	834,438	53	5.67	—	—	438,914 39
13,922	24	0.09	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . . .	89,263	72	0.61	7,927	11	—
1,368,611	77	9.08	3. Sonstige Einnahmen . . .	15,407	08	0.10	1,484	84	—
15,151,319	79	100	Total der Einnahmen . . .	939,109	33	6.38	—	—	429,502 44
				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 röhrt 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 reichlichern und bessern Personenzugsverbindungen mit III. Klasse verschiebt sich das Frequenzverhältniss zwischen II. und III. Klasse allmälig 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 Güterzugsbillets (eine Einrichtung, die bei keiner andern schweizerischen Bahn besteht) nachgerade zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken; derselbe beziffert sich dermalen 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 röhrt 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 Obsternre 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) verhältnismässig 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 etabliert. Durch diese Einrichtung wurde die Möglichkeit geboten, vom 1. Januar 1887 ab die Anteile jeder Bahn für gegenseitige Wagenmiethe von vorneherein genau auszuscheiden und zur Verrechnung zu bringen. Es erscheinen daher unter vorgenanntem Einnahmenkapitel III. 1c im Jahr 1887 nur noch die effektiven eigenen Einnahmenanteile, 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, weshalb unsere betreffenden Kohlenwagen nur noch nach diesen beiden Stationen statt direkt nach dem Ruhrbecken zu laufen hatten. Der diesfällige Einnahmenausfall findet seinen Ausgleich in den billigeren Kohlenpreisen. Sodann haben die fremden Wagen etwa 3,460,000 Achsenkilometer mehr auf den Nordostbahnenlinien zurückgelegt als im Vorjahr; 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.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1886		1887		1886		1887		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
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 Lustfahrten . . I. "	7,135	0.12	8,026	0.13	31,936.33	0.60	28,328.88	0.53	
" . II. "	70,937	1.22	78,975	1.32	148,040.61	2.88	156,905.39	2.94	
" . III. "	171,929	2.94	184,149	3.07	224,891.99	4.27	212,248.71	3.97	
Total	5,841,249	100	6,004,954	100	5,264,375.78	100	5,341,288.03	100	
Rekapitulation nach Klassen:									
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	
Total	5,841,249	100	6,004,954	100	5,264,375.78	100	5,341,288.03	100	
II. Gepäcktransport									
III. Viehtransport									
Klasse I	20,442	.	Tonnen		Tonnen		417,940.15	.	411,586.13
" II	5,382	0.92	7,301	2.17					
" III	57,114	9.72	45,736	13.61	320,155.48	.	261,982.99	.	
" IV	58,811	10.01	64,577	19.22					
Total	466,196	79.85	218,381	65.00	320,155.48	.	261,982.99	.	
587,503	100		335,995	100					
IV. Gütertransport									
Eilgut	Tonnen		Tonnen						
Stückgutklasse I	45,723	2.94	46,663	2.88					
" II	130,222	8.30	134,033	8.26					
Wagenladungsklasse A ¹	122,967	7.90	126,886	7.82					
" B	57,721	3.77	58,812	3.68					
Spezial-Tarif Ia	77,475	4.98	74,153	4.57					
" Ib	34,339	2.20	34,744	2.14	7,175,195.43	92.22	7,167,442.70	92.26	
" IIa	272,509	17.50	278,406	17.16					
" IIb	14,314	0.92	14,909	0.92					
" IIIa	75,810	4.87	61,462	3.79					
" IIIb	34,550	2.22	35,765	2.21					
Total	691,209	44.40	756,181	46.62	605,041.18	7.78	601,448.35	7.74	
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	7,780,236.61	100	7,768,891.05	100	
Total	1,556,839	100	1,622,014	100					
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	13,782,708.02	.	13,783,748.20	.	

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1887 = 564 Kilom., 1886 = 564 Kilom.)		1886	1887
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,834.—	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 Bahnlinie bezogen, kommen	Reisende	209,269	222,854
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	10,357	10,647
" " Personen-Wagenachsenkilometer kommen	"	6.07	6.14
Gepäcktransport.			
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 Bahnlinie bezogen, kommen	Tonnen	1,198	1,178
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	36	36
" " Reisenden "	Kilogr.	3.50	3.34
Viehtransport.			
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
Gütertransport.			
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 Bahnlinie 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
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	24,437.43	24,439.27
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	"	2,426.61	1,665.09
Totaleinnahme per Bahnkilometer	"	26,864.04	26,104.36

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten															Total	
	Personen	Ge-päck	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		
							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	1886			
	Fr.	Cts.	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	1,554	61		
Februar . . .	272,177	37	21,292	88	17,449	37	606,212	57	917,132	19	1,626	12	1,595	65			
März . . .	316,161	98	26,133	08	21,335	25	657,113	60	1,020,743	91	1,809	83	1,819	39			
April . . .	420,687	28	30,490	31	16,128	31	606,444	07	1,073,749	97	1,903	81	1,962	12			
Mai . . .	501,153	17	33,241	37	19,756	46	592,492	63	1,146,643	63	2,033	06	2,137	82			
Juni . . .	480,112	53	35,875	24	20,553	12	602,290	27	1,138,831	16	2,019	20	1,999	75			
Juli . . .	661,898	66	50,908	55	19,504	58	584,080	47	1,316,392	26	2,334	03	2,410	01			
August . . .	667,694	66	55,136	36	25,404	44	629,041	89	1,377,277	35	2,441	98	2,423	76			
September . .	580,467	03	43,421	44	35,734	76	714,360	78	1,373,984	01	2,436	14	2,409	75			
Oktober . . .	482,179	78	37,247	44	25,824	32	822,706	46	1,367,958	—	2,425	46	2,497	30			
November . .	342,161	66	29,429	60	21,797	21	689,110	58	1,082,499	05	1,919	32	1,900	62			
Dezember . .	308,877	73	25,802	33	18,735	88	686,788	92	1,040,204	86	1,844	34	1,726	65			
Total gegenüber 1886:	5,341,288	03	411,586	13	261,982	99	7,768,891	05	13,783,748	20	24,439	27	24,437	43			
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	
									Personen-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. Uttweil	12,277	20	52	981	1,524	2,505	+ 57	— 106	108	90
7. Kessweil	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. Tägerweilen	15,245	21	50	467	865	1,832	+ 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. Etzwilen	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-Altkon	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. Amrisweil	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. Sülgen	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	
									Personenzahl	Gütergewicht
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-Nefenbach	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. Kempthal . . .	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 Personenzahl	Gütergewicht
	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. Wädenswil . . .	94,760	301	489	7,460	16,536	23,996	+ 5,451 -	90	9	11
106. Richterswil . . .	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. Netstall . . .	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. von Zürich-Zug-Luzern.

†) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen und nach und

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1886		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personenzahl	Gütergewicht
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, Bötzbergbahn 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	
Total . . .	6,004,954	20,029	335,995	1,622,014	1,622,014					

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
	I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.							
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
Wädensweil-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
Total	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 Örlikon nach und von der Glatthalbahnlinie nicht inbegriffen. * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Zürichsee-Dampfboote	22	889	8	249	30	1,138	- 81	- 209
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	504	670	342	6,928	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
Wädensweil-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
Übertrag	10,213	8,943	10,085	19,133	20,298	28,076		

	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
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
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	—	
Total des Transitverkehrs	56,509	111,295	63,479	273,629	119,988	384,924	— 3,191	+ 26,098		
Gesammttotal	559,825	440,645	529,445	814,207	1,089,270	1,254,852	+ 5,868	+ 37,479		

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

A. Lebens- und Genussmittel:		Tonnen	Tonnen	Gegenüber 1886	
				1886	1887
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
<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, Fleischwaaren, Schweinfett, 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, raffinirt		6,917	15,047	8,130	—
13. Rohzucker		11,518	2,468	—	9,050
14. Tabak, roh und fabrizirt		3,675	2,989	—	686
		349,495	335,116	—	14,379
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	—
		88,333	84,634	—	3,699
<i>b) Gebrauchsmittel</i>					
20. Haustrath und Effekten		14,209	14,500	291	—
21. Bücher, Kunstgegenstände		2,283	2,309	26	—
		16,492	16,809	317	—
		454,320	436,559	—	17,761
<i>B. Brennmaterialien:</i>					
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	—
		332,057	364,697	32,640	—
<i>C. Baumaterialien:</i>					
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh		43,686	55,842	12,156	—
26. Backsteine, Ziegel		38,632	32,445	—	6,187
27. Dachziefer		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	—
		255,804	271,242	15,438	—
Übertrag		1,042,181	1,072,498	30,317	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	Übertrag	Tonnen	1886	1887	Gegenüber 1886	
					mehr	weniger
			1,042,181	1,072,498	30,317	—
D. Metallindustrie :						
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	—	
		113,641	129,203	15,562	—	
E. Textilindustrie :						
a) in Baumwolle.						
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	—	
		77,690	83,739	6,049	—	
b) in Leinen, Hanf etc.						
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf		4,656	3,577	—	1,079	
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf etc.		3,196	3,292	96	—	
c) in Seide.						
48. Seidenabfälle, Cocons		563	545	—	18	
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe		7,213	6,767	—	446	
d) in Wolle.						
50. Wolle, roh und Wollabfälle		2,619	3,273	654	—	
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren		5,158	6,077	919	—	
		7,777	9,350	1,573	—	
F. Gerberei:						
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	—	
		16,179	17,089	910	—	
G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:						
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	—	
		12,023	13,081	1,058	—	
H. Papierfabrikation:						
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	—	
		22,196	22,222	26	—	
I. Strohindustrie.						
63. Strohwaaren aller Art		372	329	—	43	
	Übertrag	1,307,687	1,361,692	54,005	—	

Verkehr nach den Waarengattungen.

	Übertrag	1886	1887	Gegenüber 1886	
				mehr	weniger
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
K. Holzindustrie.		1,307,687	1,361,692	54,005	—
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	12,565	14,685	2,120	—	
65. Parquerie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,107	2,511	404	—	
66. Holzwaaren	4,926	5,326	400	—	
	19,598	22,522	2,924	—	
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:					
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, Beitzten	9,258	9,142	—	116	
74. Weinstein und Weinhefe	1,156	476	—	680	
75. Fett und Fettaaren, 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	—	
	157,664	165,884	8,220	—	
M. Hülfsmittel zum Transport:					
90. Fahrzeuge	6,602	6,866	264	—	
91. Leere Gebinde und Emballagen	15,250	15,651	401	—	
	21,852	22,517	665	—	
N. Nicht rubrizierte Waaren:					
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	—	
Total	50,038	49,399	—	639	
Gesammttotal	1,556,839	1,622,014	65,175	—	

Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durch- schnittl. Bahn- länge	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien												Fr.			
				per Bahnkilometer						per Wagen- achsenkilom.									
	Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Güter	per Personen- kilometer	per Tonnen- kilometer	per Tonnen- kilometer	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Total
Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.
1855	60	113,000	—	29,000	5,52	—	15,95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254	—	—	—	—
1856	106	130,000	—	34,000	6,04	—	16,59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238	—	—	—	—
1857	134,4	174,568	—	58,013	5,02	—	13,32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563	—	—	—	—
1858	156,5	186,339	—	49,603	5,08	—	14,67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520	—	—	—	—
1859	168,1	198,093	—	62,456	5,20	—	15,25	—	—	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	7,06	21,71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953	—	—	—	—
1862	178	237,963	—	139,487	5,10	—	12,35	6,19	20,54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145	—	—	—	—
1863	178	247,411	1,390	124,216	5,17	49,16	12,84	6,01	20,33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515	—	—	—	—
1864	178	247,176	1,313	119,716	5,10	50,62	12,27	5,81	19,10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896	—	—	—	—
1865	178	275,700	1,394	147,790	4,72	49,13	11,25	5,93	19,41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788	—	—	—	—
1866	178	251,166	1,332	179,113	4,95	49,00	10,80	5,78	18,23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632	—	—	—	—
1867	178	252,347	1,407	180,503	4,93	50,40	11,60	5,38	17,14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732	—	—	—	—
1868	178	280,449	1,491	234,547	4,83	49,80	10,20	5,66	17,36	13,554	744	601	24,008	38,887	2,626	—	—	—	—
1869	181,1	294,430	1,485	190,885	4,67	50,20	11,00	5,54	17,17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821	—	—	—	—
1870	193	275,163	1,709	197,978	4,72	48,00	10,80	5,54	17,27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386	—	—	—	—
1871	203	343,017	1,479	261,567	4,98	51,40	10,40	5,99	18,65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215	—	—	—	—
1872	213	361,429	1,595	234,098	4,43	53,20	10,00	5,50	17,46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293	—	—	—	—
1873	213	385,046	1,790	250,930	4,44	53,20	10,00	5,53	16,58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294	—	—	—	—
1874	213	409,295	1,833	270,733	4,96	52,00	9,80	5,65	16,95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416	—	—	—	—
1875	230	426,390	1,798	268,016	4,25	51,40	10,00	5,57	16,16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360	—	—	—	—
1876	312	362,118	1,376	220,083	4,18	53,20	9,80	4,95	16,28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972	—	—	—	—
1877	378	280,533	1,148	185,044	4,46	53,66	10,04	5,42	17,68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053	—	—	—	—
1878	391	265,108	1,140	171,173	4,40	53,84	10,37	5,40	18,32	11,668	614	426	17,750	30,458	504	—	—	—	—
1879	401	251,578	1,158	167,377	4,48	54,32	10,39	5,65	19,19	11,271	629	381	17,384	29,665	540	—	—	—	—
1883	541	243,308	1,124	146,610	4,41	56,30	9,79	5,57	19,23	10,251	615	374	15,723	26,963	442	—	—	—	—
1884	541	201,292	1,123	144,703	4,50	56,43	9,47	5,03	19,10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905	—	—	—	—
1885	541	211,450	1,189	144,014	4,48	56,90	9,13	4,89	18,81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445	—	—	—	—
1886	564	209,269	1,198	148,955	4,46	61,85	9,26	4,86	18,83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427	—	—	—	—
1887	564	222,854	1,178	151,065	4,25	61,78	9,12	18,30	9,470	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		
2,021,568	10	20.48	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn		
3,022,026	52	30.61	III. Expeditions- und Zugsdienst		
3,078,496	09	31.18	IV. Fahrerdienst		
1,298,675	83	13.16	V. Verschiedene Ausgaben		
9,872,085	42	100	Totalausgaben		

