

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 36 (1888)

Artikel: Sechsenddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1888
Autor: Studer
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730491>

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: 17.01.2026

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

Sechsunddreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1888.



Inhaltsverzeichnis.

A. Bericht der Direktion.

I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden	3
II. Verhältniss zu andern Transportanstalten	12
III. Finanzverwaltung	20
IV. Betrieb	30
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	30
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs	30
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	30
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	32
3. „ der Durchschnittsergebnisse	33
4. „ der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	34
5. „ der Frequenz nach den Stationen	35
6. „ des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn	39
7. „ des Verkehrs nach den Waarengattungen	42
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	45
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes	46
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	46
2. Statistik des Betriebsdienstes	50
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	53
b. Durchschnittsergebnisse und Verhältnisszahlen	55
D. Finanzergebniss.	58
E. Verschiedenes	63
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	63
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	66
3. Werkstättebetrieb	69
4. Unfälle	70
5. Versicherungen	70
6. Personaletat	70
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	71
8. Kautionskassen	73
V. Bahnbau	74
1. Ausbau des Stammmetzes	74
2. Bau neuer Linien	74
VI. Direktion	75

Rechnungen:

- I. Betriebsrechnung.
- II. Gewinn- und Verlustrechnung.
- III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.
- IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.
- V. Kapitalrechnung.
- VI. Bilanz per 31. Dezember 1888, nebst Beilage.
 - Beilagen:
 1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
 2. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
 3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
 4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.

B. Bericht des Verwaltungsrathes.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



Titel

Mit unserm Geschäftsbericht vom Jahr 1887 legten wir zugleich einen zweiten Spezialbericht in Ihre Hände, worin die der wichtigen Generalversammlung vom 25. Februar 1888 vorgelegenen Aktenstücke, sowie deren Beschlüsse und die fernereren Korrespondenzen mit den Bundesbehörden bis zum 1. Juni des genannten Jahres zu Ihrer Kenntniss gebracht wurden. Wir glauben daher, auf diese Periode hier nicht mehr zurückkommen zu sollen, sondern an diesen Bericht anschliessen zu können, und beehren uns, Ihnen hiemit den 36. Geschäftsbericht unsers Unternehmens im Übrigen in gewohnter Form vorzulegen.

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

Auch im Berichtsjahr sind betreffend das Eisenbahnwesen keine Bundesgesetze erlassen worden.

Über diejenigen Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche auf die Eisenbahntarife Bezug hatten, werden wir uns, soweit nöthig, im folgenden Abschnitt des Berichtes äussern.

Zum Eisenbahn-Transportreglement wurden mit bundesräthlicher Genehmigung ein VI. und VII. Nachtrag ausgegeben. Der erstere änderte den letztes Jahr in Kraft gesetzten Nachtrag IV betreffend die Zulassung einer Reihe von Sprengstoffen, namentlich Dynamit, zum Bahntransport in einigen Punkten ab; durch den letzteren erhielten die Bestimmungen über den Transport lebender Thiere eine zum Theil abgeänderte und ergänzte Fassung.

Zu Ende des Berichtsjahres legte der Bundesrath den eidgenössischen Räthen den Entwurf zu einem Nachtragsgesetz betreffend Abänderung des Art. 9 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 vor, durch welchen verschärfte Bestimmungen über Sonntags- und Werktagsruhe der Eisenbahn- und Dampfschiffangestellten, sowie über deren tägliche Präsenz- und Arbeitszeit in Aussicht genommen werden. Die Bahnverwaltungen sahen sich veranlasst, gegen diese Vorlage Stellung zu nehmen; die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt indess ins laufende Jahr.

Die Durchführung der neuen gesetzlichen Bestimmungen über Ausdehnung der Haftpflicht aus Fabrikbetrieb auf die Arbeiten in den Güterschuppen, beim Bahnunterhalt, etc. verursachte der Verwaltung mannigfache Arbeit. Nachdem im Fernern durch den Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1887 über Unfallstatistik die Aufnahme und statistische Verwerthung der in der Schweiz vorkommenden Unfälle vom 1. April 1888

an vorläufig für die Dauer von 3 Jahren für alle Unfälle, welche Personen im Alter von mehr als 14 Jahren treffen und deren Tod oder eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 6 Tagen herbeiführen, angeordnet worden ist, bildet nunmehr das Unfallrapportwesen an eidgenössische, kantonale und lokale Behörden eine äusserst komplizierte und zeitraubende Einrichtung.

Mit 1. Januar 1888 traten eine neue Vollziehungsverordnung zu den Bundesgesetzen über polizeiliche Massregeln gegen Viehseuchen und am 1. Juni gl. J. vom Bundesrath beschlossene Polizeivorschriften für den Viehtransport auf den schweizerischen Eisenbahnen in Kraft. Die erstern enthalten schützende Bestimmungen über den Viehverkehr auf den Eisenbahnen und Vorschriften über Desinfektion der Eisenbahnwagen und die Begleitpapiere; die letztern bezwecken vor Allem den Thierschutz und beziehen sich namentlich auf die Verladeneinrichtungen der Stationen, die Beschaffenheit der Wagen, die Art der Verladung, sowie die Wartung und Fütterung der Thiere unterwegs.

Um sowohl den von den Kantonsregierungen ausgesprochenen Wünschen um verlängerte Fristen für die ihnen zustehenden Vernehmlassungen über die Fahrplanprojekte zu entsprechen, als auch den von den Bahnverwaltungen gemachten Anregungen um eine etwas frühere Erledigung der Vorlagen durch das Eisenbahndepartement zu genügen, hat der Bundesrath die Verordnung über die Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne revidirt, unter gleichzeitiger Einbeziehung der Fahrpläne der Dampfschiffunternehmungen.

Nachdem der Bundesrath den schweizerischen Westbahnen für die Führung des Nachtzuges zwischen Bern und Genf eine Subvention von Fr. 70,000 an die auf etwa Fr. 210,000 jährlich berechneten Bruttokosten für die Zeit vom 15. Oktober 1886 bis 15. Oktober 1887 und einen jährlich um Fr. 10,000 geringern Beitrag für die folgenden Jahre bis 1893 zugesichert und das Eisenbahndepartement beauftragt hatte, die von der Westbahn gewünschten Verhandlungen mit den übrigen an den Nachtzügen beteiligten Verwaltungen (Vereinigte Schweizerbahnen, Nordostbahn und Centralbahn) zu leiten, fanden solche im Laufe des Berichtsjahres statt. Bei denselben machte das Eisenbahndepartement den Vorschlag, den ungedeckten Rest der Kosten des Nachtzuges im Betrage von Fr. 90,000 (Fr. 210,000 *minus* die zu Fr. 50,000 berechnete Nettoeinnahme, *minus* Fr. 70,000 Bundesbeitrag) nach der Länge der Bahnstrecken auf die genannten Gesellschaften zu vertheilen. Letztere erklärten indessen, dass sie den sie treffenden Antheil *in natura* leisten, übrigens weder moralisch, noch viel weniger rechtlich verpflichtet seien, an die Kosten der ihnen im postalischen Interesse aufgenöthigten Züge, deren Einnahmen nicht einmal die Ausgaben auf den eigenen Strecken decken, Beiträge für fremde Bahnstrecken zu übernehmen. Vom Eisenbahndepartement wurde das Resultat dieser Verhandlungen der Westbahn mitgetheilt, ihr überlassend, nunmehr den in Art. 33 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 für solche Fälle vorbehaltenen Entscheid des Bundesgerichtes anzurufen.

Nachdem der Bundesrath durch den schon im zweiten Spezialbericht enthaltenen Beschluss vom 25. Mai 1888 eine vorläufige Reihenfolge für den Bau der Moratoriumslinien aufgestellt hatte, erfolgte am 27. Juni der nachstehende Beschluss der Bundesversammlung:

„Bundesbeschluss

betreffend

Fristverlängerung für die rechtsufrige Zürichseebahn und den Schlusstermin für den Bau der übrigen Moratoriumslinien.

(Vom 27. Juni 1888.)

„Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht eines Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 25. Mai 1888,

beschliesst:

„1. Die am 4. Juli 1871 von dem Kanton Zürich und am 9. Dezember 1871 von dem Kanton St. Gallen ertheilten und durch Bundesbeschluss vom 11. Dezember 1873 an die Gesellschaft der Schweizerischen Nordostbahn übertragenen Konzessionen zum Bau der „rechtsufrigen Zürichseebahn“ vom Bahnhof Zürich nach dem rechten Seeufer und längs desselben bis Rapperswyl werden dahin abgeändert, dass die Frist zur Leistung des Finanzausweises auf den 15. August 1888, für den Beginn der Erdarbeiten auf den 1. März 1889 und für die Vollendung und Eröffnung der Bahn auf den 1. Juni 1892 festgesetzt wird.

„2. Als spätester Termin für die Vollendung des Baues der Linien

Koblenz-Stein,
Etzweilen-Feuerthalen (Schaffhausen),
Dielsdorf-Niederweningen,
Bülach-Schaffhausen

wird der Schluss des Jahres 1895 festgesetzt und es hat der Bundesrath die entsprechenden Anträge betreffend die Fristverlängerung dieser Linien mit thunlichster Beförderung vorzulegen.

„3. Die Beschlussfassung betreffend die Linie Thalweil-Zug wird verschoben, bis die Konzession für das Theilstück Sihlbrücke-Zug nachgesucht und ertheilt sein wird.

„4. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 23. Juni 1888.

Der Vizepräsident: HOFFMANN.

Der Protokollführer: SCHATZMANN.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 27. Juni 1888.

Der Präsident: E. RUFFY.

Der Protokollführer: RINGIER.“

Gemäss vorstehendem Beschluss hatten wir bis zum 15. August den Finanzausweis für die rechtsufrige Zürichseebahn zu leisten, während für die übrigen Linien auf spätere Fristbestimmungen verwiesen wurde. Wir hielten es aber für zweckmässig, diesen Ausweis nicht bloss für die rechtsufrige Zürichseebahn, sondern, mit Ausnahme von Thalweil-Zug, zugleich auch für die übrigen Moratoriumslinien anzubieten, und schätzten zu diesem Ende den Baubedarf, in Übereinstimmung mit dem Bericht der eidgenössischen Experten,

1. für die rechtsufrige Zürichseebahn	auf Fr. 16,782,200
2. „ „ Linie Koblenz-Stein, Hälfte	„ „ 2,399,400
3. „ „ „ Eglisau-Schaffhausen	„ „ 4,758,100
4. „ „ „ Dielsdorf-Niederweningen	„ „ 1,002,700
5. „ „ „ Etzweilen-Schaffhausen, Hälfte des Aktienkapitals	„ „ 1,125,000

Total auf Fr. 26,067,400

abzüglich der von den Landesgegenden zu leistenden Subventionen,
nämlich:

vom rechten Zürichseeufer	Fr. 5,000,000
von Eglisau-Schaffhausen	„ 2,000,000
„ Dielsdorf-Niederweningen	„ 157,000
	„ 7,157,000
Nettobedarf	Fr. 18,910,400

Obige Summe von Fr. 26,067,400

wurde nun ausgewiesen, wie folgt:

1. Betrag der neuen Aktienemission	Fr. 15,000,000
2. „ „ obigen Subventionen	„ 7,157,000
3. „ „ von noch im Pfandbuch einzutragenden 4,000 Obligationen des Anleihens vom 1. Oktober 1886	„ 2,000,000
	Fr. 24,157,000

in der Meinung, dass der fehlende Rest, so weit nöthig, im Anleienswege zu beschaffen sei. Dabei fiel in Betracht, dass durch frühere Amortisationen Fr. 9,880,000 in Obligationen bereits abbezahlt worden sind, welche wieder emittirt werden könnten.

Der Bundesrath genehmigte mit Schreiben vom 22. August 1888 diesen Finanzausweis, jedoch hinsichtlich des fehlenden Restes mit folgendem Zusatz:

„Was den Vorbehalt betrifft, den noch fehlenden Rest von Fr. 1,910,400, soweit erforderlich, im Anleienswege zu beschaffen, so werden wir ein solches Anleihen unter der Voraussetzung bewilligen, dass dasselbe den Betrag nicht übersteige, welcher seit der Wirksamkeit der Übereinkunft für Bereinigung des Baucontos (Protokoll vom 8. April 1885) über die festen jährlichen Amortisationen von Fr. 1,040,000 hinaus amortisirt worden ist.

„In diesem Sinne ertheilen wir hiemit dem von Ihnen vorgelegten Finanzausweis unsere Genehmigung.“

Gegen diesen Zusatz verwahrten wir uns mit Zuschrift vom 27. Oktober d. J., aus welcher wir folgenden Passus zitiren:

„Diese Eröffnungen veranlassen uns, unser Recht auf freie Entschliessung hinsichtlich der Art der Beschaffung der Baumittel neuerdings ausdrücklich zu verwahren, indem wir wiederholt dem hohen Bundesrath die Befugniss bestreiten müssen, Vorschriften darüber aufzustellen, wie die Baumittel aufzubringen seien, oder vollends durch direktes Eingreifen eine selbstständige Thätigkeit zum Zwecke der Beschaffung dieser Mittel zu entfalten.“

Gemäss dem Bauvertrag mit der Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn vom 5. Juni 1873 hatte die Landesgegend ein Subventionsanleihen von fünf Millionen Franken zu leisten, welches, mit Ausnahme des Staatsbeitrages, um die Zeit der Inangriffnahme des Baues der Linie auf einen durch

die Direktion der Nordostbahn zu bestimmenden und drei Monate vorher mitzutheilenden Termin einzuzahlen war, während der Staatsbeitrag nach Massgabe der Bestimmungen des Eisenbahnsubventionsgesetzes fällig wird. Obiger Termin wurde nun vom Verwaltungsrath, mit Rücksicht auf die festgesetzte Frist für Beginn der Bauten, auf den 15. Februar 1889 angesetzt und dem Komite unterm 15. September 1888 zur Kenntniss gebracht. Die Einzahlungen erfolgten dann auch pünktlich, und zwar

für die Stadtgemeinde Zürich durch die Schweizerische Kreditanstalt	.	.	Fr. 2,000,000
„ „ Gemeinde Riesbach durch die Zürcher Kantonalbank	.	.	„ 600,000
„ „ Gemeinden von Zollikon bis und mit Rapperswyl durch die Schweizerische Rentenanstalt	.	.	„ 1,000,000
			<hr/> Fr. 3,600,000

wogegen diesen Instituten zu Handen der betreffenden Gemeinden Obligationen der Nordostbahn zu Fr. 10,000, verzinslich zu 2 0/0 in den ersten 5 Jahren,

„ 2 1/2 0/0 in den folgenden 5 Jahren,

„ 3 0/0 in den letzten 5 Jahren

und rückzahlbar am 15. Februar 1904, aushingegen wurden. Die Subvention des Kantons ist dabei, genaues Nachmass der Bahnlänge vorbehalten, auf Fr. 1,400,000 angenommen, nämlich zu 28 Kilometern zu Fr. 50,000.

Längere Verhandlungen mit dem Initiativkomite für eine Bahn Dielsdorf-Niederweningen führten zu einer Verständigung, wonach die Nordostbahn sich zum Bau dieser Linie auf Grund der bestehenden Konzession bestimmt verpflichtet, die Landesgegend dagegen eine Subvention in Form eines Darlehens von Fr. 157,000 zu reduzierten Zinsfuss leistet und auf die eingeklagte Schadensersatzforderung verzichtet.

Unterm 20. Dezember 1888 ist dann ferner folgender Bundesbeschluss gefasst worden:

„Bundesbeschluss

betreffend

Fristverlängerung für die Eisenbahnen von Koblenz über Laufenburg nach Stein, von Eetzweilen nach Feuerthalen, beziehungsweise Schaffhausen und von Bülach, beziehungsweise Eglisau nach Schaffhausen (sogenannte Moratoriumslinien der Nordostbahn).

(Vom 20. Dezember 1888.)

„Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 7. Dezember 1888,

beschliesst:

„1. Die Konzessionen:

- a) des Kantons Aargau für eine Eisenbahn von Koblenz über Laufenburg mit Einmündung in die Bötzenbergbahn bei Stein, vom 28. November 1872, von der Bundesversammlung genehmigt den 21. Dezember 1872 (Eisenbahnaktensammlung, a. F., 8, 50 ff.);
- b) des Kantons Thurgau für eine Eisenbahn von Eetzweilen nach Feuerthalen, beziehungsweise Schaffhausen, vom 11. Januar 1872, von der Bundesversammlung genehmigt den 26. Februar 1872 (daselbst 7, 628 ff.),

und des Kantons Zürich für die gleiche Bahn, soweit dieselbe zürcherisches Gebiet berührt, vom 19. Januar 1872, von der Bundesversammlung genehmigt den 26. Februar 1872 (daselbst 7, 564 ff.),

- c) des Bundes für eine Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen, vom 22. September 1873 (E. A. S.; I, 161 ff.),

werden dahin abgeändert, dass die darin angesetzten und mehrfach, letztmals durch Bundesbeschluss vom 14. Februar 1878 (E. A. S., V, 28 ff.), sowie durch Bundesrathsbeschluss vom 26. Dezember 1885 (daselbst VIII, 349) vorläufig erstreckten Fristen verlängert werden wie folgt:

- a) für die Linie Koblenz-Laufenburg-Stein sind bis zum 1. Juli 1889 die vorschriftgemässen technischen und finanziellen Vorlagen dem Bundesrathe einzureichen; ferner ist vor dem 1. Oktober 1889 mit den Erdarbeiten zu beginnen und bis zum 1. Mai 1892 die ganze Linie zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben;
- b) für die Linie Etzweilen-Feuerthalen, beziehungsweise Schaffhausen, sind bis zum 1. März 1891 die vorschriftgemässen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Gesellschaftsstatuten dem Bundesrathe einzureichen; ferner ist vor dem 1. August 1891 mit den Erdarbeiten zu beginnen und bis zum 1. Juni 1893 die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben;
- c) für die Linie Bülach-, beziehungsweise Eglisau-Schaffhausen sind bis zum 1. März 1892 die vorschriftgemässen technischen und finanziellen Vorlagen dem Bundesrathe einzureichen; ferner ist vor dem 1. August 1892 mit den Erdarbeiten zu beginnen und bis zum 1. Oktober 1894 die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

„2. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 15. Dezember 1888.

Der Präsident: SCHOCH.

Der Protokollführer: SCHATZMANN.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 20. Dezember 1888.

Der Präsident: E. RUFFY.

Der Protokollführer: RINGIER.“

Durch Bundesbeschluss vom gleichen 20. Dezember 1888 wurden für die Linie Dielsdorf-Niederweningen folgende Baufristen angesetzt:

- a) bis zum 1. Juli 1889 Einreichung der technischen Vorlagen,
- b) vor dem 1. Oktober 1889 Beginn der Erdarbeiten,
- c) „ „ 1. „ 1890 Eröffnung der Linie.

Für die Linie Koblenz-Stein sind die nöthigen Aufträge gegeben, um die verlangten Vorlagen rechtzeitig einreichen zu können und um den Beginn der Bauten zur vorgeschriebenen Frist zu ermöglichen.

Mit der Schweizerischen Centralbahn, welche daran zur Hälfte partizipirt, werden die erforderlichen Verständigungen getroffen werden.

Die Linie Etzweilen-Feuerthalen beziehungsweise Schaffhausen ist laut Bundesbeschluss zwar erst im Jahr 1891 in Angriff zu nehmen; aber es sind vorher noch die Verhältnisse der zu gründenden Aktiengesellschaft zu ordnen und die Bedingungen festzusetzen, zu denen die Nordostbahn den Bau und Betrieb der Linie zu übernehmen hat. Die Verhandlungen darüber sind eingeleitet.

Der Bau der Linie Eglisau-Schaffhausen ist auf 1892 verschoben und gibt einstweilen zu keinen Bemerkungen Anlass.

Die Beschlussfassung über die Linie Thalweil-Zug ist verschoben worden, bis die Konzession für das Theilstück Sihlbrücke-Zug nachgesucht und ertheilt sein werde. Möglicherweise hat gerade diese letztere Bestimmung Anlass gegeben, die Sache etwas zu beschleunigen.

Unterm 19. September 1888 ist uns nämlich vom schweizerischen Eisenbahndepartement die Mittheilung zugekommen, dass das Eisenbahnkomite für Thalweil-Zug-Goldau für sich und zu Handen der Nordostbahn um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Normalbahn von der zürcherischen Kantonsgrenze bei Sihlbrücke bis nach Zug sich bewerbe, womit die Einladung verbunden war, dass die Nordostbahn sich darüber ausspreche, welche Stellung sie diesem Gesuche gegenüber einzunehmen gedenke. Gleichzeitig wurde uns mitgetheilt, dass auch von Seite der Konzessionäre der Sihlthalbahn (Wiedikon-Forsthaus Sihlwald) die Konzession für die Fortsetzung nach Zug angebeehrt sei.

Wir gaben dem Verwaltungsrath Kenntniss von diesen beiden Gesuchen und wurden von demselben beauftragt, die Konzession von Sihlbrücke nach Zug ebenfalls nachzusuchen, jedoch in der Meinung, dass der Bau der Linie erst auf die Zeit der Eröffnung der Strecke Zug-Goldau der Gotthardbahn zu vollenden sei, wie dies schon in der frühern Konzession Thalweil-Sihlbrücke vorgesehen ist. Dieses Gesuch ging mit den nöthigen Planvorlagen am 27. November 1888 an den Bundesrath ab, ist aber zur Zeit noch unerledigt.

Unterm 21. Juli 1888 hat der Bundesrath folgenden Beschluss gefasst:

„Bundesrathsbeschluss

betreffend

Berechnung des Reinertrags der Eisenbahnen.

(Vom 21. Juli 1888.)

„Der schweizerische Bundesrath,

mit Rücksicht darauf,

1. dass bezüglich des grössten Theils der Normaleisenbahnen mit dem 1. Mai, beziehungsweise im Jahr 1888 die zehn Jahre beginnen, deren Reinertrag für die Ausmittlung der konzessionsmässigen Entschädigung im Falle des Rückkaufs jener Bahnen im Jahre 1903 massgebend sein wird;
2. dass für die Ausmittlung dieses Reinertrages die gegenwärtige Rechnungsstellung der Eisenbahngesellschaften in allen den Fällen nicht genügt, wo nicht der ganze Betrieb einer Bahn auf einer und derselben Konzession beruht, weil der Bund nach den Konzessionen verpflichtet ist, je nach den Resultaten des Betriebs der einzelnen Konzessionen entweder das Mehrfache des Reinertrags der erwähnten 10 Jahre oder das ursprüngliche Anlagekapital zu bezahlen,
auf den Antrag seines Post- und Eisenbahndepartements,

beschliesst:

„1. Den Eisenbahngesellschaften, deren Betrieb nicht auf einer und derselben Konzession beruht, wird eröffnet, dass vom Beginn der 10 Jahre hinweg, deren durchschnittlicher Reinertrag für die Feststellung der beim Rückkauf auf den nächsten offenen Termin vom Bund zu bezahlenden Entschädigungen massgebend sein wird, die Reinerträge der den einzelnen Konzessionen unterstellten Linien und Strecken für jede Konzession besonders ermittelt und dem Bundesrathe mit der Vorlage der üblichen Gesellschaftsrechnungen mitgetheilt werden müssen.

„2. Die in Ziffer 1 bezeichneten besondern Ertragsberechnungen müssen umfassen:

- a) die Positionen, welche gemäss der bundesrätlichen Verordnung vom 25. November 1884 Gegenstand der bisherigen Betriebsrechnung sind; ferner:
- b) die etwaigen Kontokorrentzinsen (aus den laufenden Betriebseinnahmen und den Vorschüssen an den Betrieb), Geldbeschaffungskosten, Provisionen, Amortisationen und Abschreibungen;
- c) die Leistungen an die Spezialfonds und die Bezüge aus denselben;
- d) allfällige anderweitige Einnahmen und Ausgaben, welche auf die betreffende Konzession sich beziehen.

„Der Saldo dieser Zusammenstellungen bildet den Reinertrag der Konzession.

„3. Die Erstellung der Ertragsberechnungen hat in der Regel auf Grund der direkt ermittelten Einnahme- und Ausgabeposten zu geschehen. Nur soweit diese nicht direkt ermittelt werden können, darf die Verrechnung unter Zuschreibung von Antheilen an Gesamtbeträgen erfolgen. Solche Ausscheidungen müssen zum Voraus grundsätzlich festgestellt werden, und es ist diese Feststellung dem Bundesrathe zur Prüfung und Genehmigung zu unterbreiten.

„Bezüglich der Erneuerungsfonds wird, gestützt auf den bei Genehmigung der Statuten der Gesellschaften gemachten Vorbehalt, für alle Bahnen bestimmt, dass vom Beginn der 10 Jahre an bis zum Ablauf derselben die den Betriebseinnahmen zu enthebenden Einlagen nicht geringer sein dürfen, als die Zuschüsse der Fonds an die Betriebsrechnung. Vorbehalten bleibt die Verrechnung von Kosten, welche einen ausnahmsweisen Charakter haben und mit Bewilligung des Bundesrathes auf mehrere Jahre vertheilt werden können.

„Den besondern Ertragsberechnungen soll das Verzeichniss der ursprünglichen Anlagekosten, beziehungsweise da, wo die Bahnen durch Kauf erworben wurden, der Kaufpreis der dem Rückkauf unterworfenen Einrichtungen beigelegt werden. Auch hier ist für Ausscheidungen, welche zum Zweck der Herstellung der Angaben für die einzelnen Konzessionen nöthig werden sollten, die Vorlage an den Bundesrath und dessen Genehmigung vorbehalten.

„4. Von denjenigen Gesellschaften, deren Betrieb auf einer in Hinsicht auf den Rückkauf einheitlichen Konzession beruht, sind ebenfalls besondere Nachweisungen im Umfang von Art. 2 über den Reinertrag derjenigen Objekte vorzulegen, welche dem gesetzlichen Rückkaufsrecht unterworfen sind.

„5. Abgesehen von den vorstehend verlangten Ertragsberechnungen und Kostennachweisungen nach Konzessionen werden die Gesellschaften fortfahren, dem Bundesrathe die Rechnungen über die Ergebnisse des Gesamtbetriebes und die Jahresbilanzen im bisherigen Umfang zuzustellen.

„6. Der Bundesrath ist bereit, mit den Gesellschaften darüber zu verhandeln, ob nicht einzelne oder alle Konzessionen einer Gesellschaft mit der Wirkung zusammengelegt, oder andere Vereinbarungen getroffen werden können, dass die besonderen Ertragsberechnungen entfallen.

„Er gewärtigt die hierauf bezüglichen Anträge der Gesellschaften bis Ende Oktober 1888.

„Soweit eine solche Verständigung nicht beantragt oder nicht erreicht wird, beginnt die Verpflichtung zur Führung der besondern Ertragsberechnungen mit dem Anfang der für die Feststellung der Reinerträge geltenden 10 Jahre. Den Bahnen wird aber gestattet, die Ertragsberechnungen bis zum 31. Dezember 1888 summarisch zu erstellen, in der Meinung, dass für die Ermittlung der Einnahmen und Ausgaben für die betreffende Zeit von 1888 das Verhältniss angenommen werden mag, welches sich für die entsprechenden Monate von 1889 ergibt.

„Die in Ziffer 3 behandelten Ausscheidungen sind dem Bundesrathe vor Ende November 1888 vorzulegen.

Bern, den 21. Juli 1888.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Für den Bundespräsidenten:

SCHENK.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

RINGIER.“

Zusammenstellung

der

Konzessionen, bezüglich welcher besondere Nachweisungen über den Reinertrag im Sinne der bundesrätlichen Schlussnahme vom 21. Juli 1888 vorzulegen sind.

Schweizerische Nordostbahn.

1. Aarau-Zürich-Romanshorn, Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut.
2. Winterthur-Schaffhausen.
3. Oerlikon-Bülach und Oberglatt-Dielsdorf.
4. Winterthur-Weiach (Kantonsgrenze).
5. Weiach (Kantonsgrenze)-Koblenz. { Gesamttrückkauf ist nicht vorbehalten.
6. Zürich-Ziegelbrücke-Glarus.
7. Effretikon-Hinweil.
8. Winterthur-Etzwilen-Singen, Etzwilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen.
9. Aarau-Suhr.
10. Sulgen-Gossau.
11. Kantonsgrenze bei Otelfingen-Wettingen.
12. Effretikon-Otelfingen, Wettingen-Suhr und Seebach-Oerlikon.
13. Niederglatt-Kantonsgrenze bei Otelfingen.
14. Glarus-Linththal.
15. Ramsen (Schweizergrenze)-Singen.

Zürich-Zug-Luzern.

1. Zürich-Zug-Luzern.

Bötzbergbahn.