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahrs ergibt eine Verminderung um Fr. 293,595. 89 Cts., trotzdem die Fahrleistungen 63,949 Zugskilometer mehr betragen. Zur Erklärung dieses scheinbar auffallenden Resultates ist namentlich das an anderer Stelle („Verschiedene Einnahmen“) über das Kapitel „Wagenmiete“ 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 bezüglichen Spezialkommission und daheriger Ausrichtung vermehrter Taggelder und Reisespesen, mit einer vorübergehenden Personalvermehrung beim Rechnungsrevisorat anlässlich der Anleihenskonversion 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 älteren Linien bei Anlass von Geleisumbauten, ferner auf umfangreiche Reparaturen am Brandschenketunnel und Verstärkung einer Stützmauer im südlichen Tunneleinschnitt daselbst (Kap. II, B a 1), Vornahme von Geleisumbauten auf einer gegenüber dem Vorjahr um 1383 m längern Strecke, Ersatz einer grösseren Zahl von Weichenverbindungen und Erneuerung und Umbau einer Lokomotivdrehscheibe im Bahnhof Zürich in eine solche mit grösserem 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 " " " " " " V " " " " " "	8,196 "
" " N. B. " " " " " " V " " " " " "	4,287 "
" " V " " " " " " V " " " " " "	12,785 "
" " II " " " " " " V " Eisen " " " "	10 "
" " II " " " " " " V " Stahl " Holzschwellen	141 "
" " III " " " " " " V " " " " " "	190 "
" " N. B. " " " " " " V " " " " " "	12 "
" " V " " " " " " V " " " " " "	316 "
" " II " " " " " " V " Eisen " " "	2,034 "
" " III " " " " " " V " " " " " "	1,882 "
" " IV " " " " " " V " " " " " "	150 "
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 %

Von ihnen 549.299 Längenabschnitte Meter Gleise von Normalprofil V bestehen aus:

Streckenlängen: 392,180 m = 71,4 %

Eigenschienen 157,119 m = 28,6 %

III. „Expeditions- und Zugsdienst.“ 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 Taglohnnerhöhungen 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, A3), durch Anschaffung eines grösseren Vorraths an Rohbillets und Herstellung von kombinirbaren Rundreisebillets, deren Kosten indessen grössen 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 grösseren Anzahl neuer Wagendecken als Ersatz und durch Ausrüstung sämmtlicher Stationen mit Gefässen für die Eberhard'sche Feuerlöschmasse (Kap. III, B 3).

IV. „Fahrerdienst“. Dieser Titel zeigt eine Minderausgabe von Fr. 31,003. 43 Cts. Das Fazit röhrt 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 abgeschriebenes 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 grösseren Leistungen im Fahr- und Rangirdienst — 168,876 Lokomotivkilometer mehr als im Vorjahr und Einstellung je einer weitern Rangirmschine 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 kontinuirlichen 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 gegentheils der durchschnittliche Verbrauch grösser war, was übrigens zum Theil auch dem Umstände 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 Hülfskasse, Beitrag an die Stadtgemeinde Frauenfeld für die Kanalisation im dortigen Bahnhofquartier und theilweise Abschreibung einer langjährigen Forderung an einen Privaten für Säuberung der korrigirten Kantonstrasse bei Müllenen-Wädenswil in Folge gütlichen Vergleichs. Die unter der gleichen Rubrik aufgeföhrten 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 havarierte 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 1,385 Fälle.
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,184 Fälle.
Unerledigt sind geblieben	201 Fälle.

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 " Fr. 6,770. 54 Cts.

Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von

An den Bruttoausgaben partizipiren:

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

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 Fr. 19,244. 07 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr wurden vier, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven (A²T 55 und 58, C²T 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 sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen u. s. w. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 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
Aushülfe 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	Cts. 55,4	Cts. 49,0
" " 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: 2447 Stück mit 1000 Hörern 26,971 "

1886: 2454 " " 4514 " " " 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 Nordostbahnhwagen.

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	<u>44,551,441</u>	<u>42,064,148</u>
	46,717,693	
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
	<hr/> 52,033,530	<hr/> 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 Vorjahr. 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						Rangurdienst		
	B ² T	A ² T	A ³ u. A ^{3T}	C ² T u. C ³ T	E ²	Total		1886	1887
						1886	1887		
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven	48	11	16	40	14	134	129	15	16
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	960,144
Im tägl. Durchschnitt Kilometer { 1887	4,218.4	931.0	1,696.5	3,349.8	614.8	—	10,810.5	—	2,630.5
{ 1886	4,170.8	1,023.1	1,346.7	3,298.7	607.9	10,447.3	—	2,505.6	—
Beförderte Wagenachsenkilometer per Fahrkilometer { 1887	29,320,350	4,856,951	15,065,507	45,431,237	2,879,933	*94,424,164	*97,553,978	—	—
{ 1886	19.04	14.29	24.89	37.16	12.83	—	**24.81	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
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	5,637,569
" per Lokom.-, (Fahr- bzw.									
Rangir-) Kilom. { 1887	7.1101	6.3441	8.0986	10.2199	6.0532	—	8.1028	—	5.8716
{ 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	122,849.62
" per Lokom.-, (Fahr- bzw.									
Rangir-) Kilom. 1887 Cts.	15.4935	13.8245	17.6477	22.2705	13.1906	—	17.6568	—	12.7949
dito 1886 "	15.0269	13.8552	17.6362	22.0499	12.1052	17.2960	—	13.0867	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial . . Kg.	23,562.5	5,727	11,143	25,080	3,300	70,014.1	68,812.5	15,033	15,224
" per Lokom.-, (Fahr- bzw.									
Rangir-) Kilom. { 1887	0.0153	0.0169	0.0180	0.0205	0.0147	—	0.0174	—	0.0159
{ 1886	0.0152	0.0208	0.0185	0.0220	0.0161	0.0184	—	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	7,269.67
" per Lokom.-, (Fahr- bzw.									
Rangir-) Kilom. 1887 Cts.	0.75	0.88	0.88	1.00	0.72	—	0.85	—	0.76
dito 1886 "	0.84	1.15	1.02	1.22	0.89	1.02	—	0.92	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, 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	8,852.55
Unterhaltungs- und Erneuerungs- kosten der Lokomotiven u. Tender	128,364.30	48,215.70	63,591.14	138,874.68	15,177.56	377,067.90	394,223.38	51,000.51	45,593.16
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1887 Cts.	8.34	14.19	10.27	11.36	6.76	—	9.99	—	4.75
dito 1886 "	9.90	7.03	10.75	11.54	7.93	9.89	—	5.58	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putz- material, 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	184,565.00
per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1887 Cts.	25.50	29.76	29.72	35.56	21.60	—	29.42	—	19.22
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	—	für jeden Tag:
dito 1886 "	1.35	1.59	1.26	0.95	1.76	1.18	—	Fr. 513.33	—

* 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 = 18,930.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

Betriebsjahr	A. Stand und Leistungen.										
	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					
		im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast			
		I.	II.	III.				im Ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer	
	achträdrige vierrädrige Total	Klasse	Klasse	Klasse							
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		Material	Ausgaben für Kosten per Achsen- kilometer	
		Franken	Centimes				Kilogr.	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.

Betriebsjahr	Anzahl						Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					
	Gepäckwagen		Güterwagen		Totalzahl		Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen		Eigen Gewicht der Wagen per Achse		Bruttolast	
	achträdrige	vierrädrige	vierrädrige	vierrädrige	der Wagen	der Achsen	Tonnen	Tragkraft per Achse im Mittel.	Eigen Gewicht der Wagen	im Ganzen	per Bahn-kilomtr.	per Achsen-kilomtr.
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
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

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		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	0.0083	

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.		1885	1886	1887
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)				
Gesammt-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	23.93
" 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.