1. Basel (Pratteln)-Brugg.

Wir haben auch diesen Beschluss dem Verwaltungsrath zur Kenntniss gebracht und von letzterm den Auftrag erhalten, gegen einige Bestimmungen desselben Einsprache zu erheben. Aus der diesfälligen Eingabe vom 27. Oktober 1888 führen wir folgende Stellen an:

1. „Gegenüber dem im Bundesrathsbeschluss vom 21. Juli 1888 enthaltenen Versuche, seitens des Bundesrathes die Grundsätze aufzustellen, welche bei der Berechnung des Reinertrags und der ersten Anlagekosten, sowie bei Dotirung und Verwendung des Erneuerungsfonds zur Anwendung kommen sollen, müssen wir die Rechte der Nordostbahn verwahren, unter Hinweis darauf, dass der Entscheid über alle Fragen, welche sich auf die Ermittlung des Rückkaufspreises beziehen, allein auf Grund der Konzessionen zu erfolgen hat und eventuell einem Schiedsgerichte zukommt.“
2. „Wir können den schweizerischen Bundesrath nicht für berechtigt halten, vor der wirklichen Kündigung zum Rückkauf die Führung von besonderen Ertragsberechnungen neben den ordentlichen Jahresrechnungen zu verlangen; gleichwohl sprechen wir unsere Bereitwilligkeit aus, zu Unterhandlungen über die Erstellung solcher Rechnungen Hand zu bieten.“
3. „Im Übrigen nehmen wir für einmal davon Umgang, den Bundesrathsbeschluss in allen seinen Einzelheiten zu erörtern, uns vorbehaltend, in der Folge die Rechte der Nordostbahn in der uns angemessen scheinenden Weise geltend zu machen.“

Gleichzeitig fanden Besprechungen zwischen Abgeordneten der grössern Schweizerbahnen über ein gleichmässiges Vorgehen derselben bei den bevorstehenden Unterhandlungen mit dem Bundesrath betreffend Ausführung des fraglichen Beschlusses statt. Seitens der Nordostbahn fanden einige Konferenzen mit dem Chef des Eisenbahndepartements statt, die aber noch zu keinem Resultate führten, und deren Fortsetzung und Erledigung ins laufende Jahr fallen wird.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Der Schweizerische Eisenbahnverband erliess für die im Jahr 1886 niedergesetzte Kommission zur Behandlung der Angelegenheiten des Gütertarifwesens ein Organisationsstatut, welches deren Aufgabe und Stellung im Verband auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen ordnete und präzisirte.

Die im letztjährigen Bericht in Aussicht gestellte Neuauflage der allgemeinen Gütertarif-Vorschriften erfolgte auf den 1. September 1888, nachdem über deren Fassung eine Einigung mit dem Eisenbahndepartement erzielt worden war. Bei den bezüglichlichen Verhandlungen ergab sich, dass bei der genannten Behörde und, wie es scheint, auch in den nächstbetheiligten Verkehrskreisen auf thunlichste Erhaltung der Übereinstimmung mit den Vorschriften und der Güterklassifikation der deutschen Bahnen nicht das gleiche Gewicht gelegt wird, wie es bisher seitens der Bahnverwaltungen der Fall war. Letztere nahmen daher einstweilen davon Umgang, den inzwischen in Deutschland vorgenommenen weiteren, ziemlich zahlreichen Änderungen abermals zu folgen, und begnügten sich, für einzelne Güter, bei denen sich das Bedürfniss einer Änderung in der Schweiz selbst fühlbar machte, eine solche anzubahnen.

Zum schweizerischen Nebengebührentarif wurde ein III. Nachtrag ausgegeben, wodurch die Bestimmungen über Erhebung der Waaggebühren bei unrichtiger Gewichtsangabe gemildert wurden. Eine seither erfolgte Anregung des Eisenbahndepartements auf allgemeine Revision des Tarifs gelangt im laufenden Jahr zur Behandlung.

Am 25. Juni 1888 fasste der Bundesrath einen Beschluss, wodurch das am 20. Oktober 1885 den Bahnverwaltungen gemachte Zugeständniss der Erhebung einer Einschreibgebühr auf Gepäck- und Viehsendungen auf den 1. August 1888 zurückgezogen und denselben zugleich eine Ermässigung der Expeditionsgebühren für Güter aufgegeben wurde, mit dem Beifügen, dass letztere Auflage bis 1. Juli 1889 tarifarische Durchführung zu erhalten habe. Die Verbandsverwaltungen waren von diesem Beschluss um so unangenehmer betroffen, als sie seinerzeit gegen das Zugeständniss der Einschreibgebühren ihrerseits sehr wesentliche Zugeständnisse im Personen- und Güterverkehr gemacht hatten und dessen plötzlicher Rückzug erfolgte, ohne dass ihnen vorher darüber irgendwelche Mittheilungen zugekommen und damit wenigstens die Möglichkeit eröffnet worden wäre, die Frage allfälligen Rückzugs der Gegenzugeständnisse rechtzeitig in Erwägung zu ziehen; die ihnen aus dem Beschlusse entstehende Einnahmeneinbusse ist eine empfindliche und wurde für die Nordostbahn auf Fr. 100,000 jährlich berechnet, während die für die einzelnen Transporte erwachsenden Taxermässigungen ziemlich minim sind und deshalb von den Betheiligten nicht hoch gewürdigt werden dürften. Ein Gesuch an den Bundesrath, mindestens an der Frist vom 1. August 1888 nicht festzuhalten und dadurch dem Eisenbahnverbände Zeit zu eingehender Darlegung seiner Ansichten zu lassen, wurde abschlägig beschieden. So waren die Verbandsverwaltungen genöthigt, um Konflikten mit

dem Publikum vorzubeugen, die erwähnten Einschreibgebühren unter Vorbehalt ihrer Rechte auf den 1. August 1888 ausser Kraft zu setzen, soweit ihnen dieselben nicht konzessionsgemäss garantirt waren. Hinsichtlich der Änderung der Expeditionsgebühren bot das Eisenbahndepartement auf erneutes Ansuchen des Verbandes die Hand zu Verhandlungen, welche sich ins laufende Jahr hinüberzogen. Die Nordostbahn machte dabei aufmerksam, dass sie die Expeditionsgebühren, in Abweichung von den andern Bahnverwaltungen, nach freiem Ermessen bestimmt und solche nur insoweit in die Gütertaxen eingerechnet habe, als es ohne Überschreitung der konzessionsgemässen Taxmaxima möglich gewesen sei; sie nahm daher das Recht zu unveränderter Beibehaltung ihrer Taxen in Anspruch, ohne aber Änderungen an denselben, welche sie sachlich ausreichend gerechtfertigt findet, abzulehnen.

Bekanntlich war die schweizerische Obsternte im Berichtsjahr ausnahmsweise ergiebig; das Gleiche war jedoch auch in den benachbarten ausländischen Gebieten der Fall, wohin die Schweiz bisher ihren Ernteüberschuss abzugeben pflegte, und es folgte daraus eine grosse Schwierigkeit, für das Obst trotz seines niedrigen Preises lohnenden Absatz zu finden. Um zu deren Überwindung beizutragen, einigte sich der Eisenbahnverband auf Erstellung eines temporären, bis 31. Dezember 1888 gültigen *O b s t - E x p o r t t a r i f e s*, wofür eine ermässigte Strecken-*taxe* von 5½ Cts. per Tonnenkilometer zugestanden wurde; auf Grund dieses Tarifs hatte die Nordostbahn einen ziemlich starken, immerhin die Quantitäten früherer guter Obstjahre nicht völlig erreichenden Export, wovon ein Theil bis Norddeutschland, Nordfrankreich und Belgien ging.

Das Regulativ über die Gewährung von Taxermässigungen für *Ausstellungsgegenstände* wurde vom Verband einer Revision unterzogen und hiebei die bisher gewährten Begünstigungen erheblich erweitert. Insbesondere wird der frachtfreie Rücktransport nun für *Ausstellungsgegenstände aller Art* gewährt, also auch für die nach dem bisherigen Regulativ davon ausgeschlossenen Kunst- und Werthgegenstände, Eilgüter und Güter der untersten Wagenladungsklassen, sowie für Pferde und Vieh, welche mit Personenzügen befördert werden.

Die Beschlüsse der Konferenz in Angelegenheiten des *Personenverkehrs* waren nicht von grosser Tragweite, und eine Anzahl bezüglichlicher Geschäfte ging zu weiterer Behandlung in das folgende Jahr über. Von den erledigten Angelegenheiten mag die Herausgabe einer Sammlung der Tarife und Vorschriften für Beförderung von gemietheten Personenwagen, sowie von Salon- und Krankenwagen auf den anschliessenden ausländischen Bahnen erwähnt werden, welche den schweizerischen Stationen behufs Auskunftsertheilung in die Hand gegeben wurde.

Durch ein bezügliches Kreisschreiben des Eisenbahndepartements veranlasst, wurde eine Untersuchung der *Viehtransportverhältnisse* angehoben, welche einerseits das Resultat ergab, dass die schweizerischen Tarife und Einrichtungen für den Viehtransport für das Publikum nicht nur nicht ungünstiger, vielmehr theilweise wesentlich vortheilhafter sind, als die entsprechenden Einrichtungen des Auslands; ferner ergab eine sehr ausgedehnte und eingehende Statistik über den Stand und die Benutzung des betreffenden schweizerischen Transportmaterials, beziehungsweise über dessen Fassungsfähigkeit im Verhältniss zu den Anforderungen des bestehenden Tarifs das Resultat, dass, verschwindend wenige und mit den Tarifbestimmungen nicht einmal zusammenhängende Ausnahmen abgerechnet, der Wagenladungstarif stets Vortheil geboten hatte, d. h. dass niemals mangels geeigneten Transportmaterials ein Versender an der Ausnutzung des Wagenladungstarifs verhindert oder beeinträchtigt worden war. Die mit dieser Angelegenheit zusammenhängende beziehungsweise nebenher laufende eingehende Revision der Transportbestimmungen zum Viehtarif hat ihre Erledigung im Berichtsjahre noch nicht gefunden; dagegen wurde vorläufig einem schon früher aufgetretenen Wunsche des Publikums, die bisher nur von Strecke zu Strecke, beziehungsweise von Bahn zu Bahn mögliche Eilgutbeförderung von Viehtransporten mittelst Zahlung des reglementarischen Taxzuschlags im direkten Verkehr einzuführen, durch Erlass einer bezüglichlichen Instruktion entsprochen.

Im abgelaufenen Jahre hatte der Schweizerische Eisenbahnverband sich wieder mit einer Reihe von Betriebsfragen zu beschäftigen, die theils aus eigener Initiative, theils aus den immer zahlreicher werdenden Ansprüchen des Eisenbahndepartements hervorgingen. Als wichtigste notiren wir an diesem Orte folgende:

1. **Kontinuirliche Bremsen.** Die Erprobung verschiedener Bremssysteme im Betriebsdienste wurde fortgesetzt, und es wurden weitere Züge mit kontinuierlichen Bremsen ausgerüstet. Zum definitiven Abschluss ist die Frage noch nicht gelangt; immerhin kann angenommen werden, dass im Prinzip die automatischen Luftdruckbremsen mehr und mehr Eingang finden dürften.

2. **Dampfheizung in den Personenwagen.** Der Bundesrath lud die Verwaltungen ein, sich bis Ende des Jahres 1888 auszusprechen, ob sie sich seiner Anregung auf allgemeine Einführung der Dampfheizung anschliessen wollen, oder welche Gründe sie für deren Nichteinführung geltend zu machen im Falle seien. Da die diesfälligen Verhältnisse bei den einzelnen Verwaltungen ganz verschieden sind, so wurde es denselben anheimgestellt, separat in Sachen vorzugehen. Demgemäss nahm die Nordostbahn der Bundesbehörde gegenüber folgenden Standpunkt ein: Die neuesten Luftheizungsapparate der Nordostbahn mit Regulirvorrichtung vereinigen die meisten Vortheile auf sich; immerhin werde man, veranlasst durch das Vorgehen der Nachbarbahnen, darauf Bedacht nehmen, einzelne Züge, z. B. die Anschlusszüge an die Gotthardschnellzüge, mit Dampf zu heizen; eine allgemeine Einführung der Dampfheizung unter Beseitigung der individuellen Ofenheizung würde man dagegen als Rückschritt betrachten, da es Thatsache sei, dass bei langen Zügen und grosser Kälte die Dampfheizung nicht ausreiche, die Leitungen einfrieren, und man dann entweder mit eingefrorenen Wagen fahren oder neue Zugkompositionen einstellen müsse, die auch wieder kalt seien, weil ohne eine hiefür eingerichtete Maschine das Vorwärmen der Wagen nicht möglich sei. — Im Übrigen beschloss der Verband die Aufstellung einheitlicher Vorschriften im Übergangsverkehr, in der Meinung, dass jeder für Dampfheizung eingerichtete Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen, der auf eine andere Bahn übergeht, mit einem Dampfleitungsschlauch versehen werden soll, der mit dem Wagen durchläuft.

3. Veranlasst durch ein Postulat der Geschäftsprüfungskommissionen des National- und Ständerathes um allgemeine Einführung besserer Beleuchtung in den Eisenbahnwagen hat der Bundesrath im Juli 1888 diejenigen Gesellschaften, welche sich mit der Einführung der Gasbeleuchtung in den Personenzügen noch im „Rückstande“ befinden, eingeladen, den Übergang zu diesem Beleuchtungssystem in Betracht zu ziehen und ihm vor Ende des Jahres ihre Entschliessungen mitzutheilen. Nachdem diese Frage in der Techniker-Kommission in verschiedenen Sitzungen einlässlich geprüft und diskutiert worden war, und nachdem diese Kommission noch einem von der Nordostbahn angestellten wohlgelungenen Versuche mit elektrischer Glühlichtbeleuchtung unter Verwendung von Akkumulatorenbatterien beigewohnt hatte, kam dieselbe einstimmig zu der Ansicht, dass es jetzt, nachdem die elektrische Beleuchtung in den letzten Jahren so grosse Fortschritte gemacht hatte, nicht angezeigt sei, auch noch das kostspielige Stadium der Gasbeleuchtung zu durchlaufen, sondern zu dem schönern elektrischen Licht überzugehen, wenn die weiter anzustellenden praktischen Versuche günstig ausfallen. Da indessen die Position der einzelnen Gesellschaften in dieser Frage nicht die nämliche ist, indem mehrere derselben bereits mit der Gasbeleuchtung vorgegangen sind, so wurde beschlossen, es jeder Verwaltung zu überlassen, wie sie sich zu dieser Frage stellen wolle. Die Nordostbahn ihrerseits gab dem Eisenbahndepartement die Erklärung ab, sie werde mit Entschliessungen bezüglich der Gasbeleuchtung zuwarten, bis die von ihr angestellten Versuche mit elektrischer Glühlichtbeleuchtung greifbare Resultate werden ergeben haben.

4. **Zufolge Bemängelung des Desinfektionsverfahrens bei den zu Thiertransporten verwendeten Eisenbahnwagen** durch das schweizerische Landwirthschaftsdepartement verlangte das Eisenbahn-

departement die Errichtung besonderer Desinfektionsstationen nach dem Muster der badischen Staatsbahnen. Der Verband machte geltend, dass ein Vergleich mit ausländischen Bahnen nicht zutreffend sei, weil der Lokalviehverkehr auf den schweizerischen Bahnen in einer Weise ausgebildet sei, wie sonst nirgends. Bei diesen besondern Verhältnissen in der Schweiz würden besondere Desinfektionsanstalten folgende Übelstände ergeben: Gefahr von Krankheitsverschleppungen durch das Herumführen von allfällig infizierten Wagen, grosse Anlagekosten, Entwerthung der bisherigen Einrichtungen, unnützes Herumführen von Leermaterial, Ausserdienststellung einer grossen Zahl gedeckter Güterwagen und daheriger Wagenmangel, bedeutende Neuanschaffungen von gedecktem Material und Zugsverspätungen. Aus diesen Gründen wurde die Anregung des Eisenbahndepartements abgelehnt und verlangt, dass es bei dem bisherigen im Einklang mit der bundesrätlichen Verordnung über polizeiliche Massregeln gegen Viehseuchen stehenden Verfahren sein Verbleiben habe.

5. In den Polizeivorschriften für den Viehtransport auf den schweizerischen Eisenbahnen ist für die Wartung und Fütterung der Thiere eine Entschädigung vorgesehen. Dem Begehren des Eisenbahndepartements um einheitliche Normirung wurde damit entsprochen, dass in den Entwurf eines neuen Reglements und Tarifs für den Thiertransport entsprechende Taxen aufgenommen wurden.

6. Im Geschäftsbericht über das Jahr 1886 (S. 27) ist der Verfügung des Bundesrathes gedacht, wodurch zur Verhütung der Einschleppung der Cholera die Einrichtung von Aborten in den Gepäckwagen mit Kübel oder Nachtstuhl und Spühlvorrichtung vorgeschrieben wurde. Gestützt auf die dort erwähnten Erfahrungen der Techniker-Kommission beschloss die Direktorialkonferenz, die Bundesbehörde zu ersuchen, ihre Verfügung in dem Sinne zu modifiziren, dass in epidemiefreien Zeiten die Abfallrohre der Wagenabtritte offen gelassen werden dürfen, was von einem Hygiene-Experten als absolut gefahrlos bezeichnet wird, besondere Desinfektionsvorrichtungen nur bei Cholera-gefahr anzubringen wären und dass durch Anbringung besonderer Pisssoirs, wo solches thunlich, als auch durch Wasserspülung mittelst Reservoirs oder Handgefässen die Reinlichkeit in den Aborten der Eisenbahnwagen nach Möglichkeit erhöht werden solle.

7. Das Eisenbahndepartement machte zu dem ihm vorgelegten Entwurf eines einheitlichen schweizerischen Reglements für den Telegraphendienst verschiedene Abänderungsvorschläge, welche wesentlich die Beförderung von Privattelegrammen durch den Bahn-telegraphen und die telegraphische Anmeldung der Züge betreffen. Der Verband theilte der Behörde seine Gegenbemerkungen mit, worauf die Vorlage wesentlich im Sinne der letztern genehmigt wurde. Das Reglement tritt am 1. Juni 1889 in Kraft. Durch dasselbe werden das Reglement für den direkten Telegraphenverkehr der schweizerischen Bahnen vom Jahr 1879 und die bezüglichen Reglemente und Instruktionen der einzelnen Verwaltungen aufgehoben und ersetzt.

8. Im Geschäftsbericht für das Jahr 1886 (Seite 27 Nr. 8) ist des Begehrens des Eisenbahndepartements um Anschaffung von Geschwindigkeitsmessern erwähnt worden. Genannte Behörde verlangte im verflossenen Jahr Bekanntgabe des Standes dieser Anschaffung und der damit gemachten Erfahrungen im Betriebe, in der Meinung, dass bis Ende 1888 die Controlirung der Fahrgeschwindigkeit der Züge durchgeführt sein müsse. Nachdem bei den meisten schweizerischen Bahnen namhafte Anschaffungen von Geschwindigkeitsmessern verschiedener Konstruktion gemacht worden sind, die alle in ihrer Art befriedigen, erachtete der Verband die einheitliche Beschaffung eines bestimmten Systems weder für nothwendig noch für durchführbar, weshalb das weitere Vorgehen den einzelnen Verwaltungen überlassen wurde. Die Nordostbahn hat zur Zeit folgende Geschwindigkeitsmesser in Verwendung: 4 Stück nach System Klose an Lokomotiven, 41 Stück nach System Krämer-Hipp in den Gepäckwagen; ferner ist

die Beschaffung von 6 Stück nach System Klose für Lokomotiven und von 10 Stück nach System Krämer-Hipp in Aussicht genommen, womit der diesseitige Bedarf bis auf Weiteres gedeckt ist.

9. Wiederholt vorgekommenes zu schnelles Fahren mit defekter Maschine gab den Anstoss zur Anhandnahme einer Revision des allgemeinen Dienstreglements für Lokomotivführer und Heizer.

10. Über den Transport von Langholz bestanden bisher bei den verschiedenen schweizerischen Bahnen besondere Vorschriften, welche mehr oder weniger von einander abwichen, was den Verband veranlasste, hierüber einheitliche Vorschriften aufzustellen.

11. Nachdem die mit dem neuen gedeckten Normalgüterwagen im Betrieb gemachten Erfahrungen gegenseitig ausgetauscht worden, beschloss der Verband einige Verbesserungen desselben und zwar durch Anbringen von Plattformgeländerstangen, von 2 Plattformritten (bisher nur 1) und durch Erbreiterung der Plattform selbst.

12. Das Eisenbahndepartement hat in dem zeitweiligen Öffnen der Schlammhahnen der Lokomotiven und dem damit verbundenen starken Geräusch eine Gefahr erblicken zu sollen geglaubt und beim Verband die Anregung zum Anbringen von Schalldämpfern gemacht. Derselbe lehnte jedoch die Anregung mit der Hinweisung darauf ab, dass bei allen Verwaltungen Vorschriften gegen die missbräuchliche Anwendung der Schlammhahnen bestehen, das gerügte Geräusch nicht vom Übel, sondern vielmehr ein Betriebssicherheitsmittel sei, nämlich um zu kontrolliren, ob das Kondensationswasser richtig abgeleitet werde und um in Nothfällen als Allarmsignal für Menschen und Vieh auf offener Bahn zu dienen.

13. Auf Anregung des Eisenbahndepartements stellte der Verband einheitliche Grundsätze über die Kontrollirung der Stellung der Stationsdeckungssignale durch elektrische Apparate auf. Auf der Nordostbahn stehen die vorhandenen bezüglichlichen Einrichtungen mit diesen Grundsätzen bereits im Einklang, und sind daher keine Abänderungsarbeiten nothwendig.

14. Das Entlaufen eines Wagens ab einer am Gefälle liegenden Station veranlasste den Verband, über Massnahmen zu berathen, welche ein solches Entlaufen verhüten sollen; es wurde beschlossen, diejenigen Stationen, bei denen solches nöthig, mit Hemmvorrichtungen, welche möglichst in der Nähe der Gefällsbrüche zu plaziren seien, auszurüsten. Auf der Nordostbahn erfolgte eine Anschaffung von 100 Stück eisernen Bremsschuhen für diejenigen Stationen, welche an einem Gefälle von 8 und mehr per mille liegen.

15. Die hin und wieder vorkommenden Entgleisungen vierachsiger Güterwagen mit beweglichen Untergestellen und Gleitplatten beim Befahren von Weichenkurven bewog das Eisenbahndepartement, von den schweizerischen Bahnen den Ausschluss solcher Wagen aus allen, Personen führenden Zügen zu verlangen. Da es aber vorkommt, dass auf Nebenlinien weder gemischte noch reine Güterzüge kursiren, und die Personenzüge daselbst nur mit mässiger Geschwindigkeit fahren, so beschloss der Verband, die vierachsigen Güterwagen nur auf denjenigen Bahnlinien von den Personenzügen auszuschliessen, auf welchen gemischte Züge oder reine Güterzüge verkehren.

16. Nachdem die geschäftsführende Direktion des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen der Präsidialverwaltung des Schweizerischen Eisenbahnverbandes auf deren Antrag betreffend Miethevergütung für Spezialwagen (siehe Geschäftsbericht pro 1887, S. 8, No. 6) geantwortet hat, dass dieser Antrag nicht zur Diskussion kommen könne, weil ein solcher Antrag von einer deutschen Verwaltung selbst gestellt werden müsse,

was bis jetzt nicht geschehen sei, nachdem ferner die genannte geschäftsführende Direktion dem Schweizerischen Wagenverband das neue, mit 1. Januar 1889 in Kraft getretene, deutsche Vereins-Wagenregulativ, welches dem Antrag der Schweizerbahnen keine Rechnung trägt, zugestellt hat, kam im Schoosse des Verbandes das gegenseitige Verhältniss zur Erörterung. Hierbei wurde erklärt, dass die schweizerischen Bahnen nicht verpflichtet seien, jedes neue deutsche Übereinkommen ohne Weiteres anzunehmen und daher beschlossen, das neue deutsche Übereinkommen nur mit folgenden Vorbehalten anzunehmen: Aufrechthaltung aller bisherigen Sonderabmachungen mit den süddeutschen Nachbarbahnen über eine reduzierte Wagenmiethe, Anerkennung nur derjenigen technischen Vorschriften betreffend den Wagenübergang, welche mit denjenigen betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen im Einklang stehen und Ablehnung der Verpflichtung, für die nach Frankreich übergehenden Wagen die Miethe nach dem deutschen Regulativ zu zahlen. Bei der Mittheilung dieses Beschlusses an die deutsche geschäftsführende Direktion wurde gleichzeitig erklärt, dass die schweizerischen Bahnen geneigt seien, die Spezialwagen hinsichtlich der Miethe wie die übrigen Güterwagen zu behandeln, und zwar ohne Unterschied, ob die Leertour auf dem Hin- oder auf dem Rückweg stattgefunden habe.

17. Nachdem die von den Bundesbehörden publizirten Bestimmungen über die internationale technische Einheit von den schweizerischen Bahnverwaltungen in Kraft gesetzt worden, daher die den Vorschriften der technischen Einheit widersprechenden technischen Vorschriften zum Wagenübereinkommen nicht mehr anwendbar sind, entstand die Frage, ob letztere nicht mit den neuen Bestimmungen über die technische Einheit im Einklang zu bringen seien. Der Verband beschloss indessen, einen Entscheid über diese Frage bis nach der Revision des deutschen Wagenregulativs zu verschieben.

Die bei der Konferenz der kommerziellen Union anhängige Frage der Aufnahme der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn ging unerledigt ins laufende Jahr hinüber.

Von den Tarifmassnahmen für den internen Güterverkehr erwähnen wir die Aufstellung eines Ausnahme-Tarifs für die Beförderung von frischer Butter und frischem Fleisch, sowie von Brod im Abonnement; ferner die Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Steine, zum Zwecke grösserer Annäherung des Verzeichnisses der dieses Tarifs theilhaften Arten von Steinen an die entsprechenden Verzeichnisse der andern Schweizerbahnen; endlich die Neuausgabe des Camionnagetarifs zufolge anderer Normirung der Taxen für Zürich.

Unter den im Berichtsjahr erstellten Tarifen für den direkten schweizerischen Güterverkehr heben wir die Neuausgabe der direkten Tarife mit den Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn hervor, sodann diejenige der Tarife zwischen den ostschweizerischen Grenz- und Binnenstationen einer- und den westlichen schweizerischen Transitstationen nach Frankreich anderseits. Die Umarbeitung der letzteren Tarife war durch die eingreifenden Taxänderungen auf den deutschen und französischen Bahnen während der letzten Jahre nöthig geworden, um den Transitverkehr durch die Schweiz nach und aus Frankreich thunlichst zu erhalten.

Von neuen direkten Tarifen mit Frankreich ist einzig die Ausgabe eines T. C. 485 für Eisen ab Pompey zu erwähnen. Eine Anregung bei der französischen Ostbahn, die Ausgabe eines allgemeinen direkten Tarifs in nähere Erwägung zu ziehen, hatte keinen befriedigenden Erfolg. — Mit den niederländischen Hafenstationen wurde der direkte Güterverkehr auf den 1. März 1888 durch Ausgabe vollständiger Gütertarife eröffnet. — Der direkte Verkehr mit Norddeutschland erfuhr eine nicht unwichtige Erweiterung durch die Erstellung von Artikel-tarifen mit den Hafenstationen der Nordsee, ferner eines Steinkohlentarifs und eines solchen für metallurgische Erzeugnisse.

Auf den 1. Dezember 1888 gelang endlich die Einführung des ersten Heftes der allgemeinen direkten Gütertarife mit Österreich-Ungarn, für den Verkehr mit österreichischen Stationen; das gleichartige Tarifheft für den Verkehr mit ungarischen Stationen konnte noch nicht fertiggestellt werden. In das erwähnte Tarifheft fanden auch Sätze nach den Transitstationen Lindau, Bregenz, St. Margrethen und Buchs Aufnahme, wodurch diese Stationen für den Reexpeditionsverkehr mit der Schweiz mit dem schon bisher in die direkten Tarife einbezogenen Romanshorn auf gleiche Linie kamen; diese Tariferweiterung entspricht dem mit den Vereinigten Schweizerbahnen für den Verkehr mit Österreich-Ungarn abgeschlossenen Vertrag und hat für die Nordostbahn den Vortheil, die Erstellung gleichwerthiger Reexpeditionstarife ab Romanshorn und ab Buchs wesentlich zu erleichtern. — Für den Verkehr mit den badisch-schweizerischen Stationen Konstanz, Singen, Schaffhausen und Basel wurden Getreidetarife mit galizischen Stationen eingeführt; ferner fand eine Neuauflage des direkten Gütertarifs zwischen Triest, Fiume etc. einer- und deutschen Stationen andererseits statt, in welchen auch unsere genannten vier Stationen Aufnahme fanden. — Das Schwanken der österreichischen Valuta, welches bisher die Fertigstellung der direkten Gütertarife mit Österreich-Ungarn erschwerte und verzögert hat, dauerte fort; jedoch trat im Berichtsjahr an die Stelle successiven Sinkens des Guldenkurses ein Kursaufschlag, welcher die österreich-ungarischen Verwaltungen zu dem tarifarischen Vorbehalte veranlasste, ihre in die direkten Tarife eingerechneten und darin in Frankenwährung ausgesetzten Taxen entsprechend dem jeweiligen Kursstande der österreichischen Valuta auf 14-tägige Voranzeige hin zu ermässigen oder zu erhöhen. Obwohl hieraus eine für den Verkehr unerwünschte Unsicherheit sich ergibt, glaubten wir doch, gleich den andern ausserösterreichischen Verwaltungen, diesen Vorbehalt nicht ablehnen zu können, indem dadurch die im direkten Verkehr für die Schweizerbahnen einzubehebenden Taxantheile nicht betroffen werden. Eine Schwierigkeit entstand jedoch hinsichtlich der Artikel Getreide, Mehl, Wein, Spiritus und Holz, bei denen dem Verkehr die Anwendung der direkten Tarife auch dann zugesichert ist, wenn sie auf gewissen Unterwegstationen, u. A. in Romanshorn, Rorschach oder Buchs, eingelagert und reexpedirt werden. Für bezügliche Transporte wurde verlangt, dass bei der Reexpedition diejenigen Resttaxen zur Erhebung kommen, welche sich ergeben, wenn für den Gesamttransport der zur Zeit der Reexpedition massgebende Guldenkurs zu Grunde gelegt wird; hiegegen sahen wir uns im Hinblick auf die schweizerische Eisenbahngesetzgebung und die Interessen des Verkehrs zu Gegenbemerkungen veranlasst, welchen wir indessen im Benehmen mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement keine weitere Folge gaben, um die Fortentwicklung der direkten Tarife mit Österreich-Ungarn nicht zu verzögern.

Die neuen Gütertarife Schweiz-Italien traten mit 1. August 1888 in Kraft, nachdem schon im März eine Neuauflage des Ausnahmetarifs für Lebensmittel vorausgegangen war.

Was den Transitverkehr anlangt, so steht die Ausgabe der längst geplanten, vollständigen Transittarife zwischen Österreich-Ungarn und der französischen Ostbahn noch immer in unbestimmter Aussicht und musste man sich mit Einführung vereinzelter Frachtsätze zur Befriedigung einiger besonders dringlicher Verkehrsanforderungen begnügen. Durch die bereits erwähnte Neuauflage der Transittarife zwischen den ost- und westschweizerischen Grenzstationen waren wir bemüht, diese empfindliche Tariflücke thunlichst zu ergänzen und auch im Verkehr mit Mittel- und Südfrankreich die bisherige Stellung zu behaupten. — Stark bedroht durch die Routen über die westdeutschen Grenzpunkte ist in neuerer Zeit die bisher über die Schweiz gegangene Quote des Verkehrs zwischen Mitteldeutschland und Südfrankreich. Wir sind bestrebt, dieser Verkehrsableitung nach Möglichkeit zu begegnen. — Von Wichtigkeit ist, dass die neuen deutsch-italienischen Gütertarife, worüber seit Jahren mühsame Verhandlungen geschwebt hatten, endlich auf den 1. August 1888 in Kraft gesetzt werden konnten; der bezügliche Verkehr erfuhr hiedurch eine bedeutende Förderung, und durch die gleichzeitige Einführung des neuen Tarifs für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr trachtete man, nachtheilige Rückwirkungen auf den letztern Ver-

kehr fernzuhalten. Noch vorher, am 1. April 1888, war ein neuer Ausnahmetarif für den Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland, Belgien, den Niederlanden und England ins Leben getreten.

Im Personenverkehr ist als belangreichste Änderung der Abschluss eines neuen Vertrags mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Regelung der Konkurrenzverhältnisse zwischen den verschiedenen Linien der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen anzuführen. Der neue Vertrag basirt wie der vorhergegangene auf der Erklärung des Verkehrs zwischen Rorschach und Winterthur, Romanshorn und Gossau, Effretikon und Wetzikon, Zürich und Ziegelbrücke beziehungsweise Glarus, loco und transit, als Gemeinschaftsverkehr in dem Sinne, dass über die beiden in diesen Verkehren konkurrierenden Bahnlinien je nur ein, für beide Linien gültiges Billet ausgegeben und die Einnahme aus diesen Billeten nach festen Quoten getheilt wird; dagegen unterscheidet er sich von dem frühern wesentlich in der Bemessung dieser Quoten. Diese ist der inzwischen thatsächlich eingetretenen Änderung in den Benutzungsverhältnissen mehr angepasst worden; in Folge dessen wurde einerseits unser Antheil an dem Ertrag des Verkehrs zwischen Rorschach und Winterthur vermindert, dagegen der Verkehr in der Richtung nach Glarus und nach Weesen je selbstständig behandelt und uns nahezu der ganze Ertrag des erstern und von dem letztern eine, die bisherige um ein Geringes übersteigende Quote überlassen. Die Erträge aus dem relativ unbedeutenden Verkehre Romanshorn-Gossau und Effretikon-Wetzikon wurden annähernd in bisherigem Verhältnisse getheilt. Im Ganzen ergibt sich für unsere Verwaltung eine nicht unerheblich bessere Bezugsquote, und wenn diese auch nach unserer Berechnung nicht völlig das erreicht, was wir nach Massgabe der wirklichen Frequenz zu fordern berechtigt wären, so erschien uns die gebotene beziehungsweise erreichte Beordnung dieser Verhältnisse immer noch der Aufnahme eines im Personenverkehre stets mit Übelständen und Komplikationen verbundenen Konkurrenzbetriebs und -Verkehrs vorzuziehen.

Die übrigen Massnahmen im direkten schweizerischen Personenverkehr sind nicht von grosser Bedeutung; sie beschränken sich auf Neu-Erstellung, Umarbeitung und Ergänzung einzelner direkter Tarife (mit der Brünigbahn, Appenzellerbahn u. A. m.). Dagegen hat der Auslandsverkehr eine grössere Reihe umfangreicherer Änderungen in den Tarifen mit sich gebracht, die zum Theil ihren Abschluss erst im Jahre 1889 fanden. Von diesen ist insbesondere die Umgestaltung des Personentarifs der schweizerischen Bahnen mit Österreich-Ungarn zu erwähnen, durch welche die bisher getrennten Billete via Arlberg und via Bayern in ein Billet zu beliebiger Benutzung über eine der beiden, beziehungsweise bei Retourbilleten über beide Routen vereinigt wurden. — Die Bemühungen, den Personenverkehr aus Frankreich und England nach dem Orient der neu eröffneten direkten Eisenbahnverbindung mit Konstantinopel und Salonichi via Arlberg zuzuwenden, führten noch nicht zu einem befriedigenden Resultate, werden aber fortgesetzt. — Unsere Hoffnung, anlässlich der Umrechnung des nach und nach sehr umfangreich gewordenen Tarifs für den deutsch-schweizerischen Rundreiseverkehr die zahlreichen und oft wenig benutzten Billete verschiedenster Art bedeutend reduzieren zu können, ging nicht in Erfüllung, da seitens der ausgebenden Verwaltungen das Fortbestehen dieser festen Billete der Ausgabe kombinirbarer Billete, welche erstere hätten ersetzen sollen und können, vorgezogen wurde.

Im internen Verkehre ist einer Massnahme hinsichtlich der Abonnementsbillete zu erwähnen. Bei den deutschen Bahnen bestehen nämlich sogenannte Arbeiter-Abonnementsbillete, welche für kürzere Zeit gelöst werden können, deren Benutzung aber theils nur Arbeitern im engern Sinn des Worts, theils nur in bestimmten Zügen gestattet ist. Sie bezwecken hauptsächlich, dem Arbeiter die ihm oft schwer fallende Zahlung einer grössern Summe für ein länger dauerndes Abonnement und das Risiko, dasselbe nicht bis zum Ablauf benutzen zu können, zu ersparen, sind aber, pro Fahrt gerechnet, zumeist erheblich theurer als unsere Jahresabonnements. Da die erwähnten Beschränkungen in der Benutzung sich nach unserer Ansicht mit hierseitigen Einrichtungen und Anschauungen nicht wohl

vertragen, glaubten wir denselben Zweck dadurch erreichen zu können, dass wir die Einrichtung trafen, wonach Jahresbeziehungsweise Halbjahres-Abonnements III. Klasse ohne Erhöhung der Taxen derselben in vierteljährlichen Raten bezogen werden können. Von dieser Einrichtung wird ein sehr ausgiebiger Gebrauch gemacht.

III. Finanzverwaltung.

In unserm Geschäftsbericht für 1887 und namentlich in dem sich daran anschliessenden zweiten Spezialbericht haben wir Ihnen Mittheilung gemacht über die Veranlassung und den Verlauf der ausserordentlichen Generalversammlung vom 25. Februar 1888, ferner über den hierauf erfolgten Abbruch der Rückkaufsunterhandlungen und die Wiederaufnahme des Vertrages vom 24. November 1887 mit einem Konsortium von Bankinstituten behufs Vermehrung des Aktienkapitals der Nordostbahn. Schon beim ersten Abschluss dieses Vertrages war mit Rücksicht auf die Verwendung des durch denselben zu erwartenden Zuflusses von Kapital die Kündigung des 4⁰/₀ Anleihens von Fr. 7,100,000, datirt vom 1. Oktober 1860, auf den 31. Mai 1888 beschlossen worden. Durch die Sistirung des Vertrages wurde jedoch die Einzahlung auf die neuen Prioritätsaktien für diesen Termin unmöglich; die Rückzahlung des gekündigten Anleihens musste aber doch stattfinden, und es erschien zweckmässig, den Obligationeninhabern eine Konversion des Anleihens vorzuschlagen. Der Verwaltungsrath hat diese Umwandlung in der Weise beschlossen, dass das neue Anleihen wieder zu 4⁰/₀ verzinslich sein soll, zu 102¹/₂ zu emittiren sei, sechs Jahre, d. h. bis 15. Juni 1894 unaufkündbar bleibe und bis 15. Dezember 1903 gänzlich getilgt sein müsse.

Zu diesen Bedingungen wurden 6,600 Stück = Fr. 3,300,000 für die Konversion angemeldet, und es blieben daher 7,600 Stück = Fr. 3,800,000 zur Rückzahlung. Die ersteren 6,600 Stück sind bis zum 5. Januar 1889 gegen definitive Titel des neuen Anleihens ausgewechselt worden; die nicht konvertirten 7,600 Stück sind zurückbezahlt, bis auf 22 am 21. Mai 1889 noch ausstehende Obligationen.

Von den zurückbezahlten und konvertirten Titeln sind am Pfandbuch gelöscht worden:

den 12. Oktober 1888	7,000 Stück
„ 4. April 1889	7,140 „
zusammen	14,140 Stück
und verbleiben daher noch zu löschen	60 „
einschliesslich zwei gerichtlich aufgerufene Titel.	

Das an Stelle des gekündigten getretene neue Anleihen, dessen Eintrag ins Pfandbuch vom Bundesrath am 8. Mai 1888 bewilligt und am 3. August 1888 vollzogen wurde, beträgt nun Fr. 7,000,000 und es ergibt sich daher eine Verminderung der konsolidirten Anleihen um „ 100,000 Dagegen ist dem Conto „Eigene Werthpapiere“ für eingelöste 7,400 Stück 1860er Obligationen die gleiche Zahl von 7,400 Stück Titel vom 1. Juni 1888, No. 6,601—14,000, mit Coupons vom 15. Juni 1889 an einverleibt worden.

Der Emissionskurs von 102¹/₂ ergibt auf den konvertirten Fr. 3,300,000 einen Agiogewinn von Fr. 82,500, welcher billigermassen dem Reinerträgniss vom Jahr 1888 zu gut kommt, das ja ohnehin noch mit einem Drittel der Konversionskosten des Anleihens von 87 Millionen Franken = Fr. 210,000 belastet ist, ausser den Emissionskosten des obigen Anleihens von Fr. 13,340. 61 Cts., welche sich folgendermassen zusammensetzen:

1. Anfertigung von 14,300 Obligationen (einschliesslich 300 Reserveformularen)	Fr. 2,520. — Cts.
2. Staatsstempel für dieselben zu 10 Cts.	„ 1,430. — „
3. Unterzeichnen, Falzen, Bandiren u. s. w.	„ 265. 20 „
4. Insertionskosten betreffend Kündigung und Konversion, etc.	„ 4,338. 80 „
5. Provision an die Konversionsstellen	„ 1,853. 11 „
6. Löschungsgebühren am Pfandbuch	„ 1,696. 80 „
7. Druckkosten, Porti, Assekuranzen u. s. w.	„ 1,236. 70 „
Total	Fr. 13,340. 61 Cts.

Der bezeichnete Agiogewinn von Fr. 82,500 auf den convertirten Fr. 3,300,000 wurde gemäss dem Prospekt vom 23. April 1888 mit den 4 0/0 Zinsen für 7 1/2 Monate vom 1. Mai bis 15. Dezember 1888 kompensirt, und es ist die betreffende Zinsersparniss unter Abschnitt D, Seite 61 ausgewiesen.

Von den am 31. Mai 1888 zur Rückzahlung gelangten Fr. 3,800,000
gehen als Kapitalverminderung ab „ 100,000
und es verbleiben somit nur Fr. 3,700,000
für auf eigene Rechnung übernommene neue 4 0/0 Obligationen vom 1. Juni 1888, mit Zinsgenuss vom 15. Dezember 1888 an. Die Zinse hierauf für diese 6 1/2 Monate zu 4 0/0 betragen aber nur Fr. 80,166.65 Cts., gleich einem Agio von nur 2,17 0/0, während wir das Kapital innert dem fraglichen Zeitraum leicht zwischen 3 bis 3 1/4 0/0 hätten anlegen, die übernommenen 7,400 Obligationen aber kaum zum Emissionskurs von 102 1/2 0/0 ins Inventar aufnehmen können.

Die obenerwähnten Fr. 80,166.65 Cts. bilden daher nur zum Theil eine Ersparniss, indem derselben gegenüber der Interessenconto einen Zinsenausfall von etwa Fr. 61,000 zu erleiden hatte.

Der Vertrag vom 24. November 1887 betreffend Erhöhung des Aktienkapitals der Nordostbahn hatte zum Zweck, den Beweis zu liefern, dass die Nordostbahn im Stande sei, ihre Bauverpflichtungen zu erfüllen, ohne ihre Obligationenschuld zu vermehren und dass die Sperrung der Dividenden jedes weiteren Motives entbehre. In der That fand auch der schweizerische Bundesrath nach dem Scheitern der Rückkaufsunterhandlungen keinen Grund mehr, um die Genehmigung der, der Kapitalvermehrung zu Grunde liegenden, Statutenänderung zu verweigern und die Dividendensperre fort dauern zu lassen. Die Wiederinkraftsetzung des vorerwähnten, mittlerweile sistirt gewesenen Vertrages fand statt durch die Vereinbarung vom 28. April 1888, welche auf Seite 25 unseres zweiten Spezialberichtes abgedruckt ist, und die gegenüber dem ursprünglichen Wortlaut nur wenige, nicht bedeutende Modifikationen enthält.

Durch diesen Vertrag verpflichteten sich zehn schweizerische, deutsche und französische Bankinstitute, die Emission von 44,000 5 0/0 Prioritätsaktien der Nordostbahn zum Kurse von Fr. 550 zu garantiren, womit die bestanden 22,000 6 0/0 Prioritäten zurückgekauft werden sollten. Zugleich hatte der Verwaltungsrath beschlossen, für Ausrichtung der auf diesen alten Prioritäten noch rückständigen, gerichtlich gesperrt gewesenen Dividenden aus den Jahren 1880 bis 1883, sowie derjenigen für 1886 und 1887 eine besondere Aktienemission im Betrage von 4 Millionen Franken zu veranstalten, ebenfalls in 5 0/0 Titeln und zum nämlichen Kurse. Es kamen daher ausser den erwähnten, garantirten 44,000 Prioritätsaktien
noch weitere 8,000 „
zusammen . . . 52,000 Prioritätsaktien

zur Emission, unter folgenden Bedingungen:

Auf die 44,000 garantirten Aktien hatten ein Anrecht:

1. die alten 6 0/0 Prioritätsaktien auf je eine neue durch Konversion,
2. die Stammaktien auf eine Prioritätsaktie für je vier Stammaktien;

der Rest wurde zur freien Subskription aufgelegt. Die Zeichnungen ergaben folgendes Resultat:

Von alten Prioritäten wurden konvertirt	19,447 Stück.
„ Stammaktionären wurden laut Vorrecht in Anspruch genommen	18,622 „
Für die freie Subskription blieben disponibel	5,931 „
	<u>44,000 Stück.</u>

Auf obige 5,931 Stück waren aber subskribirt worden 20,521 Stück, so dass eine Reduktion eintreten musste, welche in der Art stattfand, dass

1. jeder Zeichner von 10 oder weniger Aktien volle Zutheilung erhielt,
2. jedem Zeichner von mehr als 10 Aktien vorab 10 Aktien zugetheilt wurden,
3. von dem verbleibenden Überschuss den Zeichnern

von 11 bis 150 Aktien	20 0/0
und von 151 und mehr Aktien	15 0/0

definitiv zugetheilt wurden.

Auf den von den Stammaktionären subskribirten	18,622 Aktien
und den der freien Subskription zugefallenen	5,931 „
	<u>zusammen 24,553 Aktien</u>

waren am 2. Juli 1888 einzubezahlen:

50 0/0 des Nominalbetrages	Fr. 250. — Cts.
und das Agio von	„ 50. — „
	<u>Fr. 300. — Cts.,</u>

wogegen zu 4 1/2 0/0 verzinsliche Interimsscheine ausgegeben wurden, die mit drei Halbjahrcoupons zu Fr. 6. 75 Cts. versehen und spätestens am 31. Dezember 1889 mit Fr. 250 zu liberiren sind, gegen Aushingabe der definitiven Aktientitel.

Vom 5. bis 20. Juli wurde sodann der Umtausch der rückständigen Dividendencoupons ab den alten Prioritäten bewerkstelligt. Laut diesfälliger Publikation vom 30. Juni 1888 beliefen sich diese Dividenden für die Aktie:

Coupons No. 8/15 für die Jahre 1880 bis 1883 auf	Fr. 118. 90 Cts.
„ „ 20/21 „ das Jahr 1886	„ 30. — „
Hierauf gutgeschriebene Zinse vom 1. Juli 1881 bis 30. Juni 1888	„ 21. 10 „
Coupons No. 22/23 für das Jahr 1887 auf	„ 30. — „
Zusammen auf	<u>Fr. 200. — Cts.</u>

Um die Auswechslung dieser Dividendenbeträge gegen die neuen Prioritätsaktien von Fr. 550 zu erleichtern, wurden Antheilscheine von Fr. 50 gleich 1/11 einer neuen Prioritätsaktie und gleich 1/4 des obigen Dividendenbetrages kreirt, und es fand der Umtausch der erwähnten Coupons gegen vollinbezahlte Interimsscheine im Verhältniss von 11 zu 4 und der Theilbeträge gegen solche Antheilscheine statt, von denen je 11 wieder Anspruch auf Bezug einer neuen Aktie hatten.

Von den sämtlichen 22,000 alten Prioritätsaktien wurden in der Zeit vom 5. bis 20. Juli die Dividenden eingewechselt:

für 21,725 Aktien, und es blieben somit
275 „ ausstehend
<u>22,000 Aktien.</u>

Gegen diese 21,725 Rückstände von Dividenden wurden ausgegeben 7,821 liberirte 5% Interimsscheine zu Fr. 550 und 869 Antheilscheine zu Fr. 50, welche letztere wieder successiv gegen 79 liberirte Interimsscheine zu Fr. 550 zur Auswechslung kamen. Es blieben sonach noch die Dividendencoupons zu Fr. 200 von 275 alten Aktien ausstehend, welche gemäss Vereinbarung mit der Schweizerischen Kreditanstalt von dieser übernommen wurden; die betreffenden, ausstehend gewesenen 100 Stück liberirte Interimsscheine zu Fr. 550 wurden ihr gegen Bezahlung des Betrages von Fr. 55,000 aushingegeben.

Zunächst handelte es sich nun darum, für diese Interimstitel und für die konvertirten, zu diesem Zweck abgestempelten alten Prioritätsaktien definitive Titel anzufertigen, wobei auch die erst mit Fr. 300 einbezahlten und spätestens Ende 1889 zu liberirenden neuen Interimsscheine zu berücksichtigen waren. Die ganze Auflage belief sich, ausschliesslich Reserveformulare:

a) für konvertirte alte Aktien	19,447 Stück,
b) „ gegen Dividenden getauschte liberirte Interimsscheine	8,000 „
c) „ subskribirte, mit Fr. 300 einbezahlte Aktien	24,553 „
Zusammen auf	52,000 Stück,

welche das Datum vom 1. Juli 1888 und folgende Nummern tragen:

No. 78,001—100,000 = 22,000 Aktien.

„ 106,001—136,000 = 30,000 „

Zusammen 52,000 Titel.

Die Auswechslung der unter *a* und *b* erwähnten Titel begann am 12. Dezember 1888 und wurde bis 24. Januar 1889 ohne Anstand vollzogen. Die Inhaber der konvertirten alten Prioritätsaktien (*a*) erhielten:

1. je eine liberirte neue Prioritätsaktie,
2. an Baar das Agio von Fr. 50 für den Titel und
3. einen Bezugschein für die Dividende für das Jahr 1888.

Die Inhaber liberirter Interimsscheine (*b*) erhielten je eine liberirte neue Prioritätsaktie und den Zins zu 4½% von Fr. 550 für das II. Semester 1888 mit Fr. 12. 37 Cts. Die für (*c*) bestimmten Formulare sind aufbewahrt und werden bei der Liberirung der betreffenden Titel zum Austausch kommen.

Es erübrigte nun noch die Rückzahlung der auf den 31. Dezember 1888 gekündeten und nicht konvertirten alten Prioritätsaktien. Laut Publikation vom 21. Dezember 1888 begann diese Rückzahlung am 27. Dezember. Die eingelieferten Titel erhielten den laut Prospekt vom 14. Juli 1876 zugesicherten Betrag von Fr. 600 nebst einem Bezugschein für die Dividende von 1888. Von den nicht zur Konversion angemeldeten 2,553 Stück ist zur Stunde nur noch ein einziger Titel ausstehend.

Die Kosten der ganzen Operation betragen:

1. Aversalprovision an das Garantiekonsortium laut Vertrag vom 24. November 1887 und Zusatzvertrag vom 28. April 1888, 44,000 Aktien zu Fr. 10 =	Fr. 440,000. — Cts.
2. Provision an die Kreditanstalt für Garantie der Übernahme der rückständigen Dividenden, 8,000 Aktien zu Fr. 1	„ 8,000. — „
3. Anfertigung der neuen Titel	„ 20,055. — „
4. Kotirungsspesen der neuen Aktien an den Börsen von Frankfurt a. M. und Berlin	„ 1,534. 16 „
5. Insertionskosten	„ 6,949. 27 „
6. Verschiedene Druckkosten, Porti u. s. w.	„ 2,021. 30 „
Übertrag	Fr. 478,559. 73 Cts.

Übertrag Fr. 478,559. 73 Cts.

Davon ist abzurechnen das auf der Emission von 8,000 neuen Aktien sich ergebende

Agio von Fr. 50 für eine Aktie	„ 400,000. — „
so dass als Nettoausgaben verbleiben	Fr. 78,559. 73 Cts.

womit die Betriebsrechnung, beziehungsweise „Gewinn- und Verlustrechnung“ belastet bleibt, während die nach Art. 7 des Vertrages vom 24. November 1887 dem Garantie-Konsortium auffallenden Unkosten für Insertionen, Provisionen der Anmeldestellen, Druckkosten des Prospekts, der Anmeldeformulare u. s. w., und die Anfertigung der Konversionsstempel mit Fr. 37,508. 35 Cts. von der Schweizerischen Kreditanstalt an die Nordostbahn zurückvergütet wurden.

Was die Kompensirung des Agios auf die alten 6 0/0 Prioritätsaktien von 1876 mit dem Agio auf die neuen 5 0/0 Prioritätsaktien vom 1. Juli 1888 anbetrifft, so gestaltete sich dessen Ausgleichung in folgender Weise:

1. Die alten 6 0/0 Prioritätsaktien hatten ein Anrecht von Fr. 100 Agio für die Aktie;

hievon entfallen auf

19,447 konvertirte Titel zu Fr. 100	Fr. 1,944,700
und auf die zur Rückzahlung gekommenen	
2,553 Stück zu Fr. 100	„ 255,300
Total 22,000 Aktien zu Fr. 100 Agio gleich	Fr. 2,200,000

2. Laut Prospekt vom 31. Mai 1888 erfolgte die Ausgabe der neuen 5 0/0 Prioritätsaktien zum Kurse von 110 0/0 oder Fr. 550 für die Aktie, gleich einem Agio von Fr. 50 per Aktie.

Den Inhabern der zur Konversion angemeldeten alten 6 0/0 Prioritätsaktien von

19,447 Stück wurde dieses Agio von Fr. 50 für die Aktie angerechnet mit	Fr. 972,350
während die subskribirten	
24,553 neuen 5 0/0 Prioritätsaktien ein Agio von Fr. 50 für die Aktie oder	„ 1,227,650
einzuzahlen hatten.	
Total 44,000 neue Titel zu Fr. 50	Fr. 2,200,000
Aus obiger Agio-Einzahlung von	Fr. 1,227,650

wurde somit bestritten:

- a) Anlässlich des Umtausches der Titel die Agio-Differenz von Fr. 50 für die Aktie auf die konvertirten

19,447 alten 6 0/0 Prioritätsaktien mit	Fr. 972,350
---	-------------

- b) Das Agio von Fr. 100 für die Aktie auf die zur Rückzahlung gelangten

2,553 alten 6 0/0 Prioritätsaktien mit	„ 255,300
zusammen 22,000 Stück mit	Fr. 1,227,650

Um einen Theil der bei der Prioritätsaktien-Operation eingehenden Gelder vortheilhaft anzulegen, beschloss der Verwaltungsrath im August 1888 die Kündigung des letzten der ältern Anleihen vom 1. Juni 1862 im Betrage von fünf Millionen Franken auf den 28. Februar 1889. Obgleich die Durchführung dieser Konversion ins laufende Jahr fällt, wollen wir hier anführen, dass dieselbe zum Zinsfuss von 4 0/0 und zum Kurs von 103 0/0 auf 8 Jahre fest den Obligationeninhabern angeboten, und dass von dieser Offerte für einen Betrag von 2 Millionen Franken Gebrauch gemacht wurde; es kamen somit 3 Millionen zur Rückzahlung. Die Bewilligung zur Aufnahme eines neuen Hypothekaranleihe von 5 Millionen Franken in 10,000 Obligationen

wurde vom Bundesrath am 22. Februar 1889 ertheilt; dagegen wurden am 31. Mai 1889 bereits 2,900 gekündete und rückbezahlte Obligationen im Betrage von Fr. 2,900,000 am Pfandbuche gelöscht.

Von weitem Löschungen sind noch zu erwähnen:

Laut letztjährigem Geschäftsbericht waren von dem Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken noch ausstehend 340 Obligationen zu Fr. 500 Fr. 170,000

Davon wurden gelöscht:

am 12. Oktober 1888	235 Stück	
„ 4. April 1889	100 „	
	<u>335 Stück</u>	= „ 167,500

und es stehen somit vom Anleihen vom 1. Februar 1879 noch aus	5 „	Fr. 2,500
	<u>340 Stück.</u>	

Von dem Gemeinschaftsanleihen von 1874 standen voriges Jahr noch aus	Fr. 3,500
davon wurden am 4. April 1889 gelöscht	„ 1,500
und bleiben somit noch zu löschen	<u>Fr. 2,000</u>

Die Betriebsrechnung und die Gewinn- und Verlustrechnung wird in Abschnitt IV D „Finanzergebniss“ einlässlich behandelt. Wir beschränken uns daher hier nur auf einige Nachweise zur Bilanz.

Bilanz vom 31. Dezember 1888 (Debitoren).

IX. Verfügbare Mittel.

1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben:

Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug	Fr. 621,378. 51 Cts.
Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von	„ 61,752,768. 52 „
	<u>Fr. 62,374,147. 03 Cts.</u>

Davon ab:

Der Umsatz im Haben mit	„ 61,683,291. 69 „
Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, ein Kassabestand von	Fr. 690,855. 34 Cts.
Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuille auf 31. Dezember 1888 von	„ 6,706,923. 38 „
Total gleich der Bilanz	<u>Fr. 7,397,778. 72 Cts.</u>

2. Werthschriften:

a) Die eigenen Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1887 . Fr. 4,535,175. — Cts.

Hiezu kommen als Vermehrung im Jahre 1888:

1. durch Übernahme eines Schuldbriefes in Folge Verkaufs einer Liegenschaft in Enge	Fr. 30,000. — Cts.	
2. „ Ankauf diverser 3½ bis 4½% kantonaler und Hypothekarbank-Obligationen	„ 1,525,000. — „	
3. „ Übernahme von 4% Nordostbahn-Obligationen in Folge Rückzahlung von gekündigten Anleihen	„ 4,284,257. 75 „	
Übertrag	Fr. 5,839,257. 75 Cts.	Fr. 4,535,175. — Cts.

Übertrag Fr. 5,839,257. 75 Cts. Fr. 4,535,175. — Cts.