		1885	1886	1887
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	0.68	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	13.82	10.36
" Wagenachsenkilometer . . . "		0.36	0.58	0.42
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinsen)	" 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
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes am Jahresschluss	Kilometer	689	689	689
Durchschnittlich betriebene Länge	"	689	689	689
<i>a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:</i>				
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	39.088
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.70	18.70	18.75
" " Güterwagenachse	Tonnen Tragkraft	5.4602	5.4886	5.4892
<i>b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:</i>				
I. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst 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 Rangierdienst zurückgelegt	" Jahr "	58,538	60,970	60,009
	" Tag "	160.4	167.0	164.4
2. Fahrdienstlokomotiven.				
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	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	16.7962	17.2960	17.6568
" Zugskilometer	"	17.4917	18.1987	18.6651
" Wagenachsenkilometer	"	0.6697	0.6985	0.7142

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahr.

1886

Fr. 13,782,708. 02 Cts.
„ 1,368,611. 77 „
Fr. 15,151,319. 79 Cts.
„ 7,897,329. 12 „

. Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes .
. . . . Verschiedene Einnahmen
Betriebsausgaben

1887

Fr. 13,783,748. 20 Cts.
„ 939,109. 33 „
Fr. 14,722,857. 53 Cts.
„ 7,491,337. 87 „

Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene
. . . . Rechnung
47.88 % in Prozenten der Bruttoeinnahmen 49.12 %
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
„ 250,313. 19 „ Ertrag von Kapitalien
„ 235,953. 05 „ Ertrag von Nebengeschäften
„ 96,490. 88 „ Aus sonstigen Quellen
Fr. 9,048,907. 18 Cts.
Fr. 7,231,519. 66 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			
Hypothekarleihens 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. — "
Fr. 2,389,704. 50 Cts.	.	.	Total-Reinertrag
" 1,040,000. — "	.	.	Verwendet für Amortisationen
Fr. 1,349,704. 50 Cts.	.	.	Zur Verfügung der Aktionäre
			Fr. 2,842,533. 35 Cts.
			" 1,040,000. — "
			Fr. 1,802,533. 35 Cts.

Zieht man von obiger Totalsumme von Fr. 2,842,533. 35 Cts. den Saldovortrag 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 blos 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 Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien hat sich im Jahr 1887 gegenüber dem Vorjahr um Fr. 259,771. 51 Cts. gehoben. Auf die Beteiligung an der Linie Zürich-Zug-Luzern entfallen hiervon Fr. 242,370, herrührend einerseits aus der höhern Dividende (9 % gegen 7.68 %), 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 Beteiligungskapital der Nordostbahn von Fr. 9,626,000. Weitere Fr. 29,327. 70 Cts. hat der Anteil am Reinertrag der Aargauischen Südbahn als Einnahmevermehrung aufzuweisen, indem der Anteil im Berichtsjahr Fr. 239,757. 86 Cts. = 4.116 % des auf Fr. 5,825,000 gestiegenen Beteiligungskapitals gegen Fr. 210,430. 16 Cts. = 3.629 % des Beteiligungskapitals 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 Anteil am Reinertrag der Bötzbergbahn neuerdings ein etwelcher Einnahmenrückgang und zwar von Fr. 13,013. 39 Cts. zu verzeichnen. Im Jahr 1886 bezifferte sich der Ertragsanteil 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 Ausgaben-titel „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 Contocurrentzinsen 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 weitern Zuwendung von Fr. 500,000 geäufneten 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 m³ verschiedener Holzwaaren für die eigene Verwaltung und von 2,724 m³ Schwellen u. s. w. für Private, im Total somit von 4,940 m³ gegen 3,953 m³ 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 Bötzbergbahn	„ 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	<u>Fr. 1,181,598. 20 Cts.</u>

Die Verzinsung der konsolidirten Anleihen erheischt 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 4½% Gemeinschaftsanlehens mit der Schweizerischen Centralbahn von 20 Millionen Franken, sowie der 4½% und 4¼% Emissionen I—III unsers Anleihens von 160 Millionen Franken in neue 4% Anleihen.

Auf ersterm Anleihen bezifferte sich die Mehrersparniss gegen 1886 für ¾ Jahre zu ½% 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	<u>Fr. 197,589. 60 Cts.</u>

Die unter der Ausgabenrubrik 5a aufgeföhrten Fr. 35,141. 92 Cts., verwendet zu Abschreibungen am Bauconto, 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 Ruppersweil	" 7,905. 56 "
3. Abschreibung des Mindererlöses für eine verkaufta Wärterbude bei Kil. 26 auf der linksufrigen Zürichseebahn	" 622. 40 "
4. Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe auf den Stationen Oberrieden und Töss	" 880. — "
5. Abschreibung des Minderwerthes von zurückgezogenem disponiblem 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
I. Personentransport.										
Einfache Fährt	I. Platz	22,979	21.56	20,262	19.65	34,393.	78	34.97	32,900.	67
" "	II. "	26,606	24.97	25,400	24.63	28,273.	19	28.78	27,500.	10
Hin- und Rückfahrt	I. "	10,278	9.65	8,416	8.16	6,923.	02	7.03	6,820.	—
" "	II. "	23,936	22.46	19,838	19.24	12,594.	14	12.80	10,787.	.93
Abonnementsbillete	I. "	2,705	2.54	2,315	2.24	2,140.	09	2.17	1,719.	.84
" "	II. "	2,436	2.29	2,167	2.10	1,452.	.93	1.47	991.	.35
Lustfahrtbillete	I. "	7,460	7.00	8,962	8.69	8,639.	.23	8.78	13,786.	.77
" "	II. "	10,181	9.53	15,769	15.29	3,986.	—	4.05	6,514.	.08
	Total	106,581	100	103,129	100	98,402.	.38	100	101,020.	.74
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz		43,422	40.74	39,955	38.74	52,096.	.12	52.94	55,227.	.28
II. "		63,159	59.26	63,174	61.26	46,306.	.26	47.06	45,793.	.46
	Total	106,581	100	103,129	100	98,402.	.38	100	101,020.	.74
II. Gepäcktransport	Tonnen		Tonnen							
	483	.	444	.	4,153.	.71	.	3,874.	.63	.
III. Viehtransport.										
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
IV. Gütertransport.										
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
V. Verschiedenes										
Gesammttotal . . . . .	.	.	.	.	198.	.93	.	161.	.53	.
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 Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-		Total-	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1887	103,129	101,020	74	444	3,874	63	2,155	4,926	69	157,271	437,804	28	161	53	547,787	87
1886	106,581	98,402	38	483	4,153	71	4,183	7,706	87	159,263	436,520	95	198	93	546,982	84
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	Gegenüber 1886
					Mehrausgabe
1887	Fr. 0. 98	Fr. 8. 73	Fr. 2. 29	Fr. 2. 78	—
1886	„ 0. 92	„ 8. 60	„ 1. 84	„ 2. 74	454 50

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1886			1887			Gegenüber 1886				
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
10,000	—	2.65	10,000	—	2.66	—	—	—	—	
12,499	46	3.82	12,044	96	3.20	—	—	454	50	
120,069	30	31.87	119,922	66	31.85	—	—	146	64	
2,749	37	0.73	2,370	22	0.63	—	—	379	15	
2,376	34	0.63	3,257	37	0.86	881	03	—	—	
64,150	70	17.02	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	60	16.46	—	—	2,149	10	
92,946	20	24.67	96,719	45	25.68	3,773	25	—	—	
46,157	73	12.25	42,909	27	11.39	—	—	3,248	46	
6,135	48	1.63	8,510	50	2.26	2,375	02	—	—	
19,721	58	5.23	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 röhrt 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 ersten 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

Kohlevorschläge und zu Kap. 10 durch Änderung des Fälligkeitstermins der Versicherungs-Prämien auf den Transportgütern. Die Minderausgabe auf Kap. 6/7 erklärt sich durch Mindertransport von Gütern, diejenige zu Kap. 11 durch die Mehrausgabe auf Kap. 5; außerdem weist Kap. 11 eine Minderbelastung der Gemeinschaft mit Verzinsungs- und Amortisationsquoten auf den während zwei Monaten zur Hebung des versunkenen Dampfbootes „Stadt Lindau“ verwendeten Trajektkähnen I und II auf. Die Minderausgabe auf Kap. 9 ist eine zufällige, indem im Berichtsjahr am Schiffspark weniger Reparaturen vorgenommen wurden als im Vorjahr.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1886						1887					
	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen		Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen	546,982	84	4	69	—	—	547,787	87	4	61	—	—
Ausgaben	376,806	16	3	23	68. 89	68. 89	376,583	11	3	17	68. 75	68. 75
Vorschlag	170,176	68	1	46	31. 11	31. 11	171,204	76	1	44	31. 25	31. 25

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

Nachdem das Halbsalon-Dampfboot „Helvetia“, dessen Anschaffung im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnt ist, im Juni 1887 in Betrieb gesetzt wurde, war der Bestand des Betriebsmaterials am Jahresschluss folgender: 6 Raddampfer, 4 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektschiffe, ferner 1 Dampffähre und 1 eiserner Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern.

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

a. Leistungen der Schiffe:							1886	1887
	Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).	Kilometer	Zeilstunden	Kilometer	Ster	Tonnen		
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer						116,574	118,779
und zwar in	Zeilstunden						7,545	7,478
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer						15.45	15.88
Schleppboote. Solche durchliefen	"						114,262	111,820
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz							9.500	10.500
Steinkohlen	Tonnen						3,284.330	3,408.910
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	"						3,288.130	3,413.110
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm						28.206	28.735
" Zeitstunde	"						435.803	456.420
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken						84,713. 29	88,872. 83
per Kilometer	Centimes						72.67	74.82
" Zeitstunde	Franken						11. 23	11. 88
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen	Tonnen						8.490	7.802
per Kilometer	Kilogramm						0.073	0.066
" Zeitstunde	"						1.125	1.043
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken						5,136. 15	4,633. 64
per Kilometer	Centimes						4.41	3.90
" Zeitstunde	"						68.07	61.96
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen	Franken						46,157. 73	42,909. 27
per Kilometer	Centimes						39.60	36.13

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1886		1887		1886		1887			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
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	16.58	125,006	16.87	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
Total	766,184	100	763,780	100	372,448.	61	100	370,029.	35	100
II. Gepäcktransport										
III. Viehtransport.										
Klasse I	Tonnen		Tonnen		Stück		Stück	Tonnen		
" II	839	.	784	.	12	0.24	20	0.45		
" III					2,079	42.21	1,675	37.49	5,284. 15	
" IV					2,639	53.59	2,592	58.01		
Total					195	3.96	181	4.05		
					4,925	100	4,468	100	5,284. 15	
									4,683. 60	
* IV. Gütertransport.										
Eilgut	Tonnen		Tonnen							
	3,316	6.90	3,035	6.02						
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		
" " B					2,344	4.87	2,016	4.00		
Spezialtarif " Ia					2,462	5.12	2,409	4.77	111,040. 34	
" " 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		
Lokalspesen					48,091	100	50,446	100	111,040. 34	
Total									18,560. 30	
									129,600. 64	
									130,679. 84	
V. Verschiedenes										
Gesammttotal									2,984. —	
									517,073. 65	
Rekapitulation:									2,603. —	
Personentransport									514,723. 54	
Gepäcktransport										
Viehtransport										
Gütertransport										
Verschiedenes										
Total									372,448. 61	
									72.08	
									6,756. 25	
									5,284. 15	
									129,600. 64	
									2,984. —	
									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.
1887	763,780	370,029	35	784	6,727	75	4,468	4,683	60	50,446	130,679	84	2,603	—	514,723	54
1886	766,184	372,448	61	839	6,756	25	4,925	5,284	15	48,091	129,600	64	2,984	—	517,073	65
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	
				Fr. 0. 48	Fr. 8. 58
1887	—	—	—	„ 0. 49	„ 8. 05
1886	—	—	—	—	—

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1886			1887			Gegenüber 1886			
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.84	1. Centralverwaltung und technische Leitung	—	—	15,000	—	3.83	—
18,588	80	4.13	2. Gehalte des Administrationspersonals	—	—	17,540	—	3.90	—
206,912	63	46.02	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	215,541	03	47.87	8,628	40	1,048
4,003	18	0.89	4. Bekleidung desselben	3,421	69	0.76	—	—	—
16,172	76	3.60	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	16,156	70	3.59	—	—	581
110,760	57	24.64	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	116,535	65	25.88	5,775	08	80
65,819	95	14.64	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung	57,494	04	12.77	—	—	—
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	—	—	—
449,580	13	100	Total	450,264	26	100	684	13	3,862

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 röhrt daher, dass im Berichtsjahr weniger Reparaturen an Landungsstegen und Baggerungsarbeiten als im Vorjahr nothwendig waren.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1886						1887					
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.			
Einnahmen	517,073	65	1	79	—	514,723	54	1	72	—		
Ausgaben	449,580	13	1	56	86.95	450,264	26	1	50	87.48		
Vorschlag	67,493	52	—	23	13.05	64,459	28	—	22	12.52		

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

Im Berichtsjahr ist das Dampfboot „Lerche“ wegen Baufälligkeit ausrangiert und verkauft worden. Der Bestand des Betriebsmaterials war somit am Jahresschlusse folgender: 1 Salondampfboot, 8 andere Raddampfboote, 2 Schraubendampfboote, 1 Trajektdampffähre, 7 eiserne und 20 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

		1886		1887	
		Kilometer	Zeitstunden	Kilometer	Zeitstunden
<i>a. Leistungen der Schiffe:</i>	Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt und zwar in per Zeitstunde durchschnittlich	245,225	18,680	254,961	19,074
	Schleppdampfboote. Solche durchliefen und zwar in sonach per Zeitstunde durchschnittlich	24,695	13.18	24,942	13.87
	Trajektfähre. Dieselbe durchlief und zwar in sonach per Zeitstunde durchschnittlich	18,176	3,364	19,360	3,446
	Total: Zurückgelegte per Zeitstunde durchschnittlich	288,096	7.84	299,263	7.24
	b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz	23,415	13.26	24,003	13.05
	Steinkohlen	12.80	59.500	12.47	70.500
	Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	4,279.360	4,303.150	4,561.750	4,589.950
	Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr. 14.937	" 183.777	Kilogr. 15.338	" 191.224
	" " " Zeitstunde	Franken 99,449.64	Centimes 34.52	Franken 107,434.95	Centimes 35.90
	Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken 4.25	" 13.796	Franken 4.48	Centimes 11.097
	" " " per Kilometer	Centimes 0.048	" 8,291.16	Centimes 0.087	" 6,118.64
	" " " Zeitstunde	Franken 0.589	" 2.88	Franken 0.462	Centimes 2.04
	Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken 35.41	" 35.41	Franken 25.49	Centimes 19.21
	per Kilometer	Centimes 65,819.95	" 22.85	Centimes 57,494.04	"
	" Zeitstunde	Franken 22.85	"	Franken 22.85	"
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen	" " " per Kilometer	Centimes 22.85	"	Centimes 22.85	"
" " " Zeitstunde	"	"	"	"	"
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen	per Kilometer	"	"	"	"
	" Zeitstunde	"	"	"	"

3. Werkstättbetrieb.

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 bisan hin 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 Bahntelegraphen, 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, Leinölfirniß 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.