Dagegen gehen ab: theils in Folge Verkaufs,
theils durch Abtretung an die Pensions- und Hilfs-
kasse, Kranken- und Kautionskassen, etc.

1. an Schuldbriefen . . . Fr. 110,000. — Cts.
2. „ diversen Obligationen „ 650,000. — „
3. „ 4 0/0 Nordostbahn-
Obligationen . . . „ 1,120,757. 75 „

„ 1,880,757. 75 „

Vermehrung im Jahr 1888 . . . „ 3,958,500. — „

Bestand der „Eigenen Werthpapiere“ am 31. Dezember 1888 Fr. 8,493,675. — Cts.

welche wie folgt ausgewiesen werden:

1. 4 Stück zu 4—4 1/2 0/0 verzinsliche Schuldbriefe auf Liegenschaften und
1 Gutschein . . . Fr. 45,175. — Cts.
2. 1,073 „ Obligationen Zürich - Zug - Luzern zu
Fr. 500 . . . „ 536,500. — „
3. 400 „ 3 1/2 0/0 Obligationen des Kantons Bern
zu Fr. 1,000. . . „ 400,000. — „
4. 400 „ 4 0/0 Obligationen der Banque foncière
du Jura, Serie J zu Fr. 1,000 . . . „ 400,000. — „
5. 250 „ 4 1/2 0/0 Obligationen der Société
financière Franco - Suisse zu Fr. 500 . . . „ 125,000. — „
6. 202 „ 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen vom
1. Juni 1862 (auf 28. Februar 1889
gekündigt) zu Fr. 1,000 . . . „ 202,000. — „
7. 5,440 „ 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen vom
1. Oktober 1887 zu Fr. 500. . . „ 2,720,000. — „
8. 8,110 „ 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen vom
1. Juni 1888 zu Fr. 500 . . . „ 4,055,000. — „
9. 20 „ 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen vom
1. Juni 1888 (als Kautions deponirt)
zu Fr. 500 . . . „ 10,000. — „

Summa wie oben Fr. 8,493,675. — Cts.

- b) Noch nicht ausgegebene Nordostbahn-Obligationen
- | | |
|---|-----------------------|
| des 4 0/0 Anleihens vom 1. Oktober 1886 . . . | Fr. 2,000,000. — Cts. |
| des 4 0/0 Anleihens vom 1. Oktober 1887 . . . | „ 280,000. — „ |

„ 2,280,000. — „

Total gleich der Bilanz auf 31. Dezember 1888 Fr. 10,773,675. — Cts.

3. Entbehrliche Liegenschaften:

a) Liegenschaftsconto der Nordostbahn:

Inventarwerth am 31. Dezember 1887	Fr. 931,347. 54 Cts.
ab: Inventarwerth der im Berichtsjahre verkauften Liegenschaften . . .	„ 40,643. 60 „
Inventarwerth am 31. Dezember 1888	Fr. 890,703. 94 Cts.

Übertrag Fr. 890,703. 94 Cts.

Der Verkehr dieses Liegenschaftencontos gestaltete sich im Berichtsjahr 1888 wie folgt:

I. Einnahmen für Verkäufe und Pacht- und Miethzinse:

a) Verkauf von 1430,20 m ² Land beim Venedigli in Enge	Fr. 43,500. — Cts.
b) Abtretung von 725,60 m ² Land für ein Wärterwohnhaus bei 28,930 km in der Gemarkung Buchs	" 80. — "
c) Verkauf von 7 Parzellen in verschiedenen Gemarkungen	" 2,131. 81 "
d) Pacht- und Miethzinse	" 28,690. 13 "
	<u>Fr. 74,401. 94 Cts.</u>

II. Ausgaben für Ankauf von 24,50 m² Wiesland im Quellwassergebiet in Albisrieden

" 4,500. — "
Fr. 69,901. 94 Cts.

Hievon ab: Inventarwerth der Verkäufe
" 40,643. 60 "
Fr. 29,258. 34 Cts.

und abzüglich der Ausgaben für Fertigungen, Reparaturen, Steuern, Assekuranzen, etc.
" 5,860. 64 "
Fr. 23,397. 70 Cts.

Netto-Einnahme

welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 „aus sonstigen Quellen“ vereinnahmt sind.

b) Liegenschaftenconto Enge (Villenquartier):

Der Saldo dieses Contos betrug Ende 1887 . . . Fr. 354,102. 30 Cts.

und erhöht sich durch die Netto-Ausgaben des Corrent-

verkehrs für Bewirthschaftung u. s. w. um . . . " 76. 35 "

so dass sich ein Inventarwerth ergibt am 31. Dezember 1888 von . . . " 354,178. 65 "

Landverkäufe haben im Berichtsjahre keine stattgefunden.

Total-Inventarwerth laut Bilanz . . . Fr. 1,244,882. 59 Cts.

4. Materialvorräthe:

Deren Werth betrug am	31. Dezember 1887	31. Dezember 1888	Vermehrung + Verminderung ÷
1. Der Materialconto (Kohlen, Holz, Eisen u. s. w.) . . .	Fr. 841,643. 70 Cts.	Fr. 828,291. 55 Cts.	÷ Fr. 13,352. 15 Cts.
2. Materialrechnung des Ingenieurs f. Betrieb (Schienen, eiserne u. hölzerne Schwellen, Weichen, Kreuzungen, etc.) . .	" 1,190,264. 42 "	" 1,111,779. 50 "	÷ " 78,484. 92 "
3. Werkstätteconto (Reservestücke für Lokomotiven, Wagen, etc.)	" 326,942. 71 "	" 351,415. 89 "	+ " 24,473. 18 "
Total	<u>Fr. 2,358,850. 83 Cts.</u>	<u>Fr. 2,291,486. 94 Cts.</u>	<u>÷ Fr. 67,363. 89 Cts.</u>

Diese Ziffern geben zu besonderen Bemerkungen keine Veranlassung.

Auf der Debitorenseite der Bilanz ist noch auf folgende Änderung aufmerksam zu machen: Durch die Übereinkunft betreffend Bereinigung des Bauconto vom 8. April 1885 hatte sich die Nordostbahn verpflichtet, einen Betrag von 25 Millionen Franken in 24 Jahren zu amortisiren, entweder mittelst einer jährlichen fixen Quote von Fr. 1,040,000 oder durch eine Annuität von Fr. 600,000 mit jährlichem Zuschlag von $4\frac{1}{2}\%$ ersparten Zinsen. Dabei wurde jedoch bestimmt, dass von einer in obigen 25 Millionen Franken inbegriffenen Summe von Fr. 3,253,837. 27 Cts. für Verwendungen auf Moratoriumslinien ein noch zu ermittelnder Betrag wieder auf Bauconto übergetragen werden könne, wenn die Nordostbahn zum Bau einer oder mehrerer dieser Linien verhalten würde, und es wurden für diesen Fall noch weitere Erleichterungen in Aussicht gestellt.

In Ausführung dieser Bestimmungen und mit Zustimmung des schweizerischen Bundesrathes werden nun von obigem Betrage Fr. 2,520,000 aus den zu amortisirenden Verwendungen wieder auf Bauconto der rechtusfrigen Zürich-seebahn getragen, und es wurde zugleich die Frist für Amortisation des ganzen Betrages von ursprünglich 24 Jahren auf 29 Jahre erstreckt. In Übereinstimmung mit der dem Bundesrathe diesfalls kundgegebenen Absicht beschloss der Verwaltungsrath ferner, das System der jährlichen fixen Amortisationsquote zu verlassen, um zu demjenigen der um die Zinsbetheffnisse sich jährlich steigernden Annuität überzugehen, in der Meinung, dass die dabei erzielte Minder- auslage zunächst zur Erhöhung des Aktienkapitals zu verwenden sei. Die nummehrige Amortisationsquote berechnet sich für das erste Jahr auf Fr. 450,000, welche unter VII der Aktiven statt der früheren Fr. 1,040,000 einge- stellt sind. Die Differenz zwischen diesen beiden Ziffern bildet nun die Rücklage für Erhöhung des Gesellschaftskapitals, welche Sie auf der Passivseite der Bilanz unter II mit Fr. 590,000 aufgeführt finden. Diese Stelle unmittelbar nach dem Gesellschaftskapital ist gewählt worden, damit die Rücklage sich deutlich als Eigenthum der Aktionäre darstelle, wobei es die Meinung hat, dass wegen der diesfälligen Vermehrung des Aktienkapitals von der Generalversammlung Beschluss zu fassen sei, sobald die zurückgelegten Beträge die Höhe von 2 Millionen Franken erreicht haben werden. Demgemäss wird dannzumal zu Gunsten der Aktionäre eine Liquidation der Rücklagen vorzunehmen sein, wobei den Stammaktionären für dasjenige Betreffniss, um welches die ihnen von 1888 an ausbezahlten Dividenden etwa weniger als 5% für das Jahr betragen haben, ein Vorzugsrecht besitzen.

Die übrigen Posten der Bilanz von 1888 geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass, dagegen dürfen noch einige Ansätze Erwähnung finden, welche in der Bilanz vom 31. Dezember 1887 erschienen und seitdem liquidirt wurden, ohne dass aus der Rechnung selber klar ersichtlich wäre, in welcher Weise dies geschehen ist.

1. Unter dem Titel der Passiven III 4: Noch nicht bezahlte Dividenden pro 1880/83 und 1886 nebst Zinsen bis 31. Dezember 1887 erschien in der vorjährigen Bilanz noch eine Summe von . . .	Fr. 3,696,236. 50 Cts.
welche sich vermehrte durch 6% Dividende pro 1887 auf 11 Millionen, Werth 1. Juli 1888 . . .	„ 660,000. — „
Zinse auf Fr. 3,275,800 Dividende für 6 Monate, vom 1. Januar bis 1. Juli 1888 . . .	„ 43,763. 50 „
Total	Fr. 4,400,000. — Cts.

Diese wurden, wie weiter oben erwähnt, in 8,000 neue 5% Prioritätsaktien zu Fr. 550 umgewandelt und davon Fr. 4,000,000 zur Erhöhung des Aktienkapitals und Fr. 400,000 zur theilweisen Deckung der Emissionskosten der neuen Prioritätsaktien verwendet (siehe Gewinn- und Verlustrechnung, Ziffer 4 der Einnahmen).

2. Als „Ausserordentliche Reserven“ führt die Bilanz von 1887 (Kreditoren III 5) noch auf:

- a) Für „Uferversicherung im Tellen“ bei Kradolf auf der ehemaligen Bischofszellerbahn Fr. 7,139. 23 Cts.

Bei der Übernahme der Bischofzellerbahn wurde für diese der bisherigen Eigenthümerin noch obliegende Arbeit eine Aversalsumme als Reserve ausgeschieden von Fr. 20,000. — Cts.
wofür die Nordostbahn die Arbeit übernahm. Dafür wurden im Jahr 1887 verwendet „ 12,860. 77 „
Es verblieb somit obiger Aktivsaldo am 31. Dezember 1887 von Fr. 7,139. 23 Cts.
Im Jahr 1888 wurden weiter verausgabt „ 21,638. 22 „
so dass sich ein Passivsaldo ergab von Fr. 14,498. 99 Cts.
welcher auf Bauconto übertragen wurde, wogegen s. Z. ein Theil der Subventionen von Kanton und Bund dem Bauconto wieder gutgebracht werden kann.

b) Für Reorganisation der Pensions- und Hilfskasse:

Laut vorjähriger Bilanz betrug diese Reserve:

in Guthaben an die Nordostbahn	Fr. 693,152. 80 Cts.
in Werthschriften	„ 87,500. — „
Saldo am 1. Januar 1888	Fr. 780,652. 80 Cts.

Im Jahr 1888 kamen hinzu:

Zinse auf Werthschriften	Fr. 3,527. 10 Cts.
4 0/0 Zinse auf dem Contocorrent-Guthaben	„ 27,785. 50 „
	„ 31,312. 60 „
Bestand 31. Dezember 1888	Fr. 811,965. 40 Cts.

Nachdem keine erheblichen Anstände gegen Vollzug der neuen Statuten der Pensions- und Hilfskasse vom 10. Februar 1888 mehr zu gewärtigen waren, ist obiger Aktivsaldo der Pensions- und Hilfskasse in seinem ganzen Umfang und in soliden Werthschriften abgetreten worden und daher der Posten aus der Bilanz der Nordostbahn verschwunden.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt worden sind, haben im Ganzen 3,008,582 Kilometer zurückgelegt.

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

Im Jahr 1888 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 221 Zugskilometer mehr als im Jahr 1887 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

	1887	1888
	Kilometer	Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	2,116,145	2,184,925
2. Gemischte Züge	378,755	369,709
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	280,775	278,413
	2,775,675	2,833,047
b) Ergänzungs- und Extrazüge	121,500	175,535
	2,897,175	3,008,582

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1887 (564 Kilometer)				1888 (564 Kilometer)			Mehreinnahme | Mindereinnahme gegenüber 1887			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
5,341,288	03	36.28	I. Ertrag des Personentransportes	5,465,733	65	35.02	124,445	62	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
411,586	13	2.79	1. Vom Gepäck	406,309	39	2.60	—	—	5,276	74
261,982	99	1.78	2. Von Thieren	256,380	17	1.64	—	—	5,602	82
7,768,891	05	52.77	3. Von Gütern	8,533,036	19	54.66	764,145	14	—	—
8,442,460	17	57.84		9,195,725	75	58.90	753,265	58	—	—
13,783,748	20	93.62		14,661,459	40	93.92	877,711	20	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
834,438	53	5.67	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	846,719	35	5.42	12,280	82	—	—
89,263	72	0.61	2. Ertrag von Hülfgeschäften . . .	86,011	23	0.55	—	—	3,252	49
15,407	08	0.10	3. Sonstige Einnahmen	17,327	49	0.11	1,920	41	—	—
939,109	33	6.38		950,058	07	6.08	10,948	74	—	—
14,722,857	53	100	. . . Total der Einnahmen . . .	15,611,517	47	100	888,659	94	—	—

Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehr ist die Folge einer allgemeinen Vermehrung desselben, insbesondere des internen Verkehrs.

Die Mindereinnahme aus dem Gepäcktransport ist — bei vermehrtem Verkehr — aus der vom Bundesrathe verfügten Aufhebung der im Jahre 1885 bewilligten Einschreibgebühren zu erklären, worüber wir uns schon geäußert haben; jene aus dem Viehtransport aus der Verminderung des Verkehrs.

Eine sehr bedeutende Mehreinnahme (etwa 10 % der vorjährigen Einnahme) hat der Güterverkehr ergeben. Sie ist zwar zu einem guten Theile der für unsere Unternehmung günstigen Gestaltung des Getreidemarktes und der reichen Obsternte im Inlande, dann auch der durch den Zollkampf zwischen Italien und Frankreich vermehrten Exportfähigkeit Oesterreich-Ungarns in andern wichtigen Transportartikeln (z. B. Wein) zuzuschreiben; indessen lässt sich doch auf eine allgemeine und nicht nur vorübergehende Besserung des Verkehrs aus dem Umstande schliessen, dass die Verkehrsvermehrung fast alle Tarifklassen umfasst. Abgenommen haben nur die Artikel Steinkohle und Roheisen, auch Sprit und Zucker, erstere in Folge der durch Kriegsbefürchtungen, letztere wegen der durch Zollverhältnisse veranlassten starken Einfuhr im Jahre 1887.

Auf den „Verschiedenen Einnahmen“ hat sich im Berichtsjahr eine Vermehrung um Fr. 10,948. 74 Cts. ergeben; sie setzt sich zusammen aus einer Mehreinnahme von Fr. 12,280. 82 Cts. an „Pacht- und Miethzinsen“ (Titel 1) und einer solchen von Fr. 1,920. 41 Cts. an „sonstigen Einnahmen“ (Titel 3), abzüglich eines Ausfalls von Fr. 3,252. 49 Cts. auf dem „Ertrag der Hülfsgeschäfte“ (Titel 2). Die Zunahme auf dem Titel 1 ist aus dem vermehrten Parcours unserer Wagen auf fremden Bahnen hervorgegangen (45,836,506 Achsenkilometer gegen 44,037,112 Achsenkilometer im Jahr 1887), und es beträgt die bezügliche Mehreinnahme Fr. 17,334. 77 Cts. Hinwieder haben sich die Vergütungen fremder Verwaltungen für Mitbenutzung von Nordostbahnstationen und Bahnstrecken um Fr. 5,195. 72 Cts. vermindert. Dieser Rückgang hat seine Ursache darin, dass auf einer Reihe von gemeinschaftlich mit anderen Bahnen benutzten Stationen der Strecke Winterthur-Aarau sich unsere Antheilsquote an den betreffenden Bahnhofkosten durch die vermehrte Achsenzufuhr mit den eigenen Zügen in Folge des bedeutend gesteigerten Transitverkehrs nach dem Westen erhöhte, während die Zahl der von den mitbenützenden Verwaltungen aus- und eingeführten Achsen gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme erfahren hatte. Der Ausfall auf dem Ertrag der Hülfsgeschäfte beruht mehr nur auf zufälligen Ursachen. Zu erwähnen ist hier noch, dass wir uns veranlasst gefunden haben, die Lithographiewerkstätte mit 1. Mai 1888 aufzuheben.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1887		1888		1887			1888		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	24,000	0.40	23,982	0.39	157,418. 82	2.35		155,285. 36	2.34	
" " . . . II. "	249,480	4.15	236,471	3.83	773,763. 65	14.49		723,818. 97	13.26	
" " . . . III. "	1,189,159	19.80	1,209,182	19.61	1,237,895. 69	23.18		1,260,836. 18	23.06	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	4,526	0.08	5,062	0.08	2,854. 72	0.06		3,063. 45	0.05	
" " . . . III. "	98,156	1.63	101,984	1.65	41,304. 07	0.77		42,196. 28	0.77	
Hin- und Rückfahrt . . I. "	5,374	0.09	8,112	0.13	17,088. 62	0.32		26,302. 11	0.48	
" " " . . . II. "	456,556	7.60	455,740	7.38	569,120. 29	10.65		585,607. 55	10.71	
" " " . . . III. "	3,038,448	50.60	3,132,856	50.78	1,949,046. 23	36.49		1,997,452. 76	36.54	
Abonnementsбилете . . II. "	138,986	2.32	149,190	2.42	56,325. 44	1.05		57,869. 21	1.06	
" " " . . . III. "	474,564	7.90	513,282	8.32	93,792. 22	1.76		103,060. 82	1.88	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	54,555	0.91	44,945	0.73	45,195. 30	0.85		43,384. 95	0.79	
Gesellschafts-, Schul- und I. "	8,026	0.13	10,345	0.17	28,328. 88	0.53		46,050. —	0.86	
Lustfahrten . . . II. "	78,975	1.32	89,847	1.46	156,905. 39	2.94		185,353. 60	3.39	
" " " . . . III. "	184,149	3.07	188,068	3.05	212,248. 71	3.97		235,452. 41	4.31	
Total	6,004,954	100	6,169,066	100	5,341,288. 03	100		5,465,733. 65	100	
Rekapitulation nach Klassen:										
I. Klasse	37,400	0.62	42,439	0.69	202,836. 32	3.80		227,637. 47	4.17	
II. "	928,523	15.46	936,310	15.18	1,558,969. 49	29.19		1,555,712. 78	28.46	
III. "	5,039,031	83.92	5,190,317	84.13	3,579,482. 22	67.01		3,682,383. 40	67.37	
Total	6,004,954	100	6,169,066	100	5,341,288. 03	100		5,465,733. 65	100	
II. Gepäcktransport	Tonnen		Tonnen							
	20,029		21,012		411,586. 13			406,309. 39		
III. Viehtransport.										
Klasse I	Stück		Stück							
" II	7,301	2.17	6,896	2.37						
" III	45,736	13.61	46,896	16.10	261,982. 99			256,380. 17		
" IV	64,577	19.22	57,927	19.89						
Total	218,381	65.00	179,484	61.64	261,982. 99			256,380. 17		
IV. Gütertransport.										
Eilgut	Tonnen		Tonnen							
Stückgutklasse I	46,663	2.88	47,700	2.69						
" II	134,033	8.26	134,205	7.56						
Wagenladungsklasse A	126,886	7.82	135,043	7.61						
" B	58,812	3.63	57,663	3.25						
Spezial-Tarif Ia	74,153	4.57	84,433	4.76						
" Ib	34,744	2.14	35,114	1.98	7,167,442. 70	92.26		7,840,249. 64	91.88	
" IIa	278,406	17.16	361,804	20.39						
" IIb	14,909	0.92	16,293	0.92						
" IIIa	61,462	3.79	82,510	4.65						
" IIIb	35,765	2.21	42,227	2.38						
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	756,181	46.62	777,482	43.81						
Total					601,448. 35	7.74		692,786. 55	8.12	
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	1,622,014	100	1,774,474	100	7,768,891. 05	100		8,533,036. 19	100	
					13,783,748. 20			14,661,459. 40		

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1888 = 564 Kilom., 1887 = 564 Kilom.)		1887	1888
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,470.37	9,691.—
„ „ Reisenden	„	0.89	0.89
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.44	4.43
Zahl der Personenkilometer		120,289,815	123,252,682
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.03	19.98
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	213,280	218,533
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	10,647	10,938
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	5.87	5.88
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	729.76	720.41
„ „ Tonne	„	20.55	19.34
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	61.78	59.25
„ „ Reisenden	„	6.85	6.59
Zahl der Tonnenkilometer		664,112	685,708
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.16	32.63
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,178	1,216
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	36	37
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.84	3.41
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	464.51	454.58
„ „ Stück	„	0.78	0.88
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	19.94	21.20
Zahl der Tonnenkilometer		1,314,010	1,209,440
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	13,774.63	15,129.50
„ „ Tonne	„	4.79	4.81
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	9.12	8.77
Zahl der Tonnenkilometer		85,200,867	97,299,091
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	52.53	54.88
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	151,065	172,516
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	2,876	3,146
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.59	1.67
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	24,439.27	25,995.49
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,665.09	1,684.50
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	26,104.36	27,679.99

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten														
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter											
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . . .	421,285	1,174	16,536	2,888	10,165	8,441	4,362	6,247	2,738	28,167	949	4,148	1,786	46,837	116,728
Februar . . .	374,861	1,198	16,004	3,821	10,461	9,298	4,284	6,234	2,979	25,398	1,077	4,266	2,160	56,874	126,852
März . . .	404,644	1,384	18,983	3,298	12,102	11,733	5,115	7,545	3,103	27,167	1,007	4,773	3,841	68,085	147,769
April . . .	531,056	1,448	20,922	3,320	10,684	11,363	4,750	7,493	2,529	24,667	946	4,173	5,658	64,866	140,449
Mai . . .	619,562	1,730	20,065	4,976	11,461	11,593	4,697	6,400	2,934	24,969	1,123	4,795	4,516	70,582	148,046
Juni . . .	520,271	1,808	22,068	3,545	10,714	10,339	4,381	5,724	2,707	23,931	1,164	5,361	3,625	64,341	135,832
Juli . . .	617,149	2,275	40,436	3,967	10,874	10,485	4,682	5,177	2,907	24,087	1,157	6,148	3,511	68,566	141,561
August . . .	616,553	2,514	40,751	4,740	11,765	10,717	4,266	5,299	3,074	33,540	1,261	5,740	3,457	72,088	155,947
September . . .	590,846	2,203	46,236	3,930	11,662	11,854	4,687	6,296	2,853	36,873	1,701	6,164	4,781	68,475	159,276
Oktober . . .	560,620	2,078	20,634	4,867	12,329	16,018	6,630	10,238	3,064	41,764	2,978	20,629	3,484	76,660	198,661
November . . .	467,838	1,751	15,453	4,718	11,399	13,306	5,280	8,316	3,146	36,887	1,936	10,461	3,221	66,086	164,756
Dezember . . .	444,381	1,449	13,115	3,630	10,589	9,896	4,529	9,464	3,080	34,354	994	5,852	2,187	54,022	138,597
Total gegenüber 1887:	6,169,066	21,012	291,203	47,700	134,205	135,043	57,663	84,433	35,114	361,804	16,293	82,510	42,227	777,482	1,774,474
mehr . . .	164,112	983	—	1,037	172	8,157	—	10,280	370	83,398	1,384	21,048	6,462	21,301	152,460
weniger . . .	—	—	44,792	—	—	—	1,149	—	—	—	—	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
											1888		1887	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	301,416	01	22,481	73	18,258	32	580,673	21	922,829	27	1,636	22	1,645	98
Februar . . .	279,144	54	22,420	34	16,683	52	603,534	79	921,783	19	1,634	37	1,626	12
März . . .	325,419	36	26,706	41	18,464	57	739,943	69	1,110,534	03	1,969	03	1,809	83
April . . .	447,873	84	29,208	42	16,399	69	664,898	87	1,158,380	82	2,053	87	1,903	81
Mai . . .	536,682	76	35,453	94	21,643	41	698,327	52	1,292,107	63	2,290	97	2,033	06
Juni . . .	481,114	09	37,479	36	20,618	68	646,947	05	1,186,159	18	2,103	12	2,019	20
Juli . . .	613,344	70	49,255	46	24,578	72	659,758	96	1,346,937	84	2,388	19	2,334	03
August . . .	671,539	—	51,121	44	25,433	72	712,117	82	1,460,211	98	2,589	03	2,441	98
September . . .	600,205	19	41,118	78	32,132	70	784,300	59	1,457,757	26	2,584	68	2,436	14
Oktober . . .	495,316	74	36,887	17	25,371	01	926,795	61	1,484,370	53	2,631	86	2,425	46
November . . .	367,089	43	28,952	57	19,977	24	799,013	84	1,215,033	08	2,154	31	1,919	32
Dezember . . .	346,587	99	25,223	77	16,818	59	716,724	24	1,105,354	59	1,959	85	1,844	34
Total gegenüber 1887:	5,465,733	65	406,309	39	256,380	17	8,533,036	19	14,661,459	40	25,995	50	24,439	27
mehr . . .	124,445	62	—	—	—	—	764,145	14	877,711	20	1,556	23	—	—
weniger . . .	—	—	5,276	74	5,602	82	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen			Güter			Gegenüber 1887		Rangordnung der Stationen	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
1. Rorschach	61,040	174	307	12,116	18,266	30,382	+ 6,212	- 605	20	7
2. Horn	18,021	31	47	9,401	6,052	15,453	- 576	+ 3,146	79	18
3. Arbon	57,567	155	420	2,079	6,611	8,690	+ 205	- 6	25	36
4. Egnach	22,861	69	291	1,648	4,030	5,678	+ 1,826	+ 740	58	51
5. Romanshorn	115,451	433	5,281	246,192	29,754	275,946	+ 5,678	+ 63,199	6	2
6. Uttwil	11,903	21	63	1,281	1,611	2,892	- 374	+ 387	110	87
7. Kesswil	11,365	12	49	1,163	1,361	2,524	- 258	- 319	114	92
8. Güttingen	15,853	21	96	987	1,777	2,764	+ 557	+ 286	90	90
9. Altnau	15,131	35	191	1,164	1,023	2,187	- 262	+ 1,073	95	98
10. Münsterlingen	19,304	34	151	604	2,795	3,399	+ 323	+ 753	69	78
11. Kreuzlingen	20,388	80	148	2,191	3,854	6,045	- 172	+ 829	63	47
12. Konstanz	56,514	243	665	19,514	8,158	27,672	+ 2,546	- 3,356	26	10
13. Emmishofen-Egelshofen	18,151	45	313	4,074	2,384	6,458	+ 387	+ 442	77	44
14. Tägerwilen	15,680	27	41	538	816	1,354	+ 435	+ 22	92	117
15. Ermatingen	21,197	135	314	1,777	1,262	3,039	- 319	+ 350	61	84
16. Mannenbach	8,144	24	72	593	310	903	- 296	+ 180	126	130
17. Berlingen	7,050	16	99	529	592	1,121	+ 125	- 58	132	124
18. Steckborn	19,839	51	146	2,406	2,099	4,505	+ 780	+ 1,598	66	66
19. Mammern	14,303	23	142	545	493	1,038	+ 742	+ 213	100	126
20. Eschenz	7,863	15	353	890	976	1,866	+ 523	+ 907	129	105
21. Stein am Rhein	19,132	67	565	2,425	2,769	5,194	- 894	+ 86	72	56
22. Etzweilen	6,245	5	476	386	143	529	+ 725	+ 329	138	137
23. Hemmishofen	7,346	4	64	947	954	1,901	- 485	+ 683	131	104
24. Ramsen	9,833	9	1,212	806	747	1,553	+ 560	+ 123	119	111
25. Arlen-Rielasingen	12,550	9	38	1,332	3,771	5,103	- 64	+ 202	107	58
26. Singen	16,492	12	7,096	19,400	12,933	32,333	+ 1,506	+ 4,111	86	6
27. Stammheim	18,360	61	2,450	2,983	1,989	4,972	- 592	+ 129	76	59
28. Ossingen	9,511	22	996	791	575	1,366	+ 422	- 189	120	116
29. Thalheim-Altikon	13,959	66	439	605	301	906	+ 587	+ 18	101	129
30. Dynhard	6,709	10	137	1,094	365	1,459	- 367	+ 147	135	113
31. Seuzach	6,867	9	46	504	330	834	+ 225	- 125	133	133
32. Oberwinterthur	10,102	18	33	301	1,468	1,769	+ 2,406	+ 683	118	108
33. Amriswil	59,667	264	3,739	3,957	10,248	14,205	- 333	+ 1,647	23	22
34. Erlen	28,960	118	408	1,820	3,302	5,122	+ 1,565	+ 1,685	45	57
35. Sulgen	41,591	93	484	3,532	2,350	5,882	+ 2,449	+ 2,155	32	49
36. Kradolf	15,699	66	143	1,650	3,237	4,887	+ 907	+ 1,292	91	61
37. Sitterthal	9,282	42	106	1,649	9,307	10,956	- 106	+ 3,458	121	31
38. Bischofszell	35,163	164	665	2,566	9,165	11,731	+ 2,007	+ 2,945	38	28
39. Hauptwil	11,839	30	361	586	4,022	4,608	+ 45	+ 910	111	73
Übertrag	876,932	2,713	28,647	357,026	162,200					