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 erzeigt:

	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 getötet 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 Tötungen 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	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. Personalaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte auf Personalconto	155	
ebenso und Arbeiter auf andern Conti	43	
		198
II. Bahnhunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) auf Personalconto	387	
ebenso und Arbeiter auf andern Conti	579	
		966
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto	1909	
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
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).		
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter	192	
VI. Imprägniranstalt, Arbeiter	10	
		202
Gesammttotal 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 ausge-

tretene Angestellte Fr. 3,809. 69 Cts.

Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten „ 25. 50 "

Entschädigung für Verzicht auf Unter-

stützungsberechtigung . . . „ 10,800. — "

Regelmässige Unterstützungen . . . „ 273,750. 61 "

Verschiedenes . . . „ 1,154. 90 "

„ 289,540. 70 "

R ü c k s c h l a g „ 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) K r a n k e n k a s s e f ü r d i e G ü t e r - u n d W e r k s t ä t t e n a r b e i t e r .

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 "

V o r s c h l a g „ 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) K r a n k e n k a s s e f ü r B a h n a r b e i t e r .

Am 31. Dezember 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

verausgabt „ 4,891. 85 "

V o r s c h l a g „ 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% 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) Baarkautio[n]en 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 "

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) Kauutionskasse 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 Kauitionsguthaben	
und Zinsen	" 14,528. 59 "
	" 14,578. 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 Rein-ertrag 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 % Schuldbrief auf die Gemeinde Bachs	
vom 9. April 1881	Fr. 72,000. — Cts.
11 4½ % Obligationen des Kantons Zürich	
vom 12. Februar 1883 zu Fr. 500	" 5,500. — "
1 4 % Obligation auf die Bank Schaffhausen	" 10,000. — "
	Fr. 87,500. — Cts.
2. Corrent-Guthaben dieses Contos an die Nordostbahn, zu 4 %	
verzinslich	" 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 Bundesrat die ihm unterm 28. Januar 1887 vorgelegten Pläne für die Unterführung der Schaffhauser- und Wülfingerstrasse 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-Wülfingerstrasse und die Bahnhofstrasse eine Maximalsteigung von 3,5 %, während auf der Westseite des Bahnhofes die Schaffhauser-, Wülfinger- 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 Wülfingerstrasse berührten Grundstücke wurde eine neue Planauflage veranstaltet, und das Expropriationsverfahren eingeleitet.

In Folge Unterführung der Schaffhauser- und Wülfingerstrasse 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-Wülfingerstrasse 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 Bauconto 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 Märistetten, Wiesendangen, Döttingen, Wollishofen, Kradolf, Pfäffikon (Zürich), Melchingen: 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 Telefonverbindungen eingerichtet worden.

Auf der ehemaligen Nationalbahmlinie wurde die Vergrösserung der Wartlokale und Wohnungen durch Anbauten und beziehungsweise Aufbau auf den Stationen Mammern, Berlingen, Mannenbach und Ermatingen, sowie die Vergrösserung der Wohnungen durch Aufbau auf den Stationen Ossingen und Eschenz 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 Bundesrates 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 beteiligten Gemeinden über die Situirung 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

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
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 Hülfgeschäften.						
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.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
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. Sonstige Ausgaben.						
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
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Bureau des Oberingenieurs	66,222	63				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	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 Wärtavorstände und Weichenwärter von Fr. 595,407. 85 Cts.	198,469	28				
6. Bekleidungskosten	19,250	12	798,116	23		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a) <i>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

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
	Übertrag .	384,818	09	798,116	23	454,511
3. Hochbau	107,013	15				17
4. Mechanische Stationseinrichtungen (incl. Fundation) . . .	23,589	62				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	41,893	04				
6. Räumung von Schnee und Eis	10,133	56	567,447	46		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfond.)						
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		
C. Sonstige Ausgaben.						
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
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle	68,255	67				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrolleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	588,380	18				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	217,192	55				
c) Billetedrucker und Billetsortirerinnen	10,989	40				
d) $\frac{2}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 595,407. 85 Cts.	396,938	57				
e) 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.
Ausgaben.						
Übertrag .	2,169,343	78	.	.	2,513,380	45
3. Zugdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	538,876	85				
4. Bekleidungskosten	47,373	24	2,755,593	87		
B. Sonstige Ausgaben.						
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. Konsummaterien 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
IV. Fahrdienst.						
A. Personal.						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	36,184	20				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	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. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.						
<i>a) Lokomotiven.</i>						
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		
<i>b) Wagen.</i>						
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

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
	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		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.							
a) <i>Unterhalt.</i>							
1. Lokomotiven und Tender		377,152	57				
2. Personenwagen		224,189	54				
3. Gepäck- und Güterwagen		225,260	19	826,602	30		
b) <i>Erneuerung.</i> (Erneuerungsfond.)							
1. Lokomotiven und Tender		291,859	28				
2. Personenwagen		74,751	53				
3. Gepäck- und Güterwagen		42,035	26	408,646	07		
D. Sonstige Ausgaben.							
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
V. Verschiedene Ausgaben.							
A. Pacht- und Miethzinse (Passiv-Zinse).							
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. Verlust an Hülfgeschäften				—	—		
C. Sonstige Ausgaben.							
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 .	35,817	48				
		89,171	57	711,804	41	8,651,537	31

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
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 Hülfskasse, 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
Total der Ausgaben . . . . .	.	.	.	.	.	9,578,489
Hie von ab:						53
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .	.	.	805,908	98		
b) auf der Bötzbergbahn . . . . .	.	.	1,281,242	68	2,087,151	66
Summa der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	7,491,337	87

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 Bundesrat beanstandeten Bauausgaben pro 1886 gemäss bundesgerichtlichem Urtheil vom 16. März 1888			189,704	50		
			3,525	53	186,178	97
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	14,722,857	53				
Betriebsausgaben	7,491,337	87	7,231,519	66		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	866,340	—				
b. Bötzbergbahn	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. Anteil fremder Bahnen an Abschreibungen von Bauobjekten auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken	11,593	08				
c. Ertrag der Correntrechnung über die Bauobjekte der rechtsufrigen Zürichseebahn pro 1887	3,810	34				
d. Ertrag der Correntrechnung des Liegenschaftenconto der Nordostbahn pro 1887 (Pacht- und Miethzinse etc.)	23,469	87	70,873	29	10,596,447	85
Summa	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	10,782,626	82

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
1. Entschädigung an die Eigenthümer gepachteter Linien					—	—
2. Contocurrentzinse und Provisionen etc.	241,407	81				
Hiezu Emissionskosten des 4% 87 Millionen Anleihens 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%	484,000	—				
b. Subventions-Darleihen.						
Fr. 3,200,000 zu 2½%	Fr. 80,000.—					
" 500,000 " 3¼%	" 16,250.—					
" 450,000 " 4½%	" 20,250.—		116,500	—		
<u>Fr. 4,150,000</u>						
c. Hypothekarleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4%	120,000	—				
d. Hypothekarleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 83,240,000 " 4½% <small>1. Januar 1. Oktober</small> 1887 Fr. 2,809,350.—						
" 3,480,000 " 4¼% id.	" 110,925.—					
" 33,000,000 " 4%	" 1,320,000.—					
" 86,720,000 " 4% <small>1. Oktober 31. Dezember</small> 1887 "	867,200.—					
<u>Fr. 119,720,000</u>	Fr. 5,107,475.—					
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 . . . . .	.	.	—	—	8,980,093	47
8. Zur Verfügung der Aktionäre . . . . .	.	.	.	.	1,802,533	35
Summa . . . . .	.	.	.	.	10,782,626	82