* Die Angaben über den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr beziehen sich bei den einzelnen Stationen sowohl, als bei dem Total von fremden Bahnen nur auf den Versandt; die Personenzahl ergibt sich aus den ausgegebenen Billeten mit Verdopplung der Retourbillete.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1887		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per-sonen-zahl	Güter-gewicht
Übertrag . . .	876,932	2,713	28,647	357,026	162,200					
40. Arnegg	17,646	55	185	263	4,083	4,346	+ 699	+ 1,204	82	67
41. Gossau	24,775	36	275	324	2,749	3,073	+ 817	- 162	54	83
42. Bürglen	36,015	98	711	3,907	9,674	13,581	+ 1,662	+ 1,306	36	25
43. Weinfelden	60,921	192	3,293	5,040	8,556	13,596	- 476	+ 1,936	21	24
44. Märstetten	32,557	64	1,957	7,743	8,633	16,376	- 871	+ 1,461	40	19
45. Müllheim-Wigoltingen .	34,704	96	1,957	3,548	4,987	8,535	- 1,220	+ 2,036	39	37
46. Felben	26,027	48	1,122	2,203	1,515	3,718	+ 177	+ 909	50	75
47. Frauenfeld	87,980	389	3,087	10,564	19,004	29,568	- 2,513	+ 1,828	11	8
48. Islikon	27,923	33	352	1,229	1,721	2,950	- 2,086	+ 1,351	47	86
49. Wiesendangen	26,577	10	173	248	721	969	- 665	- 94	49	127
50. Winterthur	357,425	1,269	5,778	32,526	88,908	121,434	+ 6,154	- 3,601	2	3
51. Hettlingen	16,061	14	95	79	187	266	+ 775	- 38	89	145
52. Henggart	23,299	89	873	1,398	1,099	2,497	+ 121	+ 567	57	93
53. Andelfingen	32,063	104	1,060	1,575	1,626	3,201	+ 1,932	+ 324	41	82
54. Marthalen	25,899	67	1,220	3,876	4,060	7,936	- 726	+ 2,342	51	40
55. Dachsen	19,503	42	161	264	587	851	+ 883	+ 63	68	132
56. Schaffhausen	68,740	436	4,096	33,599	21,042	54,641	+ 2,911	- 3,128	15	4
57. Töss	14,647	35	11	5,614	17,236	22,850	+ 1,854	+ 2,937	97	12
58. Wülflingen	12,178	16	29	368	3,611	3,979	+ 2,187	+ 352	109	74
59. Pfungen-Neftenbach	22,833	27	156	4,534	9,005	13,539	+ 1,054	+ 642	59	26
60. Embrach-Rorbas	39,095	86	165	4,484	5,731	10,215	- 1,471	+ 1,130	33	33
61. Bülach	47,748	129	1,933	2,106	2,825	4,931	- 3,425	- 506	30	60
62. Niederglatt	20,071	77	629	1,086	776	1,862	+ 1,390	- 156	65	107
63. Buchs (Zürich)	4,029	8	30	73	314	387	- 288	+ 168	142	142
64. Otelfingen	10,769	28	110	1,841	241	2,082	- 656	- 49	117	102
65. Würenlos	11,663	25	58	433	192	625	- 811	- 191	112	136
66. Glattfelden	7,783	14	73	370	756	1,126	+ 1,549	- 6	130	123
67. Eglisau	27,103	145	2,569	2,524	1,987	4,511	+ 626	+ 154	48	65
68. Zweidlen	2,204	4	24	607	1,703	2,310	- 55	+ 473	145	97
69. Weiach-Kaiserstuhl . .	12,907	42	548	1,594	894	2,488	- 631	- 353	103	94
70. Rümikon	3,626	11	67	1,811	53	1,864	- 103	+ 791	143	106
71. Reckingen	4,487	6	60	3,658	441	4,099	- 691	+ 584	141	71
72. Zurzach	16,190	64	518	1,996	1,035	3,031	+ 331	+ 304	88	85
73. Koblenz	13,752	21	695	4,865	1,325	6,190	- 47	- 529	102	45
74. Kemptthal	48,290	26	321	1,752	6,782	8,534	- 800	+ 1,177	28	38
75. Effretikon	85,675	51	1,194	1,942	2,123	4,065	+ 3,719	+ 89	12	72
76. Illnau	16,195	39	593	687	1,909	2,596	+ 71	+ 199	87	91
77. Fehraltorf	15,660	30	325	1,513	1,856	3,369	- 250	+ 245	93	80
78. Pfäffikon	30,419	115	685	2,005	7,235	9,240	- 26	+ 175	40	35
Übertrag . . .	2,262,371	6,754	65,835	511,275	409,382					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1887		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,262,371	6,754	65,835	511,275	409,382					
79. Kempten . . .	14,471	117	98	1,359	4,293	5,652	+	86	+	539
80. Wetzikon . . .	11,550	19	326	1,285	3,530	4,815	+	66	+	259
81. Hinweil . . .	12,838	56	324	716	2,937	3,653	+	941	+	122
82. Bassersdorf . . .	25,565	51	323	383	1,988	2,371	-	72	+	548
83. Kloten . . .	17,911	68	226	877	864	1,741	+	1,365	+	667
84. Seebach . . .	1,827	5	3	622	839	1,461	+	26	+	277
85. Affoltern b. H. . .	4,727	8	8	139	140	279	+	591	+	25
86. Regensdorf-Watt. . .	8,089	15	60	218	679	897	-	1,160	-	123
87. Buchs-Dällikon . . .	8,661	12	80	150	145	295	-	469	-	32
88. Dietlikon . . .	24,531	16	101	864	1,140	2,004	-	1,431	-	470
89. Wallisellen . . .	60,783	53	220	2,520	1,782	4,302	-	1,449	-	2,838
90. Örlikon*) . . .	158,670	97	205	4,877	17,754	22,631	+	6,796	+	1,917
91. Glattbrugg . . .	12,368	20	37	127	336	463	+	551	-	1,149
92. Rümlang . . .	14,449	13	59	814	2,540	3,354	+	1,055	-	227
93. Oberglatt . . .	14,804	23	243	200	263	463	-	1,039	+	50
94. Niederhasli . . .	6,622	29	132	40	153	193	-	1,122	-	70
95. Dielsdorf . . .	30,058	135	1,060	9,948	1,559	11,507	+	1,057	-	2,981
96. Zürich † . . .	835,331	4,107	5,056	90,044	268,906	358,950	+	28,049	+	14,958
97. Enge . . .	145,535	222	587	1,694	2,454	4,148	+	17,869	-	758
98. Wollishofen . . .	35,467	22	57	12,283	23,676	35,959	+	1,377	-	2,763
99. Bendlikon (Kilchberg) . . .	68,124	32	85	640	986	1,626	-	576	+	76
100. Rüschlikon . . .	47,815	49	101	548	1,857	2,405	+	1,118	+	496
101. Thalweil . . .	108,068	139	229	3,519	12,591	16,110	+	6,039	+	2,312
102. Oberrieden . . .	36,062	35	101	1,405	4,578	5,983	+	3,054	-	2,215
103. Horgen . . .	109,569	271	359	5,881	13,495	19,376	+	5,497	-	1,651
104. Au (Zürich) . . .	17,215	53	41	—	448	448	+	146	+	81
105. Wädenswil . . .	95,101	305	543	7,452	15,830	23,282	+	341	-	714
106. Richterswil . . .	67,497	243	450	9,810	11,191	21,001	+	648	+	2,393
107. Pfäffikon (Schwyz) . . .	17,742	28	220	769	495	1,264	-	827	-	389
108. Lachen . . .	31,245	79	2,703	4,895	4,657	9,552	-	35	-	3,275
109. Siebnen (Wangen) . . .	24,139	35	489	1,464	4,282	5,746	-	122	+	248
110. Reichenburg . . .	16,983	72	385	377	921	1,298	+	89	+	148
111. Bilten . . .	8,343	13	154	625	202	827	-	314	-	208
112. Ziegelbrücke . . .	8,094	14	213	580	248	828	+	1,146	+	284
113. N.-O.-Urnen . . .	19,061	31	104	443	2,399	2,842	+	1,562	-	503
114. Näfels-Mollis . . .	18,998	64	100	1,675	3,567	5,242	+	2,588	-	46
115. Netstal . . .	11,043	37	73	1,427	5,978	7,405	+	769	+	429
116. Glarus . . .	69,275	228	428	5,787	13,379	19,166	+	2,977	-	217
117. Ennenda . . .	20,363	39	19	897	7,176	8,073	+	1,582	-	191
Übertrag . . .	4,501,365	13,609	81,837	688,629	849,640					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1887		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
Übertrag . . .	4,501,365	13,609	81,837	688,629	849,640					
118. Mitlödi	16,771	21	29	550	1,607	2,157	+ 920	+ 191	85	99
119. Schwanden	52,308	70	1,270	4,225	9,423	13,648	+ 1,828	+ 409	27	23
120. Nidfurn-Haslen	19,729	22	26	497	1,589	2,086	+ 1,686	- 270	67	101
121. Luchsingen	25,358	34	76	1,367	4,187	5,554	+ 1,082	+ 212	53	53
122. Diesbach	9,070	5	27	561	510	1,071	+ 383	+ 463	122	125
123. Rüti (Glarus)	5,890	7	61	379	903	1,282	- 591	- 282	139	119
124. Lintthal	20,489	42	216	2,289	3,007	5,296	+ 507	+ 397	62	54
125. Altstetten	98,896	58	76	4,958	8,520	13,478	+ 4,518	- 2,073	9	27
126. Schlieren	41,624	42	112	2,090	2,718	4,808	+ 691	- 345	31	63
127. Dietikon	67,667	95	449	2,342	8,743	11,585	+ 2,804	- 732	18	29
128. Killwangen	19,194	34	208	369	769	1,138	- 240	- 557	70	122
129. Wettingen	18,615	30	106	1,564	1,881	3,445	+ 412	- 39	75	77
130. Baden-Oberstadt	22,611	38	115	6,746	1,612	8,358	+ 562	+ 537	60	39
131. Dätwyl	8,971	19	47	868	1,245	2,113	+ 790	+ 298	123	100
132. Mellingen	19,158	80	532	4,371	1,794	6,165	+ 1,572	+ 1,934	71	46
133. Mägenwyl	3,208	8	16	2,660	110	2,770	- 67	- 830	144	89
134. Othmarsingen	6,852	11	28	977	272	1,249	- 690	+ 427	134	121
135. Lenzburg	28,678	83	906	2,895	7,627	10,522	+ 204	+ 677	46	32
136. Hunzenschwyl	6,369	25	3	147	327	474	- 594	+ 42	137	138
137. Suhr	10,790	20	360	465	945	1,410	+ 93	- 107	116	115
138. Baden	125,798	645	908	4,870	9,666	14,536	+ 3,862	+ 256	5	21
139. Turgi	58,311	50	812	1,921	2,705	4,626	+ 3,992	- 238	24	64
140. Siggenthal	12,764	43	186	2,410	1,882	4,292	+ 416	- 960	105	69
141. Döttingen-Klingnau	18,063	43	763	1,668	1,702	3,370	+ 191	+ 643	78	79
142. Brugg	73,706	204	3,076	12,353	5,926	18,279	+ 89	+ 1,227	13	17
143. Schinznach	15,599	48	55	276	687	963	+ 753	- 128	94	128
144. Wildegg	37,675	47	282	3,326	3,344	6,670	+ 2,006	+ 279	34	43
145. Ruppertsweil	12,664	7	13	488	939	1,427	- 245	+ 197	106	114
146. Aarau	68,581	291	1,898	18,685	9,171	27,856	- 4,750	+ 2,004	16	9
Zürich - Zug - Luzern, Bötzbahn und fremde Bahnen	466,642	3,877	31,154	554,926	386,921	941,847	+ 676	+ 71,919		
Rundfahrten	151,100	—	—	—	—	—	+ 18,175	—		
Transitverkehr	124,550	1,404	165,556	444,102	444,102	888,204	+ 4,562	+ 118,356		
Total	6,169,066	21,012	291,203	1,774,474	1,774,474					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1887	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee	13,791	3,246	11,352	2,857	25,143	6,103	- 408	- 515
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen †	25,607	24,797	16,491	7,232	42,098	32,029	+ 3,673	+ 2,776
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . .	62,498	43,861	54,974	167,510	117,472	211,371	+ 5,973	+ 10,412
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	213,277	83,846	194,758	61,693	408,035	145,539	+ 4,648	- 6,207
Tössthalbahn	8,007	10,472	9,935	5,402	17,942	15,874	+ 2,043	- 164
Wädenswil-Einsiedeln	32,277	3,508	10,482	2,520	42,759	6,028	- 1,450	+ 693
Gotthardbahn und Italien †	2,821	12,386	2,536	19,883	5,357	32,269	+ 1	+ 2,825
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	84,225	178,605	92,278	80,024	176,503	258,629	- 758	+ 51,223
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	51,237	16,546	57,008	148,418	108,245	164,964	- 3,369	+ 4,182
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,090	2,399	8,724	15,112	14,814	17,511	- 3,271	+ 1,372
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	7,112	6,323	4,311	21,787	11,423	28,110	+ 2,076	- 723
Österreich-Ungarn via Arlberg	4,077	932	3,793	22,488	7,870	23,420	- 779	+ 6,045
Total	511,019	386,921	466,642	554,926	977,661	941,847	+ 8,379	+ 71,919
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen. § Verkehr der Stationen Zürich und Örliken nach und von der Glatthalllinie nicht inbegriffen. * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Zürichsee-Dampfboote	13	774	3	209	16	983	- 14	- 155
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen . .	541	813	413	7,881	954	8,694	+ 108	+ 1,101
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	4,884	2,249	8,521	1,702	13,405	3,951	+ 2,129	- 202
Tössthalbahn	91	283	181	193	272	476	+ 180	+ 102
Wädenswil-Einsiedeln	3,127	148	548	54	3,675	202	+ 13	+ 24
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	84	869	48	503	132	1,372	- 25	+ 232
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	442	3,008	1,028	4,981	1,470	7,989	- 25	- 197
K. Württemberg. Staatsbahn	199	115	164	272	363	387	- 72	- 248
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	945	804	738	2,035	1,683	2,839	- 109	- 63
Österreich-Ungarn via Arlberg	195	24	174	2,439	369	2,463	- 144	+ 1,262
Übertrag	10,521	9,087	11,818	20,269	22,339	29,356		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1887	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	10,521	9,087	11,818	20,269	22,339	29,356		
Zürichsee-Dampfboote	6	2,506	10	342	16	2,848	+ 7	+ 175
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	8,581	24,200	10,390	15,029	18,971	39,229	- 128	+ 4,331
Tössthalbahn	11	1,424	19	107	30	1,531	+ 23	+ 645
Wädenswil-Einsiedeln	8,633	1,872	504	51	9,137	1,923	- 2,701	- 88
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	357	898	162	382	519	1,280	+ 23	+ 112
Gr. Bad. Bahn	24	171	—	10	24	181	+ 24	- 77
K. Württemberg. Staatsbahn	23	2	—	23	23	25	+ 10	- 12
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	507	360	378	5,492	885	5,852	+ 251	+ 125
Österreich-Ungarn via Arlberg	2,906	1,749	2,812	25,087	5,718	26,836	+ 558	+ 17,923
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,108	—	390	—	1,498	—	+ 511
Vereinigte Schweizerbahnen	2,960	659	2,144	224	5,104	883	+ 824	- 341
Tössthalbahn	92	839	136	135	228	974	- 2	- 91
Wädenswil-Einsiedeln	8,341	659	1,466	541	9,807	1,200	+ 2,031	+ 369
Gotthard und Italien	1,536	1,633	1,693	12,252	3,229	13,885	+ 382	+ 1,196
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	7,556	40,588	6,870	23,227	14,426	63,815	- 657	+ 7,353
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	611	2,727	660	107,387	1,271	110,114	- 30	+ 2,470
K. Württemberg. Staatsbahn	1	1,413	2	11,854	3	13,267	- 4	+ 1,615
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	606	—	6,231	—	6,837	—	+ 1,523
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	15	—	85	—	100	—	+ 78
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	36	—	115	—	151	—	- 50
Wädenswil-Einsiedeln	32	—	1	—	33	—	- 7	—
Gotthardbahn	23	41	26	424	49	465	+ 42	- 111
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	5	773	1	1,205	6	1,978	- 9	+ 537
Gr. Bad. Bahn	—	83	—	9,002	—	9,085	—	+ 1,029
	Von Wädenswil- Einsiedeln		Nach Wädenswil- Einsiedeln					
Zürichsee-Dampfboote	—	5	—	—	—	5	—	- 23
Gotthardbahn	29	11	64	180	93	191	+ 23	+ 60
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	328	78	3,533	202	3,861	280	- 193	+ 52
Gr. Bad. Bahn	245	233	8,520	103	8,765	336	+ 858	- 43
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	5,986	—	5,986	—	+ 1,706	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	39	—	3,046	—	3,085	—	- 1,541	—
Österreich-Ungarn via Arlberg	144	—	1,786	—	1,930	—	- 542	—
Übertrag	53,511	93,776	62,027	240,349	115,538	334,125		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1887	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	53,511	93,776	62,027	240,349	115,538	334,125	—	—
Centralbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
Badische Bahn und weiter	43	5,758	197	6,810	240	12,568	- 15	- 1,995
Württemberg und weiter	229	2,768	553	3,676	782	6,444	- 47	+ 656
Bayern und weiter	198	5,678	185	5,624	383	11,302	+ 111	- 486
Oesterreich und weiter via Arlberg	7	—	1	—	8	—	—	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	996	—	778	—	1,774	—	+ 199
Aarg. Südbahn	97	740	864	552	961	1,292	+ 93	+ 213
Seethalbahn	931	593	1,396	318	2,327	911	+ 1,256	- 101
Gotthard und Italien	—	165	—	941	—	1,106	—	+ 373
Gr. Bad. Bahn	764	494	692	2,114	1,456	2,608	- 241	+ 454
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter ge- legene Bahnen	99	2,579	146	1,773	245	4,352	- 13	- 1,749
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	634	7,948	453	23,766	1,087	31,714	+ 228	+ 7,358
Österreich-Ungarn via Arlberg	698	2,051	782	33,622	1,480	35,673	+ 185	+ 13,905
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Württemberg. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
Zürichsee-Dampfboote	—	217	—	16	—	233	—	+ 133
Vorarlbergbahn	19	—	24	—	43	—	+ 9	- 330
Total des Transitverkehrs	57,230	123,763	67,320	320,339	124,550	444,102	+ 4,562	+ 59,178
Gesammttotal	568,249	510,684	533,962	875,265	1,102,211	1,385,949	+ 12,941	+ 131,097

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1887	1888	Gegenüber 1887	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	191,620	267,444	75,824	—
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	46,057	51,944	5,887	—
3. Kartoffeln	21,730	21,249	—	481
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	4,249	5,636	1,387	—
5. Baumfrüchte	17,859	35,882	18,023	—
6. Weintrauben zur Weinbereitung	1,408	1,704	296	—
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	6,432	7,753	1,321	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	14,073	14,729	656	—
9. Eier	2,282	2,870	588	—
10. Kaffee	4,651	3,999	—	652
11. Kaffee-Surrogate	4,251	3,932	—	319
12. Zucker, raffinirt	15,047	14,827	—	220
13. Rohzucker	2,468	989	—	1,479
14. Tabak, roh und fabrizirt	2,989	2,994	5	—
	335,116	435,952	100,836	—
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	9,300	9,721	421	—
16. Wein und Most, Speiseessig	52,069	62,843	10,774	—
17. Bier	19,207	20,269	1,062	—
18. Branntwein und Liqueur	2,442	1,971	—	471
19. Mineralwasser	1,616	2,150	534	—
	84,634	96,954	12,320	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrath und Effekten	14,500	14,787	287	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,309	2,125	—	184
	16,809	16,912	103	—
	436,559	549,818	113,259	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	42,415	52,006	9,591	—
23. Torf	6,865	6,843	—	22
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	315,417	305,565	—	9,852
	364,697	364,414	—	283
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	55,842	57,723	1,881	—
26. Backsteine, Ziegel	32,445	39,400	6,955	—
27. Dachschiefer	3,305	3,644	339	—
28. Kalksteine, Gypssteine	5,940	6,184	244	—
29. Kalk und Gyps	17,047	19,778	2,731	—
30. Cement, Trass	29,280	29,942	662	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	4,591	4,224	—	367
32. Asphalt	4,637	4,653	16	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	8,732	9,534	802	—
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	109,423	109,270	—	153
	271,242	284,352	13,110	—
Übertrag	1,072,498	1,198,584	126,086	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1887	1888	Gegenüber 1887	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,072,498	1,198,584	126,086	—
D. Metallindustrie:				
35. Eisen, roh und alt, Erze	37,213	34,137	—	3,076
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	38,864	40,828	1,964	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	6,070	4,801	—	1,269
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	13,678	14,853	1,175	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	4,747	4,901	154	—
40. Maschinen, zusammengesetzte	3,368	3,900	532	—
41. Maschinentheile	25,263	24,849	—	414
	129,203	128,269	—	934
E. Textilindustrie:				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
42. Baumwolle, roh	22,389	19,169	—	3,220
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	33,416	34,675	1,259	—
44. Baumwollstoffe und Waaren	22,049	22,834	785	—
45. Baumwollabfälle	5,885	6,062	177	—
	83,739	82,740	—	999
<i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	3,577	5,711	2,134	—
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf, etc.	3,292	3,317	25	—
	6,869	9,028	2,159	—
<i>c) in Seide.</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons	545	351	—	194
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	6,767	7,004	237	—
	7,312	7,355	43	—
<i>d) in Wolle.</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,273	3,007	—	266
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	6,077	6,061	—	16
	9,350	9,068	—	282
	107,270	108,191	921	—
F. Gerberei:				
52. Felle und Häute	5,081	5,383	302	—
53. Rinde	7,139	6,644	—	495
54. Gerbstoffe	333	379	46	—
55. Leder und Lederwaaren	4,536	4,787	251	—
	17,089	17,193	104	—
G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	2,530	2,660	130	—
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	4,825	5,199	374	—
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	3,475	3,592	117	—
59. Thonröhren aller Art	2,251	2,410	159	—
	13,081	13,861	780	—
H. Papierfabrikation:				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier- spähne	11,074	14,563	3,489	—
61. Papier und Carton (A u. B)	8,214	7,721	—	493
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	2,934	3,414	480	—
	22,222	25,698	3,476	—
I. Strohindustrie.				
63. Strohwaaren aller Art	329	336	7	—
Übertrag	1,361,692	1,492,132	130,440	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1887	1888	Gegenüber 1887	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,361,692	1,492,132	130,440	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	14,685	26,163	11,478	—
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,511	2,534	23	—
66. Holzwaaren	5,326	5,651	325	—
	22,522	34,348	11,826	—
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren	5,137	5,361	224	—
68. Farbholz	1,180	1,077	—	103
69. Farberden	1,721	1,928	207	—
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	4,853	5,618	765	—
71. Soda	5,850	6,716	866	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	15,980	16,199	219	—
73. Säuren, Laugen, Beizen	9,142	9,104	—	38
74. Weinstein und Weinhefe	476	674	198	—
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	8,325	8,436	111	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,855	1,717	—	138
77. Stärke, Stärkemehl	3,206	3,718	512	—
78. Chinarinde	22	17	—	5
79. Mineralöle (Petroleum)	15,053	17,626	2,573	—
80. Vegetabilische Öle	8,099	7,631	—	468
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	5,140	4,865	—	275
82a. Schwefel	635	623	—	12
82b. (95.) Zündwaaren	698	729	31	—
83. Sprit	7,921	4,065	—	3,856
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	23,762	23,027	—	735
85. Eis	1,867	1,355	—	512
86. Heu und Stroh	6,470	8,967	2,497	—
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	1,597	1,921	324	—
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	2,439	4,827	2,388	—
89. Düngmittel aller Art	34,456	34,940	484	—
	165,884	171,141	5,257	—
M. Hilfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	6,866	8,351	1,485	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	15,651	18,025	2,374	—
	22,517	26,376	3,859	—
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	6,980	6,643	—	337
93. Sammelladungen	3,458	3,882	424	—
94. Übrige Wagenladungen	8,730	11,427	2,697	—
	19,168	21,952	2,784	—
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	30,231	28,525	—	1,706
Total	49,399	50,477	1,078	—
Gesammttotal	1,622,014	1,774,474	152,460	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen			
Durch- schnittl. Bahn- länge Kilometer	Personen		Güter	Personen per Tonnen- kilometer		Güter per Tonnen- kilometer	per Zugskilometer		per Wagen- achsenkilom.		per Bahnkilometer			Total	Fr.	per Bahnkilom.
	Anzahl	Tonnen		Cts.	Fr.		Cts.	Fr.	Cts.	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			
1855	60	113,000	29,000	5.52	—	15.96	—	—	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	34,000	6.04	—	16.39	—	—	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	58,013	5.02	—	13.82	—	—	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	49,603	5.08	—	14.67	—	—	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	62,456	5.20	—	15.25	—	—	21.25	—	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	87,353	5.32	—	14.56	—	—	22.44	—	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	134,433	5.20	—	12.92	—	7.06	21.71	—	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	139,487	5.10	—	12.85	—	6.19	20.54	—	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	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	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	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	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	4.83	50.40	11.60	—	5.38	17.14	—	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	4.83	49.80	10.20	—	5.66	17.36	—	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	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	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	4.88	51.40	10.40	—	5.99	18.65	—	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	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	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	4.36	52.00	9.80	—	5.65	16.95	—	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	4.28	51.40	10.00	—	5.57	16.16	—	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	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	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	4.40	53.84	10.87	—	5.40	18.32	—	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	4.48	54.32	10.39	—	5.65	19.19	—	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	226,700	1,115	4.52	55.15	10.27	—	5.53	19.23	—	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	540	205,463	1,017	4.51	55.77	10.27	—	5.31	19.45	—	9,274	567	358	13,618	23,817	377
1882	541	205,808	1,036	4.55	56.08	10.11	—	5.43	19.67	—	9,361	581	376	14,583	24,901	420
1883	541	243,308	1,124	4.41	56.30	9.79	—	5.57	20.01	—	10,739	633	373	14,349	26,094	414
1884	541	201,292	1,123	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	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	4.46	61.85	9.26	—	4.86	18.83	—	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	4.44	61.78	9.12	—	4.76	18.30	—	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	4.43	59.25	8.77	—	4.87	18.21	—	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685

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.

1887						1888		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer						Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente				Fr.	Cts.	Prozente
454,511	17	4.74	I. Allgemeine Verwaltung	.	.	473,748	67	4.70
2,058,869	28	21.50	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	.	.	2,039,119	76	20.23
3,090,664	20	32.27	III. Expeditions- und Zugsdienst	.	.	3,204,523	13	31.78
3,047,492	66	31.81	IV. Fahrdienst	.	.	3,123,422	85	30.98
926,952	22	9.68	V. Verschiedene Ausgaben	.	.	1,241,228	58	12.31
9,578,489	53	100	Totalausgaben	.	.	10,082,042	99	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt eine Vermehrung um Fr. 503,553. 46 Cts., die wesentlich durch grössere Fahrleistungen (168,811 Zugskilometer mehr), sowie durch die zu Titel V folgenden Aufschlüsse begründet wird. Im Einzelnen wird auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Ausgabenposten verwiesen.

I. „Allgemeine Verwaltung.“ Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 19,237. 50 Cts. Während beim Kanzleipersonal (I a 2) eine Minderausgabe zu verzeichnen ist, weisen andere Dienstzweige Mehrausgaben auf, so die Betriebskontrolle (I a 6) für Gehaltsaufbesserungen und für grössere Antheile der Nordostbahn an den Kosten der Abrechnung aus dem Fahrposttransportverkehr beziehungsweise für geringere Antheile fremder Verwaltungen an den Abrechnungskosten des direkten Verkehrs, ferner Kap. I B 1 für Druckkosten aus Anlass von zwei ausserordentlichen Generalversammlungen, von zwei Beschwerdeschriften an die Bundesversammlung betreffend Baumatorien und Dampfbootkonzessionen, sowie für Druckkosten der neuen Statuten der Pensions- und Hülfskasse, und Kap. I B 4 für den Antheil der Nordostbahn an den vermehrten Kosten des Schweizerischen Eisenbahnverbandes.