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.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.								
A. Organisations- und Verwaltungskosten . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Verzinsung des Baukapitals . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . . .	—	—	126	35	—	—	126	35
2. Entschädigungen . . .	17,173	23	34,106	65	—	—	16,933	42
3. Schätzungs- und Gerichtskosten . . .	—	—	150	70	—	—	150	70
4. Vermarkung . . .	—	—	3	25	—	—	3	25
5. Verschiedenes . . .	—	—	3	20	—	—	3	20
							17,216	92
D. Bahnbau.								
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 Stations-einrichtungen.								
a. Verwaltungsgebäude . . .	—	—	—	—	—	—		
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter incl. Einstieghallen, 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. Wasserversorgung . . .	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.
Übertrag .	60,291	59	299,075	25	.	.	221,566	74
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.							17,216	92
a. Telegrafenleitungen	—	—	2,587	91	2,587	91		
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	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
	60,357	59	326,836	31	.	.	249,261	80
II. Rollmaterial.							266,478	72
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 Unterhaltungsdienst	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. Telegrafenapparate	—	—	—	—	.	.	—	—
	1,003	08	35,185	37	.	.	34,182	29
IV. Nebengeschäfte.							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. Imprägnieranstalt	89	70	—	—	.	.	89	70
	31,580	45	280,027	99	.	.	248,447	54
Total der Netto-Ausgaben .	419,453	32	681,756	09	.	.	262,302	77

N.B. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

IV. Rechnung über den Kapitalverkehr der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Aktivsaldo vom Jahr 1886					5,416,465	84
II. Kapitaleinzahlungen.					87,000,000	—
4% Anleihen von 87 Millionen Franken d. d. 1. October 1887, Emission des Hypothekar-Anleihens von 160 Millionen Franken						
III. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.						
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 bean- standeten Bauausgaben vom Jahr 1886, gemäss bundes- gerichtlichem 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
IV. Passivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1888					78,514	84
A u s w e i s						
über diesen Passiv-Saldo per 31. Dezember 1887.						
1. Aktiven, laut Bilanz:						
a. Kassa, Wechsel und Bankguthaben	7,297,396	06				
b. Werthschriften	6,815,175	—				
c. Entbehrliehe Liegenschaften	1,285,449	84				
d. Materialvorräthe	2,358,850	83				
e. Diverse Debitoren	672,451	23	18,429,322	96		
2. Passiven, laut Bilanz:						
a. Schwebende Schulden	8,743,117	09				
b. Spezialfonds	7,962,187	36				
c. Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nord- ostbahn	1,802,533	35	18,507,837	80		
Restbetrag gleich dem Passiv-Saldo per 31. De- zember 1887, wie oben			78,514	84		
Summa					93,573,648	13

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

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

N.B. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

V. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Debitoren.						
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
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
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern.						
a. Beteiligungskapital der Nordostbahn	6,000,000	—				
b. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlung	800,000	—				
c. Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
2. Bötzbergbahn.						
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	—
III. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.			696,467	45
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (incl. Werfe 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. Werfe 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	—
V. Zu amortisirende Verwendungen.						
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.
Kreditoren.						
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500.—			42,000,000	—		
2. Prioritätsaktien, 22,000 Aktien à „ 500.—			11,000,000	—	53,000,000	—
<u>106,000</u> Stück						
II. Consolidirte Anleihen.						
A. Obligationen (ältere Anleihen).						
Mit einem Zinsfusse von 4%:						
a. Anleihen vom 1. Oktober 1860, gekündigt auf 31. Mai 1888	7,100,000	—				
b. Anleihen vom 1. Juni 1862, rückzahlbar bis spätestens 28. Februar 1892 . . .	5,000,000	—	12,100,000	—		
B. Subventionsdarlehen.						
1. Mit einem Zinsfusse von 2 1/2% bzw. 4 1/2%:						
Subventionsdarlehen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 3 1/4%:						
Aargauisches Südbahndarlehen vom 1. Nov. 1880 . . .	500,000	—	4,150,000	—		
C. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nord-ostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinwil und Sulgen-Gossau).						
1. 4% Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	15,000,000	—				
2. 4% Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	20,000,000	—				
3. 4% Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887: Betrag der Einzahlungen im Jahr 1887	87,000,000	—	122,000,000	—		
D. 4% Hypothekarleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn						
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.
Debitoren.						
					194,328,514	84
VI. Verfügbare Mittel.						
1. Cassa, Wechsel und Bankguthaben			7,297,396	06		
2. Werthschriften.						
a. Eigene Werhpapiere	4,535,175	—				
b. Noch nicht ausgegebene Obligationen des 4% Anleihens von 20 Millionen Franken, d. d. 1. Oktober 1886	2,000,000	—				
c. Noch nicht ausgegebene Obligationen des 4% Anleihens von 87 Millionen Franken, d. d. 1. Oktober 1887	280,000	—	6,815,175	—		
3. Entbehrlieche 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 Oberingenieurs (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
Summa					212,757,837	80

Gesellschaft auf 31. Dezember 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
Übertrag						
III. Schwebende Schulden.						
1. Gekündigte, aber noch nicht eingelöste Obligationen:						
a. des 4½ % Gemeinschafts-Anleihens vom 1. April 1874	Fr. 11,000.	—				
b. des 4½ % Anleihens von 68 Mill. Fr. vom 1. Februar 1879	" 1,650,000.	—				
c. des 4½ % Anleihens von 17 Mill. Fr. vom 1. Oktober 1880	" 130,000.	—				
d. des 4¼ % Anleihens von 10 Mill. Fr. vom 15. April 1884	" 2,000.	—	1,793,000	—		
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse	1,560,372	75				
3. Baarkautioen 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	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 Hülfskassa:						
Betrag laut vorjähriger Bilanz Fr. 260,179.20						
Dotation aus der Betriebsrechnung vom Jahr 1886 laut Beschluss der Generalversammlung v. 28. Juni 1887	Fr. 500,000.	—				
Marchzinse im Jahre 1887	" 20,473.60					
	Fr. 780,652.80					
ab: in Werthpapieren angelegt	" 87,500.	—	700,292	03		
	" 693,152.80					
6. Diverse Hauptbuch-Kreditoren.						
Diverse Kreditoren, laut umstehendem Ausweis	979,264	13	8,743,117	09		
IV. Spezialfonds.						
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn	7,331,841	98				
2. Versicherungsfond der Nordostbahn	630,345	38	7,962,187	36		
V. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn						
			1,802,533	35	18,507,837	80
Summa					212,757,837	80

Beilage zur Bilanz.

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

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
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 Hülfskasse	47,884	38		
6. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Guthaben der Nordostbahn)	88,628	03		
7. Emissionskosten des 4% 87 Millionen Anleihens vom 1. Oktober 1887, Anteile der Jahre 1888/89	420,000	—		
			Summa	672,451 23
II. Diverse Kreditoren.				
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 Bötzbergbahn	21,970	03		
5. Baar-Kautionen 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-Kautionen 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		
			Summa	979,264 13

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.
Stammnetz.						
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 Dammanschüttung	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 Gleise 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:	Centralisierung 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	
Linksufrige Zürichseebahn.						
10. Enge-Richtersweil:	Erstellen durchgehender elektrischer Läutwerke	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 Verlängern des Trajektgeleises und Verbindung desselben mit der neuen Drehscheibe auf dem Werfplatz	1,791	43			
		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			
	Übertrag	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 . . . b. bei Kil. 29.58 bei Bäch . . .	6,943	69				
		7,825	50	48,131	33		
	Winterthur-Koblenz.						
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		
	Sulgen-Gossau.						
18. Kradolf:	Erstellen eines durchgehenden Gütergeleises, Verlängern des Stumpengeleises und Grund-erwerb für successive Erweiterung des Stations-platzes . . .					4,365	54
	Effretikon-Hinweis.						
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. 9.82 zwischen Fehrlitorf und Pfäffikon b) " " 19.42 " Wetzikon und Hinwil .	7,905	60				
		8,868	52	18,740	65		
	Ehemalige Nationalbahn.						
21. Ermatingen, Man-nenbach, Berlingen und Mammern:	{ Vergrossern 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, $\frac{1}{2}$ N. O. B.-Anteil . . .	289	75				
25. Offene Bahn:	Erstellung von 5 Wärterwohnhäusern a) bei Kil. 43.12 bei Rielasingen . . . b) " " 22.67 zwischen Stammheim und Os-singen . . . c) " " 44.94 zwischen Baden und Dättwyl d) " " 62.2 " Lenzburg und Hun-zenschwyl . . . e) " " 70.07 zwischen Suhr und Aarau, $\frac{1}{2}$ N. O. B.-Anteil . . .	6,946	04				
		6,932	06				
		7,216	46				
		9,110	31				
		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		
Rollmaterial.							
26. Continuirliche Luftdruckbremsen:	ausschliesslich Einrichtungskosten						
	a) System Wenger für:						
	6 Lokomotiven Serie A 3	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 2 T	Fr.	7,251.88				
	10 Personenwagen . . .	"	4,570.—				
	4 Leitungswagen . . .	"	467.69	12,289	57	39,706	42
Mobiliar und Geräthschaften.							
27. Allgemeine Verwaltung:	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:							
Stammnetz.							
30. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren	16,659	38				
31. Wallisellen:	Abschreibung von ausgehobenen 11 Weichenverbindungen, anlässlich des Geleiseumbaues (vide Ausgaben Pos. 5)	28,562	70				
32. Zürich:	Abschreibung eines abgebrochenen Geleistumpens beim Kohlenlagerplatz im Rangirbahnhof	203	73				
	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof	100	—				
33. Rappersweil:	Abschreibung von 4 ausgehobenen Weichenverbindungen, anlässlich des Geleiseumbaues	8,800	—				
34. Aarau:	Vergütung für 2 zurückgezogene Weichensignal-Laternen	66	—	54,391	81		
Linksufrige Zürichseebahn.							
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		
Winterthur-Koblenz.							
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
	Baden-Niedergflatt.						
40. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren . . .	58	—				
41. Buchs u. Würenlos:	Vergütung für 2 zurückgezogene Stationslaternen	24	—	82	—		
	Ehemalige Nationalbahn.						
42. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren . . .	.	.	24	50		
	Rollmaterial.						
43. Lokomotiven:	Abschreibung der 4 ausrangirten Lokomotiven A ² T 55 u. 58 und C ² T 103 u. 107 . . .	241,093	—				
44. Personenwagen:	Abschreibung der 8 ausrangirten Personenwagen A ^B 101/102, B 401/403, B ^C I 1006, C ^I 1633 und E 1901	55,215	70				
	Werthreduktion auf dem in einen Gepäckwagen umgebauten Personenwagen B ^C F 1701 . . .	350	—				
45. Güterwagen:	Abschreibung der 8 ausrangirten Güterwagen K ^C 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		
	Mobiliar und Geräthschaften.						
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		
	Hiezu kommen ferner:						
	Übertrag eines Theils der vom Bundesrat beanstandeten Bauausgaben pro 1886 auf Betriebsrechnung, gemäss bundesgerichtlichem Urteil vom 16. März 1888, nämlich:						
Zürich:	Anbringen von Druckschienen an der Abzweigungsweiche 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
	Summa der Netto-Ausgaben von Titel A . . . . .	.	.	.	.	13,855	23

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

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.						
1. Anschaffung des Halbsalondampfers „Helvetia“ . . . . .	.	.	.	.	272,840	—
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.						
2. Anschaffung von zwei neuen hölzernen Schleppschiffen	1,700	—				
3. Bekiesen des Werfplatzes Wollishofen	1,125	33				
4. Einlegen einer Drehscheibe im Werfgeleise Wollishofen	4,362	66				
			7,187	99		
Hie von ab Einnahmen:						
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
C. Imprägnieranstalt.						
7. Abschreibung eines abgebrochenen Geleisstück					: 89	70
Summa der Netto-Ausgaben von Titel B					248,447	54

Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo vom Jahr 1886					7,027,994	44
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1887					1,450,000	—
Summa					8,477,994	44
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
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
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen	43,153	65				
2. Umbau der Lokomotive A ² T 66	19,510	32				
3. Abschreibung der vier ausrangirten Lokomotiven A ² T 55 und 58, C ² T 103 und 107, abzüglich Altmaterialwerth	226,693	—	289,356	97		
b. Personenzugwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	8,110	09				
2. Abschreibung der 7 ausrangirten Personenwagen A ^B 101/102, B 401/403, B ^C I 1006 und C ^I 1633, abzüglich Altmaterialwerth	51,765	70				
3. Werthabschreibung auf dem in einen Gepäckwagen umgebauten Personenwagen B ^C F 1701	350	—	60,225	79		
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	12,088	91				
2. Abschreibung der 8 ausrangirten Güterwagen K 9707, K ^C 3026, 3081, 3101 und L 9529, 9616, 9620, 9657, abzüglich Altmaterialwerth	28,039	—	40,127	91	389,710	67
Übertrag					1,040,899	85

Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	.	.	.	.	1,040,899	85
III. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit und für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.						
<i>a) Einrichtung continuirlicher Luftdruckbremsen an Lokomotiven und Wagen.</i>						
1. Lokomotiven: an 5 Lokomotiven der Serie B ² T 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
IV. Erneuerung der Schiffe.						
<i>a. Dampfboote auf dem Bodensee.</i>						
Mehrerlös aus Inventargegenständen der ehem. Würtemb.-Schweiz.						
Dampffähre	.	.	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
V. Zuschüsse an die Betriebsrechnung aus den bisherigen Einlagen für die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen.						
1/2 Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Böttzbergbahn von Fr. 38,634.74	.	.	.	.	19,317	37
					1,146,152	46
					7,331,841	98
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1888	Summa	.	.	.	8,477,994	44

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

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

Rechnungen über die Nebengeschäfte der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
Einnahmen.				
1. Ertrag des Personentransportes	101,020	74		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck	3,874.63			
b. Von Thieren	4,926.69			
c. Von Gütern	437,804.28			
3. Verschiedene Einnahmen	161	53		
	Summa der Einnahmen		547,787	87
Ausgaben.				
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 trajektkirten 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		
	Summa der Ausgaben		376,583	11
Rechnungs-Abschluss.				
Die Einnahmen betragen	547,787	87		
Die Ausgaben betragen	376,583	11		
			171,204	76
			41	70*
			171,246	46

* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 8 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Abzug gebracht.

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1887.

B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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	—		
			514,723	54

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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. Bureauabedürfnisse 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		
			450,264	26

Rechnungs-Abschluss.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Die Einnahmen betragen	514,723	54		
Die Ausgaben betragen	450,264	26		
			64,459	28
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1887				
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV b der Spezialrechnung über denselben			51,048	87*
			13,410	41

* 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.

C. Betrieb der Imprägniranstalt.

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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
			Summa	32,351
				75

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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
			Summa	32,351
				75