II. „Unterhalt und Aufsicht der Bahn.“ Auf diesem Titel ist eine Minderausgabe von Fr. 19,749. 52 Cts. zu verzeichnen, als Fazit einer Reihe von Mehr- und Minderausgaben. Die grösste Mehrausgabe im Betrage von über Fr. 98,000 entstand auf dem Kapitel II B 3 „Hochbau“, in Folge Umbau der Hallendächer in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn, in Folge Erstellung umfangreicher provisorischer Getreidelager im Bahnhof Romanshorn auf Betriebsrechnung und Versetzen des Güterschuppens der Station Örlikon. Dieser Mehrausgabe stehen dann aber Minderausgaben auf den Kapiteln II B a 1 „Unterbau“, II B b 1, 2 und 3 „Erneuerung des Oberbaues“ im Gesamtbetrage von über Fr. 117,000 gegenüber. Diese Minderausgaben haben ausser dem Wegfall ausserordentlicher

Reparaturen am Brandschenketunnel darin ihren Grund, dass auf die sehr umfangreichen Geleisumbauten, welche im Jahr 1887 vorgenommen wurden, eine Reduktion derselben im Berichtsjahr folgte. In letzterm wurden nämlich 26,322 *m* Geleise umgebaut (1887: 33,388 *m*), auf 31,893 *m* Geleise eiserne Schwellen eingelegt (1887: 36,108 *m*) und 60,990 (1887: 71,330) Stück Holzschwellen ausgewechselt.

Geleisumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von Profil II aus Eisen auf Profil V von Stahl mit Eisenschwellen	2,377 <i>m</i>
" " III " " " " V " " " "	3,795 "
" " IV " " " " V " " " "	490 "
" " N. B. " " " " V " " " "	3,481 "
" " V " " " " V " " " "	14,672 "
" " II " " " " V " " " Belassung der Holzschwellen	126 "
" " III " " " " V " " " " " " "	174 "
" " IV " " " " V " " " " " " "	8 "
" " V " " " " V " " " " " " "	119 "
" " III " " " " V " Eisen " " " "	789 "
" " IV " " " " V " " " " " " "	291 "
Total 26,322 <i>m</i> Geleise.	

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

Schienen vom Normalprofil V 556,676 *m* Geleise = 74.7 0/0
 " von andern Profilen 188,232 *m* " = 25.3 0/0

Von jenen 556,676 laufende Meter Geleise von Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen 413,080 *m* = 74.2 0/0
 Eisenschienen 143,596 *m* = 25.8 0/0.

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende 1888 162,640 laufende Meter = 21.8 0/0.

III. „Expeditions- und Zugsdienst.“ Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 113,858. 93 Cts., an welcher fast alle Kapitel partizipiren. Dieselbe wird begründet durch Vermehrung des Stationspersonals und Gehaltsaufbesserungen an dasselbe, sowie durch Mehrbelastung der Nordostbahn für Mitbenutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe und Minderbezüge von diesfälligen Kostenanteilen fremder Verwaltungen (Kap. III A 2 a), durch Vermehrung des Rangirpersonals und Gehaltsaufbesserungen an dasselbe (III A 2 b), durch die grossen Getreidezufuhren ins Lagerhaus Romanshorn in der zweiten Hälfte des Jahres, indem der Verkehr desselben im Jahr 1888 mit 209,291 Tonnen denjenigen des Jahres 1887 mit 136,170 Tonnen um etwa 53 0/0 überstieg (Kap. III A 2 e), ferner durch die der grössern Fahrleistungen wegen nothwendig gewordene Vermehrung des Zugpersonals und Besserstellung desselben mittelst eines neuen Regulativs über Nebenbezüge (Kap. III A 3), sowie durch grössern Gaskonsum im Bahnhof Zürich (III B 2). Minderausgaben sind zu verzeichnen auf Kap. III B 1, wo eine Verminderung der Druckkosten für Tarife stattgefunden hat, und auf Kap. III B 3 zufolge des Wegfalls ausserordentlicher Anschaffungen von Stationsinventar.

IV. „Fahrdienst.“ Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 75,930. 19 Cts. entstanden, obschon für Erneuerung des Rollmaterials (Kap. IV C b) annähernd Fr. 100,000 weniger verrechnet wurden, worüber das Nähere aus der Rechnung über den Erneuerungsfonds zu ersehen ist. Mehrausgaben zeigt namentlich Kap. IV A 2 zufolge Vermehrung des Maschinenpersonals, welche die gesteigerten Fahrleistungen und die Forderungen des Eisenbahndepartements hinsichtlich geringerer Beanspruchung dieses Personals nothwendig gemacht hatten, und zufolge Bewilligung von Gehalts- und Lohnaufbesserungen, sodann noch das Kap. IV B a 1 Brennmaterial für Lokomotiven, indem die Leistungen der Lokomotiven im Fahr- und Rangirdienst 279,365 Kilometer mehr als im Vorjahr betrugen.

Der kilometrische Kohlenverbrauch ist, wie aus der, der „Statistik des Betriebsdienstes“ beigelegten, Tabelle A I ersichtlich, ebenfalls gestiegen. Die Erklärung dieser Erscheinung liegt in folgenden Momenten: Grössere Zugbelastung, namentlich für die schwereren Maschinen, vermehrte Anwendung der Luftdruckbremsen, fortdauernde Zunahme des Eigengewichts der Güterwagen, der lang andauernde Winter, und die Anwendung der Dampfheizung. Wird übrigens, was wohl richtiger ist, der Kohlenverbrauch auf den Durchschnitt von fünf Tonnenachsen ausgerechnet, so ergibt sich, dass derselbe für die beförderte Lasteneinheit eher etwas zurückgegangen ist, woraus der Einfluss der neuen Güterwagen mit grösserem Eigengewicht und grösserer Tragfähigkeit deutlich sichtbar wird. Für den Unterhalt des Rollmaterials (Kap. IV C a) sind etwa Fr. 52,000 mehr als im Vorjahr verausgabt worden; im Durchschnitt für den Lokomotivkilometer war die Ausgabe für den Unterhalt der Maschinen etwas geringer, und sie dürfte für die Zukunft, nachdem ein ausreichender Ersatz abgehender Stücke durch neue eingetreten sein wird, noch mehr zurückgehen; dagegen haben die Kosten des Unterhalts der Personen- und Güterwagen auch kilometrisch gegenüber dem Vorjahr zugenommen, wobei ausser der Vertheuerung der Materialien namentlich der Umstand in Betracht fällt, dass sich beim Wagenpark das Alter mehr und mehr bemerkbar macht, indem seit dem Jahr 1876 keine Anschaffung neuer Personenwagen, und bezüglich der Güterwagen in den letzten Jahren nur eine beschränkte Anschaffung stattgefunden hat. Überdies haben bei den Güterwagen die für Durchführung der technischen Einheit und des Zollverschlusses nothwendig gewordenen Arbeiten zur Vermehrung der Ausgaben beigetragen. Auf den Kapiteln IV B a 2 und b 2 „Schmiermaterial für Lokomotiven und Wagen“ ist eine Ersparniss erzielt worden, indem der Verbrauch absolut und durchschnittlich geringer und der Preis des Materials billiger war.

V. „Verschiedene Ausgaben.“ Die Mehrausgabe von Fr. 314,276. 36 Cts. auf diesem Titel wird in den wichtigeren Positionen ausgewiesen, wie folgt: Für fremdes Rollmaterial mussten Fr. 102,454. 11 Cts. mehr Miethe als im Vorjahr vergütet werden; während nämlich in letztem der Parcours fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetze, ausschliesslich Bahnpostwagen, sich auf 52,504,851 Achsenkilometer bezifferte, stieg er im Berichtsjahre auf 58,164,989 Achsenkilometer, also um 5,660,138 Achsenkilometer. Von diesem Plus fallen etwa 3,300,000 Achsenkilometer auf den Verkehr mit deutschen Bahnen, etwa 800,000 Achsenkilometer auf denjenigen mit der Gotthardbahn und den italienischen Bahnen und der Rest fast ausschliesslich auf die, der Güterwagengemeinschaft neu beigetretenen schweizerischen Bahnen. Die im II. Semester des Berichtsjahres stattgehabten ganz aussergewöhnlichen Getreidezufuhren in Romanshorn zu längerer oder kürzerer Lagerung daselbst machten den Abschluss von verschiedenen Supplementsversicherungen gegen Feuerschaden für den Werth von Fr. 2,650,000 nothwendig (die Stammpolice für die Getreidelager in Romanshorn betragen 3 Millionen Franken), was eine Ausgabe von Fr. 2,770 erheischte. Dagegen fielen die letztes Jahr wegen vorübergehender Einlagerung von Spirit in das Lagerhaus Romanshorn bezahlten Prämien-erhöhungen von Fr. 428 weg, und ferner mussten für Gebäudeversicherung etwa Fr. 500 weniger ausgelegt werden. Fr. 40,899. 76 Cts. mehr erheischten die Unfallentschädigungen und die Wiederherstellung von bei Zusammenstössen beschädigtem Rollmaterial (siehe Ziffer C 3 und 4). Abgesehen von verschiedenen beträchtlichen Aversalsummen,

welche an invalid gewordene Angestellte und an Hinterlassene verunglückter Angestellter ausgerichtet werden mussten, hat sich bei diesem Mehraufwand nicht unwesentlich auch das mit 1. November 1887 in Kraft getretene Bundesgesetz vom 26. April 1887 über die Ausdehnung der Haftpflicht und die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881 geltend gemacht, indem bei einer Reihe von kleineren Unfällen, in denen bisher die Unterstützung durch die eine oder andere der beiden Krankenkassen zu erfolgen hatte, nunmehr die Verwaltung für den Ersatz der während der vorübergehenden Erwerbsunfähigkeit entgangenen Löhne und die Bestreitung der erwachsenen Heilungskosten eintreten musste. Während im Jahr 1887 die Zahl derartiger Fälle nur 75 betragen hat, stieg sie im Jahr 1888 auf 238. Im Weiteren hatte sich unsere Gesellschaft auf Grund des seit 1. Oktober 1885 in Kraft bestehenden Übereinkommens zwischen den sechs grössern schweizerischen Bahnverwaltungen über gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle im Berichtsjahre zum ersten Mal mit einer Quote und zwar im Betrage von Fr. 5,798. 12 Cts. an den Personalentschädigungen in Folge eines auf dem Netze einer andern Bahnunternehmung stattgehabten Unfalls (Zugsentgleisung am 8. Juli 1886 bei Renan, Jura-Bern-Luzern-Bahn) zu betheiligen. Ferner erforderten die unter Ziffer C. 8 „Verschiedenes“ eingestellten Vollendungsarbeiten für die definitive Stationsanlage in Horgen noch eine Ausgabe von Fr. 63,045. 65 Cts. gegenüber dem in der vorjährigen Rechnung an gleicher Stelle erschienenen Passivsaldo von Fr. 15,992. 67 Cts. der s. Z. für fragliche Baute gebildeten Reserve. Die in den Jahren 1882—1888 für die Wiederherstellung der Station Horgen aufgewendeten Kosten betragen insgesamt Fr. 479,038. 32 Cts. Die unter Ziffer C 3, 4 und 8 namhaft gemachten Ausgaben kommen übrigens in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Einnahme. Schliesslich ist noch die Erhöhung des Jahresbeitrages an die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten von Fr. 50,000 auf Fr. 175,427. 72 Cts. im Berichtsjahr hervorzuheben, welche durch die mit 1. April 1888 in Kraft gesetzten neuen Statuten dieser Kassa hervorgerufen wurde.

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

Übertrag von 1887	166 Fälle.
Neu hier angebracht	1,171 „
Von andern Bahnverwaltungen überwiesen	509 „
Total	<u>1,846 Fälle.</u>
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,542 Fälle.
Unerledigt blieben	<u>304 „</u>

Die von der Nordostbahn theils an die Reklamanten ausgerichteten, theils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Cap. V. C. 4 beziffern sich auf Fr. 43,786. 13 Cts.

Davon sind abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern „ 38,575. 80 „

Es verbleibt somit eine Netto-Ausgabe von Fr. 5,210. 33 Cts.

An den Brutto-Ausgaben partizipiren:

a) Gänzlicher Verlust	Fr. 9,133. 26 Cts.
b) Beschädigungen	„ 9,948. 48 „
c) Verspätungen	„ <u>24,704. 39 „</u>
	<u>Fr. 43,786. 13 Cts.</u>

Nach Gütern vertheilt sich diese Summe folgendermassen:

Getreide	Fr. 24,352. 44 Cts.
Mehl	„ 2,809. 01 „
Wein	„ 2,545. 34 „
Sprit	„ 813. 57 „
Öl	„ 612. 53 „
Eisenwaaren	„ 2,317. 58 „
Baumwollwaaren	„ 4,909. 04 „
Möbel	„ 515. 24 „
Glas	„ 356. 18 „
Verschiedenes	„ 4,524. 10 „
Personenverkehr	„ 31. 10 „
Total	Fr. 43,786. 13 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr wurden zwei, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven (A^{2T} No. 63 und B^{2T} No. 3) zu Lasten des Erneuerungsfonds vom Conto „Rollmaterial“ abgeschrieben. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1888 143 Stück vorhanden.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 106 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensttheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen, etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 88, wovon 71 im Strecken- und 17 im Rangirdienst. Jene 106 Lokomotiven haben im Ganzen 4,947,331 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 4,172,779 und im Rangirdienst 774,552 zurückgelegt. (1887: 4,667,966 Kilometer, wovon 3,945,854 im Fahr- und 722,112 im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1888 auf 251,306 Kilometer (1887: 238,032) beziffern.

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

	Zugs- Kilometer	Vorspann- Kilometer	Nutz- Kilometer	Material- transport- Kilometer	Schneepflug- fahrten- Kilometer	Leer- fahrten- Kilometer	Total der Fahrkilometer
Eigenes Netz	2,981,902	170,350	3,152,252	3,414	—	67,648	3,223,314
Zürich-Zug-Luzern	397,425	17,744	415,169	205	—	9,394	424,768
Bötzbergbahn	500,835	8,999	509,834	—	—	4,596	514,430
Führung der Arlbergzüge (Ziegelbrücke-Sargans) }	9,520	—	9,520	—	—	—	9,520
Aushilfe an schweizerische Bahnen	—	472	472	—	—	275	747
Total*	3,889,682	197,565	4,087,247	3,619	—	81,913	4,172,779

* Die vom 1. Januar 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 (26,680) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

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

	1887	1888
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm	31,567,701	34,024,375
„ „ Tannenholz in Ster	1,011,5	1,062
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheiten reduziert) in Kilogramm	31,972,301	34,449,175
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm	68,812,5	68,396
Kosten des Brennmaterials	Fr. 696,712. 20 Cts.	Fr. 754,402. 85 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	2. 18 „	2. 19 „
„ „ Schmiermaterials	33,701. 93 „	31,603. 66 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	Cts. 49,0	Cts. 46,2
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand	Fr. 36,384. 27 Cts.	Fr. 40,061. 75 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten	394,223. 38 „*	397,137. 77 „*
Totalkosten	1,161,021. 78 „*	1,223,206. 03 „*

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

	1887	1888
Verbrauch an Brennmaterialien in Kilogramm	5,637,569	6,410,755
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm	15,224	17,775
Kosten des Brennmaterials	Fr. 122,849. 62 Cts.	Fr. 140,389. 70 Cts.
„ „ Schmiermaterials	7,269. 67 „	7,669. 16 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand	8,852. 55 „	9,848. 24 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	45,593. 16 „*	57,003. 41 „*
Totalkosten	184,565. — „*	214,910. 51 „*

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr wurden vier baufällige Personenwagen (C⁴ 1614, 1615, 1627 und 1628) vom Inventar abgeschrieben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1888 vorhanden:

517 Stück mit 1,158 Achsen und 21,721 Sitzplätzen.

1887: 521 „ „ 1,174 „ „ 22,009 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahr wurden ein alter und defekter Gepäckwagen (F⁴ 2,208) und 22 alte und ausrangirte Güterwagen, sowie zwei ebenfalls alte, auf ausländischen Bahnen zertrümmerte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen vier neue zweiachsige Gepäckwagen, sowie 40 gedeckte neue Reform-Güterwagen (Serie K^{RI}) und weitere 20 offene neue Güterwagen mit grossem Laderaum (Serie L^{RI}) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2,486 Stück mit 4,976 Achsen und einer Tragfähigkeit von 27,407 Tonnen.

1887: 2,447 „ „ 4,900 „ „ „ „ 26,897 „

* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 54,186. 12 Cts. (1887: (Fr. 43,153. 65 Cts.) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 114,347. 27 Cts. (1887: Fr. 226,693. — Cts.), welche zur Abschreibung von zwei Lokomotiven verausgabt wurden.

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1887		1888	
Personenwagen	21,537,724		22,329,976	
Gepäck- und Güterwagen	20,338,718	41,876,442	20,642,272	42,972,248
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	1,972,964		1,955,508	
Gepäck- und Güterwagen	42,064,148	44,037,112	43,880,998	45,836,506
Total		85,913,554		88,808,754

2. Von Wagen fremder Verwaltungen

auf der Nordostbahn.

Personenwagen	4,444,710		4,451,852	
Gepäck- und Güterwagen	48,060,141		53,713,137	
Schweizerische Bahnpostwagen	3,521,731	56,026,582	3,689,161	61,854,150

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden

Wagen zusammen auf der Nordostbahn .

97,903,024	104,826,398
------------	-------------

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 11,481 Kilogramm, wofür Fr. 2775. 04 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 14,493,5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 5,045. 35 Cts. im Vorjahr. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 9,130 Achsenkilometer zurückgelegt (1887: 6,755).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 503,198. 16 Cts. (1887: Fr. 469,648. 73 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 24,463. 34 Cts. (1887: Fr. 20,199. — Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen- und Güterwagen verwendeten Fr. 118,850. 80 Cts. (1887: Fr. 80,154. 70 Cts.).

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.
I. Lokomotiven.

a) Stand und Leistungen.	Fahrdienst							Rangirdienst	
	B ² T	A ² T	A ³ u. A ³ T	C ² T u. C ³ T	E ²	Total		1887	1888
						1887	1888		
Zahl der Lokomotiven	47	10	16	40	13	129	126	16	17
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen Km.	1,577,529	368,084	614,449	1,332,839	194,346	3,869,773	4,087,247	—	—
im Materialtransport "	1,438	70	—	1,651	460	7,352	3,619	—	—
in Schneepflugfahrten "	—	—	—	—	—	130	—	—	—
in Leerfahrten "	46,837	5,022	1,431	21,495	7,128	68,599	81,913	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,625,804	373,176	615,880	1,355,985	201,934	3,945,854	4,172,779	960,144 (238,032)	1,025,858 (251,306)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer { 1888	4,442.1	1,019.6	1,682.7	3,704.9	551.7	—	1,140.1	—	2,802.9
{ 1887	4,218.4	931.0	1,696.5	3,349.8	614.8	10,810.5	—	2,630.5	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	30,868,161	5,481,950	14,843,357	50,600,871	2,546,381	*97,553,978	*104,340,720	—	—
per Fahrkilometer { 1888	18.99	14.69	24.48	37.32	12.61	—	**25.06	—	—
{ 1887	19.04	14.29	24.89	37.16	12.83	**24.81	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im Ganzen Kg.	11,757,875	2,427,908	4,976,540	14,047,873	1,238,979	31,972,301	34,449,175	5,637,569	6,410,755
" per Lokom., (Fahr- bzw.									
Rangir-) Kilom. { 1888	7.2320	6.5061	8.0804	10.3599	6.1356	—	8.2557	—	6.2492
{ 1887	7.1101	6.3441	8.0986	10.2199	6.0532	8.1028	—	5.8716	—
Kosten im Ganzen Fr.	257,485.46	53,171.18	108,983.22	307,629.35	27,133.64	696,712.20	754,402.85	122,849.62	140,389.70
" per Lokom., (Fahr- bzw.									
Rangir-) Kilom. 1888 Cts.	15.8374	14.2483	17.6955	22.6868	13.4369	—	18.0791	—	13.6851
dito 1887 "	15.4935	13.8245	17.6477	22.2705	13.1906	17.6568	—	12.7949	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial . . Kg.	23,330	6,435	10,436	25,423	2,772	68,812.5	68,396	15,224	17,775
" per Lokom., (Fahr- bzw.									
Rangir-) Kilom. { 1888	0.0148	0.0172	0.0169	0.0187	0.0137	—	0.0164	—	0.0173
{ 1887	0.0153	0.0169	0.0180	0.0205	0.0147	0.0174	—	0.0159	—
Kosten des Schmiermaterials . . Fr.	10,778.46	2,972.97	4,823.65	11,747.92	1,280.66	33,701.93	31,603.66	7,269.67	7,669.16
" per Lokom., (Fahr- bzw.									
Rangir-) Kilom. 1888 Cts.	0.66	0.80	0.78	0.87	0.63	—	0.76	—	0.75
dito 1887 "	0.75	0.88	0.88	1.00	0.72	0.85	—	0.76	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs-									
material, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand Fr.	15,609.78	3,582.49	5,912.45	13,018.46	1,938.57	36,384.27	40,061.75	8,852.55	9,848.24
Unterhaltungs- und Erneuerungs-									
kosten der Lokomotiven u. Tender " 153,072.70	23,921.03	58,473.73	143,946.44	17,723.87	394,223.38	397,137.77	45,593.16	57,003.41	
per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1888 Cts.	9.42	6.41	9.49	10.62	8.78	—	9.52	—	5.56
dito 1887 "	8.34	14.19	10.27	11.36	6.76	9.99	—	4.75	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putz-									
material, Beleuchtung, Verpack-									
ung, Wasserpumpen und Streu-									
sand, sowie für Erneuerung und									
Reparaturen Fr.	436,946.40	83,647.67	178,193.05	476,342.17	48,076.74	1,161,021.78	1,223,206.03	184,565.00	214,910.51
per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1888 Cts.	26.88	22.42	28.93	35.13	23.81	—	29.81	—	20.95
dito 1887 "	25.50	29.76	29.72	35.56	21.60	29.42	—	19.22	—
per Wagenachsenkilom. . . . 1888 "	1.42	1.53	1.20	0.94	1.89	—	1.17	für jeden Tag:	Fr. 587. 19
dito 1887 "	1.34	2.08	1.22	0.96	1.68	1.19	—	Fr. 505. 66	—

* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer nicht inbegriffen, 1887 = 349,046; 1888 = 485,678.

** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer nicht berücksichtigt, 1887 = 18,930; 1888 = 9,520

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

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.														
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen			Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					
	achträdige	vierrädige	Total		im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast			
					I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				im Ganzen	im Ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer
Tonnen														
1888	62	455	517	1158	1,159	6,957	13,605	21,721	11,872,540	119,871,236	131,743,776	191,210	4.92	
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	

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	Kosten per Achsen- kilometer
								Schmiere	Aus- gaben		
Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes			
1888	24,285,484	250,279.49	1.031	3.486	26,781,828	2,933.3	708.99	0.1095	0.0026	36,262.28	0.1354
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

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.													
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
	Gepäck- wagen		Güter- wagen	Totalzahl					Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
	achträdige	vierrädige		der Wagen	der Achsen						im Ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen- kilomtr.
Tonnen					Tonnen								
1888	2	73	2,411	2,486	4,976	27,407	2.928	5.51	135,146,511	265,063,413	400,209,924	580,856	5.13
1887	3	69	2,375	2,447	4,900	26,897	2.899	5.49	119,315,139	247,580,870	366,896,009	532,505	5.10
B. Unterhaltungskosten.													
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials							
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffniss per Achsen- kilometer					
								Schmiere	Ausgaben				
Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes							
1888	64,523,270	252,918.67	0.392	2.080	78,044,570	8,547.7	2,066.05	0.1095	0.0026				
1887	62,402,866	237,349.10	0.380	2.122	71,920,590	10,647.1	3,706.37	0.1480	0.0052				

b) Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.		1886	1887	1888
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)				
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer Fr.	14,328.13	13,902.02	14,632.86
	„ Nutzkilometer „	2.62	2.48	2.47
	„ Lokomotivkilometer „	2.59	2.43	2.42
	„ Wagenachsenkilometer Cts.	10.41	9.78	9.62
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer Fr.	655.03	659.67	687.59
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ „	2,934.06	2,988.20	2,959.53
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „	4,386.11	4,485.73	4,650.98
IV. Fahrdienst:				
Im Ganzen	„ Bahnkilometer „	4,468.06	4,423.06	4,533.27
	„ Nutzkilometer Cts.	81.87	78.75	76.42
	„ Lokomotivkilometer „	80.73	77.23	74.85
	„ Wagenachsenkilometer „	3.24	3.11	2.98
A. Personal	„ Nutzkilometer „	21.80	22.04	21.91
	„ Lokomotivkilometer „	21.49	21.62	21.46
	„ Wagenachsenkilometer „	0.86	0.87	0.85
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Nutzkilometer „	23.98	24.40	25.03
	„ Lokomotivkilometer „	23.65	23.93	24.52
	„ Wagenachsenkilometer „	0.95	0.96	0.98
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Nutzkilometer „	35.75	31.92	29.13
	„ Lokomotivkilometer „	35.25	31.30	28.53
	„ Wagenachsenkilometer „	1.42	1.26	1.14
D. Sonstige Ausgaben	„ Nutzkilometer „	0.34	0.39	0.35
	„ Lokomotivkilometer „	0.34	0.38	0.34
	„ Wagenachsenkilometer „	0.01	0.02	0.01
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer Fr.	1,884.87	1,345.36	1,801.49
Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den vorausgehenden Jahren unmöglich geworden, lediglich für das Jahr 1884 konnten auf Grund der dem betreffenden Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung der vorstehenden Tabelle analog die Durchschnitts- und Verhältnisszahlen ermittelt werden. Um indessen eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben der Jahre vor 1884 zu ermöglichen, lassen wir hier noch die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die neu in die Betriebsrechnung eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.				
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues		1886	1887	1888
	per Bahnkilometer Fr.	910.95	945.12	802.58
	„ Nutzkilometer Cts.	16.89	16.83	13.53
	„ Lokomotivkilometer „	16.46	16.50	13.25
	„ Wagenachsenkilometer „	0.66	0.67	0.53
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials				
	„ Bahnkilometer Fr.	737.08	593.10	452.61
	„ Nutzkilometer Cts.	13.50	10.56	7.63
	„ Lokomotivkilometer „	13.32	10.36	7.47
	„ Wagenachsenkilometer „	0.53	0.42	0.30
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)				
	„ Bahnkilometer Fr.	1,592.18	1,033.10	1,182.04
	„ Nutzkilometer Cts.	29.17	18.39	19.92
	„ Lokomotivkilometer „	28.77	18.04	19.51
	„ Wagenachsenkilometer „	1.16	0.73	0.78
Im Ganzen	„ Bahnkilometer Fr.	3,240.21	2,571.32	2,437.23
	„ Nutzkilometer Cts.	59.36	45.78	41.08
	„ Lokomotivkilometer „	58.55	44.90	40.23
	„ Wagenachsenkilometer „	2.35	1.82	1.61

		1886	1887	1888
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	4.6242	4.7517	4.8182
" " " "	Personenwagenachsen	8.0268	8.0965	8.0979
" " " "	Güterwagenachsen	32.980	33.793	34.797
" " " " im Ganzen	Wagenachsen	41.01	41.89	42.90
" " " "	Sitzplätze	150.11	151.79	151.90
" " " "	Tonnen Tragkraft	181.01	185.50	191.66
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.216	0.210	0.208
" " " "	Personenwagenachsen	1.736	1.704	1.681
" " " "	Güterwagenachsen	7.132	7.112	7.222
" " " " im Ganzen	Wagenachsen	8.868	8.816	8.903
" " " "	Sitzplätze	32.463	31.943	31.525
" " " "	Tonnen Tragkraft	39.145	39.038	39.778
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.70	18.75	18.76
" " Güterwagenachse "	Tonnen Tragkraft	5.4886	5.4892	5.5078
<i>b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:</i>				
I. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	31,730	33,834	36,354
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	" Tag "	86.9	97.7	99.3
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	" Jahr "	45,396	45,882	46,885
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	" Tag "	124.4	125.7	128.1
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt	" Jahr "	56,078	58,027	58,771
	" Tag "	153.6	158.9	160.6
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt	" Jahr "	60,970	60,009	60,345
	" Tag "	167.0	164.4	164.9
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		24.85	24.81	25.06
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer	Centimes	9.89	9.99	9.52
" Zugskilometer	"	10.40	10.56	10.21
" Wagenachsenkilometer	"	0.399	0.404	0.381
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotivkilometer	Kilogr.	7.8065	8.1028	8.2557
" Zugskilometer	"	8.2117	8.5655	8.8566
" Wagenachsenkilometer	"	0.3153	0.3277	0.3301
" " Schmiermaterial " Lokomotivkilometer	"	0.0184	0.0174	0.0164
" Zugskilometer	"	0.0193	0.0184	0.0176
" Wagenachsenkilometer	"	0.00074	0.00071	0.00066
Kosten des Brennmaterials " Lokomotivkilometer	Centimes	17.2960	17.6568	18.0791
" Zugskilometer	"	18.1987	18.6651	19.3950
" Wagenachsenkilometer	"	0.6985	0.7142	0.7280

	1886	1887	1888
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . Centimes	1.0173	0.8541	0.7574
„ Zugskilometer . . . „	1.0701	0.9029	0.8125
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . . „	0.903	0.922	0.960
„ Zugskilometer . . . „	0.950	0.975	1.030
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer . . . Franken	1,610.79	1,685.08	1,775.34
„ Lokomotivkilometer . . . Centimes	29.10	29.42	29.31
„ Zugskilometer . . . „	30.61	31.10	31.45
„ Wagenachsenkilometer . . . „	1.18	1.19	1.17
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer	14,649	14,144	14,478
und zwar jede Personenwagenachse . . . „	20,102	20,026	20,972
„ Güterwagenachse . . . „	13,321	12,735	12,967
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .	98.86	103.32	106.20
„ Güterwagenachsen . . .	278.18	285.98	309.49
„ Personen- u. Güterwagenachsen	377.04	389.30	415.69
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen Prozente	45.12	42.77	40.99
„ fremde Wagen „	54.88	57.23	59.01
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.0083	0.0052	0.0026
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . Franken	681.70	681.64	730.33
„ Wagenachse und Jahr „	76.87	77.32	82.03
„ Wagenachsenkilometer Centimes	0.525	0.547	0.567
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Prozente	30.23	29.97	28.50
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . „	35.49	35.57	36.77

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

1887		1888
Fr. 13,783,748. 20 Cts.	. Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransports .	Fr. 14,661,459. 40 Cts.
" 939,109. 33 "	. . . . . Verschiedene Einnahmen	" 950,058. 07 "
Fr. 14,722,857. 53 Cts.		Fr. 15,611,517. 47 Cts.
" 7,491,337. 87 "	. . . . . Betriebsausgaben	" 7,881,436. 62 "
	Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene	
Fr. 7,231,519. 66 Cts.	. . . . . Rechnung	Fr. 7,730,080. 85 Cts.
	49.12 0/0 in Prozenten der Bruttoeinnahmen 49.51 0/0	
	Fr. 12,821. 84 Cts. per Bahnkilometer (564) Fr. 13,705. 82 Cts.	
	" 2. 50 " " Zugskilometer " 2. 58 "	
	" 2. 40 " " Nutzkilometer " 2. 44 "	
" 1,181,598. 20 "	. . . . . Zuschüsse aus den Spezialfonds	" 1,107,066. 70 "
" 393,456. 40 "	Ertrag von Kapitalien einschliesslich Agio auf Prioritätsaktien	
	im Jahr 1888	" 875,257. 33 "
" —. — "	Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	" 155. 32 "
" 193,214. 99 "	. . . . . Ertrag von Nebengeschäften	" 248,478. 64 "
" 70,873. 29 "	. . . . . Aus sonstigen Quellen	" 59,696. 42 "
Fr. 9,070,662. 54 Cts.		Fr. 10,020,735. 26 Cts.
	Davon kommen in Abzug:	
	Conto-Correntzinse, Provisionen und	
	Fr. 525,553. 65 Cts. Emissionskosten Fr. 613,445. 56 Cts.	
	" 1,550,000. — " Einlage in die Spezialfonds " 1,600,000. — "	
	" 35,141. 92 " Abschreibungen " 221,598. 16 "	
" 2,110,695. 57 "		" 2,435,043. 72 "
Fr. 6,959,966. 97 Cts.	. . . . . Reinertrag des eigenen Netzes	Fr. 7,585,691. 54 Cts.
	Hiezu kommt ferner:	
" 1,525,785. 31 "	. . . . . Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	" 1,613,366. 16 "
Fr. 8,485,752. 28 Cts.	. . . . . Verfügbar für Verzinsung der Anleihen	Fr. 9,199,057. 70 Cts.
" 186,178. 97 "	. . . . . und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	" 302,533. 35 "
Fr. 8,671,931. 25 Cts.	. . . . . Total	Fr. 9,501,591. 05 Cts.
	Hievon sind erforderlich:	
	1. Für Verzinsung der Anleihen:	
	Fr. 484,000. — Cts. a) Ältere Obl.-Anleihen Fr. 307,333. 35 Cts.	
	" 116,500. — " b) Subventionsdarleihen " 116,500. — "	
Fr. 8,671,931. 25 Cts.	Fr. 600,500. — Cts. . Übertrag . Fr. 423,833. 35 Cts.	Fr. 9,501,591. 05 Cts.

Fr. 8,671,931. 25 Cts.	Fr. 600,500. — Cts.	Übertrag	Fr. 423,833. 35 Cts.	Fr. 9,501,591. 05 Cts.
c) Anleihen von 3 Millionen Franken auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn				
„ 120,000. — „			„ 120,000. — „	
d) Hypothekaranleihen				
„ 5,108,897. 90 „	von 160 Millionen Franken		„ 4,800,466. 65 „	
Fr. 5,829,397. 90 Cts.			Fr. 5,344,300. — Cts.	
2. Für Verzinsung des neuen 5 0/0 Prioritätsaktienkapitals vom 1. Juli				
„ —. — „	bis 31. Dezember 1888		„ 264,732. 75 „	
„ 5,829,397. 90 „				„ 5,609,032. 75 „
Fr. 2,842,533. 35 Cts.	Überschuss über Verzinsung der Anleihen			Fr. 3,892,558. 30 Cts.
Verwendet für				
Fr. 1,040,000. — Cts.	Amortisationen		Fr. 450,000. — Cts.	
und für Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals				
„ —. — „			„ 590,000. — „	
„ 1,040,000. — „				„ 1,040,000. — „
Fr. 1,802,533. 35 Cts.	Zur Verfügung der Aktionäre			Fr. 2,852,558. 30 Cts.

In unserm vorjährigen Berichte haben wir an dieser Stelle u. A. bemerkt, dass in Folge der Konversion der restirenden $4\frac{1}{4}$ 0/0 und $4\frac{1}{2}$ 0/0 Anleihen in das 4 0/0 Anleihen von 87 Millionen Franken die Jahresrechnungen der zwei nächsten Jahre, in denen noch ein Theil der betreffenden Konversionskosten zu decken bleibt, sich um je etwa Fr. 400,000 günstiger gestalten werden als die Rechnung von 1887. Wenn nun das Ergebniss des Berichtsjahres um Fr. 1,050,024. 95 Cts. besser wurde als das vom Jahr 1887, so ist dieses ausser der vorerwähnten Zinsersparniss namentlich dem durch die bedeutende Verkehrszunahme erzielten Mehrüberschuss der Betriebseinnahmen im Betrage von Fr. 498,561. 19 Cts. zu verdanken.

Was die Differenzen auf den einzelnen oben ausgewiesenen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung betrifft, so geben wir, soweit es nothwendig erscheint, noch einige Erläuterungen, indem wir die Reihenfolge letzterer Rechnung einhalten.

Der Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien erzeugt ein Plus von Fr. 87,580. 85 Cts. gegenüber dem Vorjahr. An dieser Mehreinnahme partizipirt die Betheiligung an der Linie Zürich-Zug-Luzern mit Fr. 48,130, gleich der Erhöhung der Dividende um $\frac{1}{2}$ 0/0 ($9\frac{1}{2}$ 0/0 gegen 9 0/0 im Jahr 1887) auf dem nach Abzug der noch in Zirkulation befindlichen Obligationen von Fr. 2,374,000 verbleibenden eigenen Betheiligungskapital von Fr. 9,626,000. —. Weitere Fr. 56,737. 70 Cts. kommen auf den Antheil an dem Mehrertrag der Bötzbahnbahn. Der Gesamt-Ertragsantheil an dieser Unternehmung beziffert sich im Berichtsjahr auf Fr. 483,614. 73 Cts. = 4.128 0/0 Zins auf dem Betheiligungskapital von Fr. 11,714,000 gegen Fr. 426,877. 03 Cts. oder 3.644 0/0 Zins auf dem nämlichen Betheiligungskapital im Jahr 1887. Ferner entfallen Fr. 2,125. 51 Cts. auf die Verminderung der Quote, welche

die Nordostbahn von dem Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten auf ihre Rechnung zu übernehmen hatte. Dagegen ist der Antheil an dem Ertrag der Aargauischen Südbahn um Fr. 19,412. 36 Cts. kleiner als im Vorjahr, indem der Gesamtantheil sich nur auf Fr. 220,345. 50 Cts. beziffert, gleich 3.757 0/0 Zins für das durch eine weitere Kapitaleinzahlung von Fr. 40,000 auf 5,865,000 Fr. erhöhte Beteiligungskapital gegenüber Fr. 239,757. 86 Cts. oder 4.116 0/0 Zins auf einem Beteiligungskapital von 5,825,000 Fr. im Jahr 1887.

Im Ganzen hat das, abzüglich der vorerwähnten in Zirkulation befindlichen Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, Fr. 27,705,000 betragende Beteiligungskapital an den vier Unternehmungen einen Zins von 5.823 0/0 abgeworfen. Im Jahr 1887 war das Zinsenertragniss gleich 5.515 0/0 von einem Beteiligungskapital von Fr. 27,665,000. — Cts.

Die verfügbaren Kapitalien weisen nach Abzug der Contocorrentzinse und Provisionen (Ausgabenrubrik 1) einen Nettoertrag von Fr. 353,712. 11 Cts. aus, wobei jedoch einerseits das Agio auf den zur Ablösung von Dividendenguthaben ausgegebenen 8000 Stück Prioritätsaktien und anderseits die Emissionskosten für das 4 0/0 Anleihen von 7 Millionen Franken, vom 1. Juni 1888 und für das neue 5 0/0 Prioritäts-Aktienkapital nicht berücksichtigt sind, weil diese Positionen schon an anderer Stelle Besprechung gefunden haben. Im Jahr 1887 belief sich der Nettoertrag der verfügbaren Kapitalien, ebenfalls unter Weglassung der ersten Quote der Emissionskosten des Anleihens von 87 Millionen Franken, auf Fr. 152,048. 59 Cts. Das Nettoergebniss des Berichtsjahres ist also um Fr. 201,663. 52 Cts. günstiger. Es erklärt sich dasselbe aus nachbezeichneten Ursachen: Fr. 129,533. 50 Cts. Mehreinnahme resultiren aus dem Ertrag der eigenen Werthpapiere (Fr. 232,736 gegen Fr. 103,202. 50 Cts. im Vorjahr), indem für die im Jahr 1887 auf eigene Rechnung übernommenen Fr. 2,720,000 vom Anleihen von 87 Millionen Franken erstmals ein ganzer Jahreszins vereinnahmt wurde, gegen einen Vierteljahrszins im Vorjahr. Im Fernern hatte der Bestand der eigenen Werthpapiere theils in eigenen und theils in fremden Obligationen eine bedeutende Vermehrung erfahren, weil wir bei dem andauernden niedern Discontosatz vorzogen, einen Theil der durch die erste Einzahlung auf das vermehrte Prioritäts-Aktienkapital angewachsenen flüssigen Gelder statt in Discontowechseln in Obligationen anzulegen. Weitere Fr. 25,316. 55 Cts. kommen auf die Discontirung von Wechseln und Fr. 44,610. 50 Cts. mussten weniger verausgabt werden für die Versinsung der Dividendenrückstände, da dieselbe mit 1. Juli 1888 aufhörte. Der Rest beschlägt einige kleinere Differenzen.

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

Der Betrieb der Imprägniranstalt ergab einen Einnahmenüberschuss von Fr. 7,320. 28 Cts. (1887: Fr. 8,558. 12 Cts.). Es wurden an verschiedenen Holzwaaren und Schwellen imprägnirt: für Private 2,989 m^3 und für die eigene Verwaltung 2,079 m^3 , zusammen 5,068 m^3 gegen 4,940 m^3 im Vorjahr. Der Minderertrag, ungeachtet der etwas grösseren Leistungen im Berichtsjahr, beruht auf dem Umstande, dass in der Rechnung für 1887 einige umfangreichere Arbeiten zur Vereinnahmung gelangten, wofür die Ausgaben schon im Jahr 1886 stattgefunden hatten und verbucht worden waren.

Die Zuschüsse aus den Spezialfonds, welche die Ausgleichung der gemäss bundesrätlicher Verordnung theils in der Betriebsrechnung eingestellten, theils an den Reinerträgen dritter Unternehmungen in Abzug gebrachten Verwendungen aus dem Erneuerungs- und Versicherungsfonds bilden, setzen sich nach den Verrechnungsrubriken folgendermassen zusammen:

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds:

Betriebsrechnung II, B. b: Erneuerung des Oberbaues	Fr. 552,980. 89 Cts.
IV, C. b: Erneuerung des Rollmaterials	" 311,847. 53 "
V, C. 8: Verschiedenes, für Stationsanlage Horgen	" 63,045. 65 "
Gewinn- und Verlustrechnung 3 b: Bötzbahn	" 8,414. 94 "
3 c: Aargauische Südbahn	" 1,829. — "
6 a: Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	" 70,589. 29 "
6 b: Desgleichen auf dem Zürichsee	" 22,013. 90 "
	<u>Fr. 1,030,721. 20 Cts.</u>

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds:

Betriebsrechnung V, C. 3: Unfallentschädigungen	Fr. 73,544. 80 Cts.
V, C. 4: Transportentschädigungen	" 2,800. 70 "
	<u>" 76,345. 50 "</u>
Summa gleich Ziffer 7 der Gewinn- und Verlustrechnung	<u>Fr. 1,107,066. 70 Cts.</u>

Für die Verzinsung der consolidirten Anleihen mussten im Ganzen Fr. 5,344,300 ausgegeben werden, gegen Fr. 5,829,397. 90 Cts. im Vorjahr, also Fr. 485,097. 90 Cts. weniger als in letzterm. Dieses Mindererforderniss setzt sich zusammen aus:

1. Der Zinsensparniss auf dem Anleihen von 87 Millionen Franken	
auf Fr. 83,240,000 zu $\frac{1}{2}\frac{0}{0}$ für $\frac{3}{4}$ Jahr	Fr. 312,150. — Cts.
" " 3,480,000 " $\frac{1}{4}\frac{0}{0}$ " "	" 6,525. — "
	<u>Fr. 318,675. — Cts.</u>
2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887	
auf Fr. 370,000 vom $\frac{1. \text{Januar}}{1. \text{Februar}}$ 1888 zu $4\frac{1}{2}\frac{0}{0}$	Fr. 1,387. 50 Cts.
" " 10,000 " " " " $4\frac{1}{4}\frac{0}{0}$	" 35. 40 "
	<u>" 1,422. 90 "</u>
3. Der Ersparniss nachstehender Zinsen auf dem neuen	
4 $\frac{0}{0}$ Anleihen von 7 Millionen Franken (verzinslich ab	
15. Dezember 1888) in Folge der Konversion des Anleihens	
von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860:	
auf Fr. 3,300,000 vom $\frac{1. \text{Mai}}{15. \text{Dezember}}$ 1888 zu 4 $\frac{0}{0}$	Fr. 82,500. — Cts.
" " 3,800,000 " $\frac{1. \text{Juni}}{15. \text{Dezember}}$ " " " "	" 82,333. 35 "
" " 100,000 Kapitalreduktion v. $\frac{15.}{31.}$ Dezember 1888 zu 4 $\frac{0}{0}$ "	" 166. 65 "
	<u>" 165,000. — "</u>
Zusammen wie oben	<u>Fr. 485,097. 90 Cts.</u>

Was die Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen betrifft, so wurde Position a bereits in einem früheren Abschnitte erörtert und Position b gibt zu keiner Bemerkung Anlass. Position c besteht aus folgenden Abschreibungen von beseitigten Bauobjekten:

a) Nachträgliche Abschreibungen für 1887:

1. Minderwerth eines abgebrochenen Geleisestumpens im Rangirbahnhof Zürich . . .	Fr. 496. 27 Cts.
2. Erstellungskosten einer beseitigten Weichenverbindung in Winterthur mit 2 Weichen und 1 Geleisedurchschneidung	„ 5,332. 05 „
3. Für ein auf Station Wiesendangen abgebrochenes Stück Lebhaag von 65 m Länge . .	„ 65. — „
4. Abschreibung auf einem Krannen in Wädenswil	„ 500. — „
	<hr/>
	Fr. 6,393. 32 Cts.

b) Abschreibungen für 1888:

1. Minderwerth der ausgehobenen kleinen Drehscheibe auf Station Effretikon, einschliesslich Foundation	Fr. 2,812. 80 Cts.
2. Desgleichen einer versetzten Wärterbude ab der linksufrigen Zürichseebahn, km 4.87	„ 881. — „
3. Erstellungskosten aufgebener Sodbrunnen auf den Stationen Örlikon, Pfäffikon und Etzweilen	„ 1,051. 04 „
4. Für ein beseitigtes Stück Einfriedigung auf der Station Örlikon von 120 m Länge	„ 120. — „
5. Minderwerth von zurückgezogenem disponiblen Inventar . . .	„ 340. — „
	<hr/>
	„ 5,204. 84 „
	<hr/>
Zusammen	Fr. 11,598. 16 Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

			Transportquantitäten				Einnahmen					
			1887		1888		1887			1888		
			Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.												
Einfache Fahrt	I. Platz . .		20,262	19.65	23,192	19.55	32,900.	67	32.57	32,949.	48	32.83
" "	II. " . .		25,400	24.63	29,836	25.16	27,500.	10	27.22	28,096.	69	27.99
Hin- und Rückfahrt	I. " . .		8,416	8.16	11,198	9.44	6,820.	—	6.75	6,400.	34	6.38
" "	II. " . .		19,838	19.24	22,502	18.97	10,787.	93	10.68	9,920.	57	9.88
Abonnementsbillete	I. " . .		2,315	2.24	2,871	2.42	1,719.	84	1.70	2,313.	92	2.31
" "	II. " . .		2,167	2.10	2,954	2.49	991.	35	0.98	1,773.	01	1.77
Lustfahrtbillete	I. " . .		8,962	8.69	11,640	9.81	13,786.	77	13.65	12,378.	09	12.33
" "	II. " . .		15,769	15.29	14,423	12.16	6,514.	08	6.45	6,538.	61	6.51
Total .			103,129	100	118,616	100	101,020.	74	100	100,370.	71	100
Rekapitulation nach Plätzen:												
I. Platz			39,955	38.74	48,901	41.23	55,227.	28	54.67	54,041.	83	53.84
II. "			63,174	61.26	69,715	58.77	45,793.	46	45.33	46,328.	88	46.16
Total .			103,129	100	118,616	100	101,020.	74	100	100,370.	71	100
II. Gepäcktransport			Tonnen		Tonnen							
			444	.	480	.	3,874.	63	.	4,879.	39	.
III. Viehtransport.			Stück		Stück							
Klasse a, Pferde			109	5.06	179	5.85	4,926.	69	.	5,005.	16	.
" b, schweres Vieh			780	36.20	747	24.40						
" c, leichtes "			408	18.93	858	28.02						
" d, Schweine			59	2.74	239	7.80						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen			386	17.91	553	18.06						
Hunde			413	19.16	486	15.87						
Total .			2,155	100	3,062	100	4,926.	69	.	5,005.	16	.
IV. Gütertransport.			Tonnen		Tonnen							
Eilgut			1,500	0.95	1,465	0.71	437,804.	28	.	582,320.	23	.
Stückgut			9,654	6.14	10,266	4.94						
Massengut A			7,238	4.60	7,197	3.47						
" B			22,228	14.13	25,026	12.05						
Spezialtarif I			66,608	42.35	112,983	54.42						
" II.			30,622	19.48	29,014	13.98						
" III.			19,421	12.35	21,664	10.43						
Total .			157,271	100	207,615	100	437,804.	28	.	582,320.	23	.
V. Verschiedenes			.	.	.	.	161.	53	.	140.	90	.
Gesammttotal .			.	.	.	.	547,787.	87	.	692,716.	39	
Rekapitulation:												
Personentransport . . . . .			.	.	.	.	101,020.	74	18.44	100,370.	71	14.49
Gepäcktransport . . . . .			.	.	.	.	3,874.	63	0.71	4,879.	39	0.70
Viehtransport . . . . .			.	.	.	.	4,926.	69	0.90	5,005.	16	0.72
Gütertransport . . . . .			.	.	.	.	437,804.	28	79.92	582,320.	23	84.07
Verschiedenes . . . . .			.	.	.	.	161.	53	0.08	140.	90	0.02
Total .			.	.	.	.	547,787.	87	100	692,716.	39	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1888	118,616	100,370	71	480	4,879	39	3,062	5,005	16	207,615	582,320	23	140	90	692,716	39
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
mehr als 1887	15,487	—	—	36	1,004	76	907	78	47	50,344	144,515	95	—	—	144,928	52
weniger „ „	—	650	03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	63	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1888	Fr. 0. 85 Cts.	Fr. 10. 17 Cts.	Fr. 1. 63 Cts.	Fr. 2. 80 Cts.
1887	„ 0. 98 „	„ 8. 73 „	„ 2. 29 „	„ 2. 78 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1887				1888			Gegenüber 1887			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
10,000	—	2.66	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.38	—	—	—	—
12,044	96	3.20	2. Gehalte des Administrationspersonals .	13,058	65	3.11	1,013	69	—	—
119,922	66	31.85	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffs- personals	122,496	90	29.18	2,574	24	—	—
2,370	22	0.63	4. Bekleidung desselben	3,075	39	0.73	705	17	—	—
3,257	37	0.86	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	3,025	77	0.72	—	—	231	60
62,001	60	16.46	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	80,974	20	19.29	18,972	60	—	—
96,719	45	25.68	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch- tung und Beheizung der Schiffe	114,518	30	27.27	17,798	85	—	—
42,909	27	11.39	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	49,786	84	11.86	6,877	57	—	—
8,510	50	2.26	10. Assekuranzprämien	8,510	50	2.03	—	—	—	—
18,847	08	5.01	11. Verschiedenes	14,421	18	3.43	—	—	4,425	90
376,583	11	100	. . . . . Total	419,867	73	100	43,284	62	—	—

Die kleine Mindereinnahme aus dem Personenverkehr des I. Platzes erklärt sich leicht aus der ungünstigen Witterung in den Monaten Juli und August. Die Einnahme aus dem Güterverkehr ist wohl als aussergewöhnliche zu bezeichnen und wesentlich dem ausnahmsweise grossen Getreideverkehr entsprungen. Sie ist sogar die höchste überhaupt erzielte. Der Güterverkehr auf dem Bodensee, insbesondere in der Richtung von Osten ist überhaupt bis jetzt wenigstens nicht in dem Masse zurückgegangen, wie solches s. Z. (anlässlich der Eröffnung der Arlbergbahn) befürchtet werden konnte. Die grosse Mehreinnahme wird indessen zum Theil auch durch Ausgaben kompensirt, die nicht in die Dampfbootrechnung fallen, nämlich durch die Erstellung umfangreicher provisorischer Bauten in Romanshorn behufs Unterbringung der auf Lager gehenden Sendungen.

Die Ausgaben im Total zeigen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 43,284. 62 Cts. Grössere Mehrausgaben sind namentlich auf den Kapiteln 3, 6/7, 8 und 9 entstanden, welche begründet werden: zu Kapitel 3 durch Personalvermehrung um durchschnittlich zwei Mann, zu Kapitel 6/7 durch den starken Trajektverkehr, zu

Kapitel 8 durch grössere Fahrleistungen, indem im Ganzen 17,360 Kilometer mehr als im Vorjahr zurückgelegt wurden, und zu Kapitel 9 durch die Hauptreparatur des Schleppbootes „Romanshorn“. Die Kosten für den Umbau des Dampfbootes „Thurgau“ sind grösstentheils aus dem Erneuerungsfonds bestritten worden. Die Minderausgabe auf Kapitel 11 rührt daher, dass von Württemberg für die Trajektkahnmiethe vom Januar 1888 an erst nach Umfluss des Württembergischen Rechnungsjahres (Frühjahr 1889) Rechnung gestellt wird, während dies früher allmonatlich geschah.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1887					1888				
	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	547,787	87	4	61	—	692,716	39	5	09	—
Ausgaben	376,583	11	3	17	68. 75	419,867	73	3	08	60. 61
Vorschlag	171,204	76	1	44	31. 25	272,848	66	2	01	39. 39

Betriebsmaterial.

Im Bestande des Betriebsmaterials ist im Berichtsjahre keine Veränderung eingetreten. Derselbe war somit zu Ende 1888 folgender: 6 Raddampfer, 4 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektschiffe, ferner in Gemeinschaft mit Bayern 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn.

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

		1887	1888
a. Leistungen der Schiffe:			
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	118,779	136,139
und zwar in	Zeitstunden	7,478	8,850
sonach per Zeitzunde durchschnittlich	Kilometer	15.88	15.38
Schleppboote. Solche durchliefen	"	111,820	146,548
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz		10.500	10.750
Steinkohlen	Tonnen	3,408.910	4,080.550
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)		3,413.110	4,084.850
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	28.735	30.005
" Zeitzunde	"	456.420	461.565
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	88,872. 83	105,881. 17
per Kilometer	Centimes	74.82	77.77
" Zeitzunde	Franken	11. 88	11. 96
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen		7.802	9.625
per Kilometer	Kilogramm	0.066	0.071
" Zeitzunde	"	1.043	1.088
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	4,633. 64	5,581. 87
per Kilometer	Centimes	3.90	4.10
" Zeitzunde	"	61.96	63.07
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen		42,909. 27	49,786. 84
per Kilometer	Centimes	36.13	36.57

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1887		1888		1887			1888		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt . . . I. Platz	30,128	3.38	30,672	3.97	30,134.	27	8.14	29,816.	91	8.01
" " . . . II. "	125,006	16.37	124,308	16.09	65,680.	67	17.75	64,963.	86	17.45
Hin- und Rückfahrt . . I. "	125,450	16.43	127,910	16.56	91,069.	35	24.61	92,844.	79	24.94
" " . . . II. "	356,440	46.67	363,210	47.02	146,376.	56	39.56	149,236.	24	40.10
Abonnementsbillete . . I. "	40,308	5.23	43,680	5.66	9,167.	50	2.48	9,856.	55	2.65
" " . . . II. "	50,724	6.64	50,688	6.56	9,334.	60	2.52	9,046.	80	2.43
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrbillete . . I. "	19,163	2.51	15,849	2.05	11,966.	15	3.24	10,271.	40	2.76
" " . . . II. "	16,561	2.17	16,153	2.09	6,300.	25	1.70	6,176.	64	1.66
Total .	763,780	100	772,470	100	370,029.	35	100	372,213.	19	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	215,049	28.16	218,111	28.24	142,337.	27	38.47	142,789.	65	38.36
II. "	548,731	71.84	554,359	71.76	227,692.	08	61.53	229,423.	54	61.64
Total .	763,780	100	772,470	100	370,029.	35	100	372,213.	19	100
II. Gepäcktransport										
Tonnen	784	.	Tonnen	835	6,727.	75	.	6,739.	10	.
III. Viehtransport.										
Klasse I	20	0.45	20	0.44	4,683.	60	.	4,483.	55	.
" II	1,675	37.49	1,759	38.74						
" III	2,592	58.01	2,544	56.04						
" IV	181	4.05	217	4.78						
Total .	4,468	100	4,540	100	4,683.	60	.	4,483.	55	.
IV. Gütertransport.										
Tonnen	50,446	100	Tonnen	48,912	112,873.	24	.	110,297.	14	.
Eilgut	3,035	6.02	2,718	5.56	112,873.	24	.	110,297.	14	.
Stück-Klasse I	3,860	7.65	3,663	7.49						
" II	8,594	17.03	9,047	18.50						
Wagenladungen Klasse A . .	879	1.74	844	1.72						
" " B	2,016	4.00	2,049	4.19						
Spezialtarif " Ia	2,409	4.77	2,411	4.93						
" " Ib	4,232	8.39	4,563	9.33						
" " IIa	639	1.27	673	1.38						
" " IIb	392	0.78	722	1.47						
" " IIIa	1,452	2.88	1,248	2.55						
" " IIIb	22,938	45.47	20,974	42.88						
Total .	50,446	100	48,912	100	112,873.	24	.	110,297.	14	.
Lokalspesen . . . . .	.	.	.	.	17,806.	60	.	16,647.	67	.
Total .	.	.	.	.	130,679.	84	.	126,944.	81	.
V. Verschiedenes										
Gesammttotal . . . . .	.	.	.	.	2,603.	—	.	2,520.	—	.
Rekapitulation :	.	.	.	.	514,723.	54	.	512,900.	65	.
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	370,029.	35	71.89	372,213.	19	72.57
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	6,727.	75	1.31	6,739.	10	1.31
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	4,683.	60	0.91	4,483.	55	0.87
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	130,679.	84	25.39	126,944.	81	24.75
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	2,603.	—	0.50	2,520.	—	0.50
Total .	.	.	.	.	514,723.	54	100	512,900.	65	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.
1888	772,470	372,213	19	835	6,739	10	4,540	4,483	55	48,912	126,944	81	2,520	—	512,900	65
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
mehr als 1887	8,690	2,183	84	51	11	35	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	200	05	1,534	3,735	03	83	—	1,822	89

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1888	Fr. 0. 48 Cts.	Fr. 8. 07 Cts.	Fr. 0. 99 Cts.	Fr. 2. 60 Cts.
1887	„ 0. 48 „	„ 8. 58 „	„ 1. 05 „	„ 2. 59 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1887				1888			Gegenüber 1887			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
15,000	—	3.33	1. Centralverwaltung und technische Leitung . .	15,000	—	3.32	—	—	—	—
17,540	—	3.90	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	17,750	—	3.93	210	—	—	—
215,541	03	47.87	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	218,784	24	48.41	3,243	21	—	—
3,421	69	0.76	4. Bekleidung desselben	5,442	22	1.20	2,020	53	—	—
16,156	70	3.59	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse. Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	16,144	65	3.57	—	—	12	05
116,535	65	25.88	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	109,535	44	24.23	—	—	7,000	21
57,494	04	12.77	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	55,193	27	12.21	—	—	2,300	77
2,261	30	0.50	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,245	30	0.50	—	—	16	—
6,313	85	1.40	9. Verschiedenes	11,892	64	2.63	5,578	79	—	—
450,264	26	100	. . . . . Total	451,987	76	100	1,723	50	—	—

Die Schwankungen in den Einnahmen sind unerheblich; die im Personenverkehr eingetretene Mehreinnahme liess sich Angesichts der Witterungsverhältnisse im Juli und August bei einem Unternehmen dieser Art kaum erwarten und spricht im Ganzen für die Annahme einer lebhaftern Bewegung im Lokalverkehr.

Die Ausgaben sind im Total um Fr. 1,723. 50 Cts. höher als im Vorjahr. Die Mehrausgaben werden begründet: zu Kapitel 3 durch Gehaltsaufbesserungen und Ausrichtung höherer Nebenbezüge, zu Kapitel 9 durch Leistung einer namhaften Entschädigung an das Quaiunternehmen für die Benutzung der Landungsstege, zu welcher die Dampfschiffunternehmung verhalten wurde. Nachdem nämlich die Landungsstege in Folge der Quaubauten verlegt worden waren, erliessen die Gemeindebehörden von Zürich und Riesbach eine Polizeiverordnung, durch welche die Eigenthümer von Dampfbooten verpflichtet wurden, für jedes Anlanden und Stationiren der letzteren an einem Steg eine Gebühr von 60 Cts. in Zürich und 30 Cts. in Riesbach zu bezahlen. Die Nordostbahn nahm den Standpunkt ein, dass es Sache der Quaiunternehmung sei, für die beseitigten alten Stege neue auf ihre Rechnung zu erstellen, ohne dafür ausser dem Ersatz der effektiven Unterhaltungskosten, welcher prinzipiell anerkannt wurde, in irgend einer Form, auch nicht durch Erhebung einer Gebühr für die Benutzung der Stege, Entschädigung verlangen zu können. Allein sie drang damit nicht durch und erwirkte nicht einmal eine Ermässigung der Gebührenrechnung, obwohl sie nachgewiesenermassen für den Unterhalt der fraglichen Landungsstege früher effektiv etwa achtmal weniger verausgabt hatte. Die Mehrausgabe für die Bekleidung des Schiffspersonals (Kapitel 4) ist eine zufällige. Die Minder-

ausgabe bei Kapitel 6 rührt daher, dass der Salondampfer im Sommer 1887 täglich im Dienst stand, was im Sommer 1888 der ungünstigen Witterung wegen nicht der Fall war. Die Minderausgabe für Unterhalt der Schiffe (Kapitel 7) ist eine zufällige, indem im Berichtsjahr bloss laufende Reparaturen ausgeführt wurden. Die neuen Kessel, welche das Dampfboot „Concordia“ erhielt, wurden auf Erneuerungsfonds verrechnet.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1887					1888				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	514,723	54	1	72	—	512,900	65	1	71	—
Ausgaben	450,264	26	1	50	87.48	451,987	76	1	51	88.12
Vorschlag	64,459	28	—	22	12.52	60,912	89	—	20	11.88

Betriebsmaterial.

Im Bestand des Betriebsmaterials ist im Laufe des Berichtsjahres keine Änderung eingetreten. Derselbe war daher zu Ende 1888 folgender: 1 Salondampfboot, 8 andere Raddampfboote, 2 Schraubendampfboote, 1 Trajekt-dampffähre, 7 eiserne und 20 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

		1887	1888
a. Leistungen der Schiffe:			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	254,961	256,015
und zwar in	Zeitstunden	19,074	19,229
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.37	13.31
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	"	24,942	25,063
und zwar in	Zeitstunden	3,446	3,456
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.24	7.25
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	"	19,360	18,400
und zwar in	Zeitstunden	1,483	1,445
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.05	12.73
Total: Zurückgelegte	"	299,263	299,478
	Zeitstunden	24,003	24,130
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.47	12.41
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz Ster			
Steinkohlen	Tonnen	70,500	57,000
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	"	4,561,750	4,310,200
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	4,589,950	4,333,000
" " " " " " " " " " " "	"	15.388	14.469
" " " " " " " " " " " "	"	191.224	179.569
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	107,434. 95	98,934. 64
" " " " " " " " " " " "	Centimes	35.90	33.03
" " " " " " " " " " " "	Franken	4. 48	4. 10
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen Tonnen			
" " " " " " " " " " " "	Kilogr.	11.097	13.520
" " " " " " " " " " " "	"	0.087	0.045
" " " " " " " " " " " "	"	0.462	0.560
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	6,118. 64	7,324. 20
per Kilometer	Centimes	2.04	2.45
" " " " " " " " " " " "	"	25.49	30.35
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Franken			
per Kilometer	Centimes	57,494. 04	55,193. 27
		19.21	18.43

3. Werkstättebetrieb.

Die Arbeitskräfte der Hauptwerkstätte und der Filialwerkstätten Romanshorn und Wollishofen waren im Berichtsjahre wie bisher hauptsächlich durch den Unterhalt der Lokomotiven und Wagen, sowie der Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee und Bodensee sammt Ausrüstungsgegenständen in Anspruch genommen. Hieran reihten sich die den Werkstätten zugewiesenen Arbeiten für den Unterhalt des Oberbaues, der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, der Bahn- und Stations-Inventare, des Bahn-Telegraphen, deren Kosten insgesamt auf Betriebsconto zur Buchung gelangten, soweit nicht der Erneuerungsfonds für die reglementarische Quote in Anspruch genommen wurde. Die Arbeiten auf Bauconto beziffern sich auf Fr. 7,382.48 Cts. und bestanden hauptsächlich in der Herstellung von Bestandtheilen für neue Gepäck- und Güterwagen, für kontinuierliche Bremsen, der Montirung einer neuen Wagenräder-Drehbank, Anfertigung von Rollwagen u. s. w. — Auf Conto Materialrechnung des Oberingenieurs für den Bahnbetrieb wurden 70 neue einfache Weichen hergestellt und zahlreiche Oberbaubestandtheile angefertigt, deren Kosten sich auf Fr. 27,168.02 Cts. belaufen. Auf Materialconto erfolgte die Anfertigung von Komposition, hölzernen Bremsklötzen, Kupferringen u. s. w. im Betrage von Fr. 2,970.32 Cts. Umfangreicher waren die Arbeiten und Lieferungen auf Conto Erneuerungsfonds, deren Kosten Fr. 113,387.20 Cts. betragen und sich folgendermassen vertheilen:

1. Ersetzen von 2 Dampfkesseln, 11 Feuerbüchsen, 391 Siedröhren, 104 Bandagen für Triebäder, 84 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 12 Triebachsen, 3 Laufachsen und 3 Tenderachsen, sämtliche für Lokomotiven	Fr. 84,086. 91 Cts.
2. Ersetzen von 173 Bandagen, 41 Radsternen und 4 Achsen für Personenwagen	„ 8,888. 94 „
3. Ersetzen von 351 Bandagen, 106 Radsternen und 9 Achsen für Güterwagen	„ 20,845. 87 „
Zusammen	Fr. 113,821. 72 Cts.
Hievon kommen in Abrechnung die Erlöse der bezüglichen Altmaterialien mit	„ 35,172. 26 „
Total der Ersatzstücke für Lokomotiven und Wagen	Fr. 78,649. 46 Cts.
4. Ersetzen und Montiren von zwei Dampfkesseln für das Dampfboot „Concordia“ auf dem Zürichsee	„ 21,967. 90 „
5. Abschreibungen auf Radsätzen u. s. w.	„ 15,005. 27 „
Total	Fr. 115,622. 63 Cts.

Zu Lasten des Versicherungsfonds wurden die Reparaturen der Lokomotiven No. 45, 114, 269 und des Wagens Z No. 19 mit einem Kostenbetrage von Fr. 2,298.70 Cts. ausgeführt.

Für fremde Rechnung führte die Werkstätte Arbeiten im Gesamtbetrage von Fr. 13,279.69 Cts. aus, von denen namentlich zu erwähnen sind: Reparaturen an Rollmaterial der Tössthalbahn, Wädenswil-Einsiedeln-Bahn und Ütlibergbahn und Anfertigung von Ersatzstücken u. dgl. für dieselben, Reparaturen von Bahnpostwagen, Einrammen von Pfählen für die Quaiunternehmung in Zürich und Einrichtung von Weinreservoirwagen.

Der Werthbetrag der Arbeitsleistung der Werkstätte für den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven beziffert sich auf Fr. 451,905.75 Cts. (1887: Fr. 439,816.54 Cts.) und für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen auf Fr. 503,198.16 Cts. (1887: Fr. 469,648.73 Cts.), worin jedoch ausgewiesene Ersatzstücke mit Fr. 78,649.46 Cts. zu Lasten des Erneuerungsfonds inbegriffen sind.

Die Zahl der Werkstättearbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Depot Winterthur und Werfte Wollishofen betrug zu Ende des Berichtsjahres 475 (1887: 496).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1887	1888
An Einnahmen . . .	Fr. 1,243,960. 69 Cts.	Fr. 1,280,276. 29 Cts.
An Ausgaben . . .	„ 1,230,741. 58 „	„ 1,257,603. 32 „
Einnahmen-Überschuss . .	Fr. 13,219. 11 Cts.	Fr. 22,672. 97 Cts.

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 9 Entgleisungen, 6 auf Stationen und 3 auf offener Linie, sowie 4 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei 1 Passagier und 2 Angestellte verletzt wurden.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden 6 Personen getötet und 52 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 3 Angestellte und 3 Drittpersonen, die Verletzungen 1 Reisenden, 46 Angestellte und 5 Drittpersonen.

In 27 von diesen 58 Fällen lag Selbstverschulden vor.

In den angegebenen Ziffern sind nicht inbegriffen 3 Selbstmorde, welche auf der Bahn stattgefunden haben. Eigentliche Verkehrsstörungen mit Unterbrechung des Betriebes sind nicht vorgekommen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1888 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. 14,258,659. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . .	„ 37,590,000. — „
	Fr. 51,848,659. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 522,000. — „
Total	Fr. 52,370,659. — Cts.

Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfonds erzeigt mit Ende 1888 laut Rechnung einen Saldo von

Fr. 653,999. 88 Cts.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

Beamte und Angestellte auf Personalconto	156
ebenso und Arbeiter auf andern Conti	51

Übertrag 207

Übertrag 207

II. Bahnunterhalt und Aufsicht.

Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalconto	456
ebenso und Arbeiter auf andern Conti	636
	<u>1,092</u>

III. Expeditions- und Zugdienst.

Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto	1,957
--	-------

IV. Maschinendienst und Werkstätten.

Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto	380
ebenso und Arbeiter (wovon 516 Werkstättenarbeiter) auf andern Conti	536
	<u>916</u>

Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto	2949
„ andern Conti	1223
	<u>4,172</u>

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,06 Angestellte (im Vorjahr 5,76).

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

Beamte, Angestellte und Arbeiter	194
--	-----

VI. Imprägniranstalt, Arbeiter	12
	<u>206</u>

Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals	<u>4,378</u>
---	--------------

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hilfskasse.

Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,105,815. 62 Cts.

Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu:

Übertrag der Reserve für Reorganisation	
der Pensions- und Hilfskasse	Fr. 811,965. 40 Cts.
Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	„ 175,427. 72 „
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	„ 194,146. 02 „
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke	„ 43,295. 82 „

Fr. 1,224,834. 96 Cts.

Die Ausgaben bestehen in:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 10,115. 91 Cts.
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten	„ —. — „

Übertrag	Fr. 10,115. 91 Cts.	Fr. 1,224,834. 96 Cts.	Fr. 1,105,815. 62 Cts.
----------	---------------------	------------------------	------------------------

Übertrag	Fr. 10,115. 91 Cts.	Fr. 1,224,834. 96 Cts.	Fr. 1,105,815. 62 Cts.
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung	„ 8,600. — „		
Regelmässige Unterstützungen	„ 268,497. 32 „		
Verschiedenes	„ 1,544. — „		
		„ 288,757. 23 „	
Vorschlag		„ 936,077. 73 „	
Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren	Fr. 2,040,200. — Cts.		
in Conto-Corrent-Guthaben			
an die Nordostbahn	„ 1,693. 35 „		
			Fr. 2,041,893. 35 Cts.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2,220 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Die neuen Statuten sind am 1. April 1888 in Wirksamkeit getreten. Nach Zusammenstellung aller derjenigen Faktoren, welche für die Bildung der technischen Bilanz auf Grund der neuen Statuten massgebend sind, haben wir Herrn Professor Kinkelin um die Anfertigung der letztern ersucht, der bezügliche Bericht steht aber zur Zeit noch aus.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbeiter.

Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 39,783. 36 Cts.
Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen)	
hinzu	Fr. 30,868. 69 Cts.
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. dgl. gegenüberstehen	„ 26,922. 91 „
Vorschlag	„ 3,945. 78 „
Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren	Fr. 44,000. — Cts.
ab: Conto-Corrent-Schuld an	
die Nordostbahn	„ 270. 86 „
	Fr. 43,729. 14 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1300.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 16,913. 78 Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1888 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme	Fr. 5,412. 65 Cts.
An Krankengeldern, Spitalrechnungen u. dgl. wurden hinwieder	
verausgabt	„ 4,698. 77 „
Vorschlag	„ 713. 88 „
Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren	Fr. 17,500. — Cts.
in Baarschaft	„ 127. 66 „
	Fr. 17,627. 66 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse für Bahnarbeiter betrug am Schlusse des Berichtsjahres 490.

d) Alfred Escher-Stiftung.

Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 30,000. — Cts.	
5 0/0 Zinsen hierauf für 1888	„ 1,500. — „	
		Fr. 31,500. — Cts.
Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der		
Pensions- und Hülfskasse	Fr. 1,000. — Cts.	
ebenso der Zinse von Fr. 10,000 zu Gunsten		
a) der Krankenkasse der Güter-		
und Werkstättearbeiter	Fr. 430. — Cts.	
b) der Krankenkasse für die Bahn-		
arbeiter	„ 70. — „	
		„ 500. — „
		„ 1,500. — „
NB. Diese Zinse sind unter den betreffenden Einnahmepositionen		
der vorstehenden Rechnungen a—c inbegriffen.		
Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren		Fr. 30,000. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887		Fr. 57,538. 32 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1888 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 7,805. 16 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und		
Zinsen	„ 7,734. 60 „	
		„ 70. 56 „
Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren	Fr. 57,500. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei		
der Nordostbahn	„ 108. 88 „	
		Fr. 57,608. 88 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 91,086. 72 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1888 hinzu	Fr. 18,714. 67 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 37. 50 Cts.		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben		
und Zinsen	„ 11,403. 84 „	
		„ 11,441. 34 „
		„ 7,273. 33 „
Bestand am 31. Dezember 1888 (siehe nachstehend)		Fr. 98,360. 05 Cts.

Bestand am 31. Dezember 1888:

in Werthpapieren	Fr. 96,000. — Cts.
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	Fr. 838. 80 Cts.
in Baarschaft in Händen der Rechnungssteller „1,521. 25 „	
	„ 2,360. 05 „
	<u>Fr. 98,360. 05 Cts.</u>

V. Bahnbau.

1. Ausbau des Stammnetzes.

Die im Spätjahr 1887 begonnenen Arbeiten für Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse im Bahnhof Winterthur wurden nebst den damit zusammenhängenden Kanalisationsanlagen bis auf einige Ergänzungsarbeiten durchgeführt. Die Kostenverrechnung erfolgt erst im Jahr 1889.

Für eine Haltstelle Wiedikon-Aussersihl wurden neue Pläne ausgearbeitet. Eine Einigung der Interessenten über die Zufahrtsstrassen ist indessen noch nicht erfolgt.

Die definitive Stationsanlage Horgen wurde im Berichtsjahr gänzlich vollendet.

Ausserdem wurden auf einer Reihe von Stationen Ergänzungsbauten vorgenommen; soweit dieselben noch im Berichtsjahre vollendet wurden, ist das Nähere aus der Beilage 1 zu den Jahresrechnungen: „Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken“ ersichtlich.

2. Bau neuer Linien.

Für die Projektirung und den Bau der neuen Linien wurde ein besonderes Baubureau gebildet. Mitte August erfolgte der Eintritt des zur Leitung desselben berufenen Oberingenieurs, Herrn Robert Moser, und im Laufe der Monate September und Oktober die Anstellung von 7 Ingenieuren, 3 Zeichnern und eines Buchhalters.

Gemäss der vom Bunde bestimmten Reihenfolge für die Inangriffnahme der verschiedenen Linien wurde mit dem Studium der Projekte der rechtsufrigen Zürichseebahn begonnen. Die frühern Pläne wurden durch Aufnahme und Eintrag der seitherigen Veränderungen ergänzt. Der Zustand der frühern Bauarbeiten, namentlich der bereits erstellten Tunnelstrecke, wurde untersucht, wobei es sich ergab, dass in der Zwischenzeit seit Einstellung der Bauten zu Anfang des Jahres 1877 irgend welche erhebliche Veränderungen nicht eingetreten sind. Die Tunnelgewölbe befinden sich in ganz gleichem Stand, wie vor 12 Jahren bei Einstellung der Bauten.

Die neuen Studien zeigten bald, dass auf der im Bau schon am weitesten vorgeschrittenen Strecke von Stadelhofen bis Tiefenbrunnen eine Änderung des alten Tracé nicht angezeigt, dass dagegen auf der untern Strecke von Stadelhofen bis zum Bahnhof Zürich, in Folge der seitherigen Veränderungen, namentlich der vielen Neubauten im Rämistrassenquartier, an eine Beibehaltung der alten Linie nicht mehr zu denken sei.

Die Umarbeitung der alten und Bearbeitung der neuen Pläne wurde derart gefördert, dass Ende Oktober, die Pläne (Situation und Profil) und Grunderwerbungsstabellen der Strecke Stadelhofen-Tiefenbrunnen, der Gemeinden Riesbach, Hottingen und Hirslanden, Mitte November diejenigen von Stadelhofen bis zur Gemeindegrenze jenseits des Polytechnikums der Gemeinde Zürich, und gegen Schluss des Jahres die Pläne für das Gebiet der Gemeinden Ober- und Unterstrass vom Polytechnikum bis zur Gemeindegrenze Wipkingen im „Letten“, je zur Auflage in den genannten Gemeinden bereit waren.

Für den oberen Theil der rechtsufrigen Zürichseebahn, Tiefenbrunnen-Rapperswyl, ergab die Verifikation der alten Pläne ebenfalls viele Veränderungen; die Mehrzahl der Grundstücke hat ihren Besitzer gewechselt, auch sind mehrere Neubauten entstanden, welche ein nochmaliges genaues Studium des Projekts als unumgänglich nothwendig erscheinen liessen. Die bezüglichlichen Projektirungsarbeiten, das Aufstellen und Berechnen der verschiedenen Varianten waren zu Ende des Berichtsjahres von Tiefenbrunnen aufwärts bis in die Gegend von Feldmeilen vorgeschritten und bis Küssnacht zum Abschluss gekommen.

Die meiste Zeit aber nahm das Studium der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich in Anspruch, und es konnte diese schwierige Frage bis Ende des Berichtsjahres noch nicht zum Abschlusse gebracht werden. Die Schwierigkeit liegt nicht sowohl in der Anlage der rechtsufrigen Zürichseebahn, als vielmehr darin, dass die Einführung mit Rücksicht auf eine zukünftige rationelle Entwicklung des Bahnhofs Zürich vorzunehmen ist, welche durch die neue Anlage in keiner Weise erschwert werden sollte. Die zu lösende Aufgabe erfordert wegen der grossen Tragweite ein reifliches Studium und sorgfältiges Erwägen.

VI. Direktion.

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten hatte die ordentliche Generalversammlung für die im Austritt befindliche kleinere Hälfte der Direktion eine Erneuerungswahl vorzunehmen. Bei dieser wurden die bisherigen Mitglieder, die Herren Julius Frölich und C. Arbenz, auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren am 29. Juni wieder gewählt.

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

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 131 Sitzungen. Sie fasste 2,243 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Die im Bericht für das Jahr 1886 gebrachte Übersicht der jährlich registrirten Geschäfte, welche der Behandlung durch die Departemente beziehungsweise die Direktion, unterliegen, ergibt auch für das Geschäftsjahr 1888 mit 32,051 (Prinzipal-) Nummern eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr mit 31,923 Nummern.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1888 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 1. Juni 1889.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1888.

- I. Betriebsrechnung.
 - II. Gewinn- und Verlustrechnung.
 - III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.
 - IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.
 - V. Kapitalrechnung.
 - VI. Bilanz per 31. Dezember 1888, nebst Beilage.
-

Beilagen:

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

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes . . . . .		.	.	5,465,733	65		
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.							
1. Vom Gepäck	406,309	39					
2. Von Thieren	256,380	17					
3. Von Gütern	8,533,036	19		9,195,725	75	14,661,459	40
III. Verschiedene Einnahmen.							
1. Pacht- und Miethzinse. (Aktivzinse.)							
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	300,491	21					
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	89,999	85					
c) Für Rollmaterial	456,228	29		846,719	35		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.							
a) Werkstätte	22,672	97					
b) Material-Verwaltung	10,501	25					
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb	50,000	—					
d) Lithographie-Werkstätte	112	76					
e) Privattelegraphendienst	2,724	25		86,011	23		
3. Sonstige Einnahmen.							
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen	11,823	86					
b) Verschiedenes	5,503	63		17,327	49	950,058	07
Summa der Einnahmen .						15,611,517	47

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
I. Allgemeine Verwaltung.							
A. Personal.							
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion)		72,265	40				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur		57,820	10				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkassa		60,371	41				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux		17,019	60				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)		35,854	32				
6. Betriebskontrolle		113,206	81				
7. Statistisches Bureau		21,665	55				
8. Telegraphen-Inspektion		8,019	84				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung		9,980	36	396,203	39		
B. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		53,424	79				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale		11,412	08				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		2,411	14				
4. Verschiedenes		10,297	27	77,545	28	473,748	67
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.							
A. Personal.							
1. Bureau des Oberingenieurs		67,268	80				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen		24,326	66				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter		64,259	85				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter		424,632	45				
5. $\frac{1}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 602,775. 99 Cts.		200,925	33				
6. Bekleidungskosten		17,109	52	798,522	61		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.							
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>							
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)		150,202	66				
2. Oberbau (mit Ausnahme von Materialien)		213,713	56				
Übertrag		363,916	22	798,522	61	473,748	67

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
	Übertrag .	363,916	22	798,522	61	473,748	67
3. Hochbau		205,385	25				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (incl. Fundation) . .		24,281	76				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.		40,404	42				
6. Räumung von Schnee und Eis		12,043	44	646,031	09		
<i>b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfond.)</i>							
1. Schienen und deren Befestigungsmittel		184,528	33				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen		327,043	63				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .		41,408	93	552,980	89		
C. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		7,446	43				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale		1,887	95				
3. Beleuchtung der Bahn		3,578	48				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		28,423	36				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden		148	95				
6. Verschiedenes		100	—	41,585	17	2,039,119	76
III. Expeditions- und Zugsdienst.							
A. Personal.							
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle . .		70,437	66				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:							
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontroleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter		610,668	80				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter		231,449	11				
c) Billetdrucker und Billetsortirerinnen		10,773	25				
d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 602,775. 99 Cts.		401,850	66				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter		939,473	10				
	Übertrag .	2,264,652	58	.	.	2,512,868	43

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
Übertrag .		2,264,652	58	.	.	2,512,868	43
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)		576,214	92				
4. Bekleidungskosten		46,235	75	2,887,103	25		
B. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen incl. Billets, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		108,201	53				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen		158,674	19				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugpersonal		35,068	23				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.		4,568	66				
5. Camionnage und Plombage		6,254	22				
6. Verschiedenes		4,653	05	317,419	88	3,204,523	13
IV. Fahrdienst.							
A. Personal.							
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters		35,063	30				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagensvisiteure		726,921	74				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)		130,706	10				
4. Bekleidungskosten		2,892	90	895,584	04		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.							
a) Lokomotiven.							
1. Brennmaterial		894,792	55				
2. Schmiermaterial		39,272	82				
3. Beleuchtungsmaterial		7,042	32				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand		42,867	67	983,975	36		
b) Wagen.							
1. Beheizungsmaterial		24,099	64				
2. Schmiermaterial		2,775	04				
Übertrag .		26,874	68	1,879,559	40	5,717,391	56

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		26,874	68	1,879,559	40	5,717,391	56
3. Beleuchtungsmaterial		7,477	64				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial		4,685	—	39,037	32		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.							
a) Unterhalt.							
1. Lokomotiven und Tender		399,955	06				
2. Personenwagen		243,465	55				
3. Gepäck- und Güterwagen		235,269	27	878,689	88		
b) Erneuerung. (Erneuerungsfond.)							
1. Lokomotiven und Tender		168,533	39				
2. Personenwagen		43,649	94				
3. Gepäck- und Güterwagen		99,664	20	311,847	53		
D. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		3,273	40				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Uebernachtlokale		5,708	99				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		5,289	77				
4. Verschiedenes		16	56	14,288	72	3,123,422	85
V. Verschiedene Ausgaben.							
A. Pacht- und Miethzinse (Passiv-Zinse).							
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken		136,969	31				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)		5,373	01				
3. Für Rollmaterial		672,084	88	814,427	20		
B. Verlust an Hilfsgeschäften . . . . .		.	.	—	—
C. Sonstige Ausgaben.							
1. Gerichts- und Prozesskosten		1,673	73				
2. Feuerversicherungen		51,987	94				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:							
Betriebsausgaben Fr. 10. —							
Verwendungen aus Versicherungsfond . . 73,544. 80		73,554	80				
Übertrag .		127,216	47	814,427	20	8,840,814	41

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		127,216	47	814,427	20	8,840,814	41
4. Transportversicherungen und Entschädigungen:							
Betriebsausgaben	Fr. 5,210. 33						
Verwendungen aus Versicherungsfond . .	" 2,800. 70	8,011	03				
5. Kosten des Transports in Folge von Bahnunterbrechungen		33	—				
6. Steuern und Abgaben		35,170	38				
7. Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse, Unterstützungen und Geschenke		185,868	02				
8. Verschiedenes:							
Betriebsausgaben	Fr. 7,456. 83						
Erneuerungsfond: Vollendungsarbeiten für definitive Stationsanlage Horgen . .	" 63,045. 65	70,502	48	426,801	38	1,241,228	58
Total der Ausgaben .		.	.	.	.	10,082,042	99
Hievon ab.							
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:							
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern . . . . .		.	.	836,116	85		
b) auf der Bötzbahn . . . . .		.	.	1,364,489	52	2,200,606	37
Summa der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung		.	.	.	.	7,881,436	62

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1887. . . . .		.	.	1,802,533	35		
ab: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1888							
a. 6% Jahresdividende pro 1887 an die Prioritätsaktien							
von 11 Millionen Franken		660,000	—				
b. 2% Jahresdividende pro 1887 an die Stammaktien							
von 42 Millionen Franken		840,000	—	1,500,000	—	302,533	35
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.							
Betriebseinnahmen		15,611,517	47				
Betriebsausgaben		7,881,436	62	7,730,080	85		
3. Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.							
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern		914,470	—				
b. Bötzberrgbahn		483,614	73				
c. Aargauische Südbahn		220,345	50				
d. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten		5,064	07	1,613,366	16		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien		475,257	33				
Hiezu: Agio auf 8000 neuen 5% Prioritätsaktien vom							
1. Juli 1888 à Fr. 50. —		400,000	—	875,257	33		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten							
Kapitalien . . . . .		.	.	155	32		
6. Ertrag von Nebengeschäften.							
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee		202,259	37				
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee		38,898	99				
c. Betrieb der Imprägniranstalt		7,320	28	248,478	64		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.							
a. Erneuerungsfond		1,030,721	20				
b. Versicherungsfond		76,345	50	1,107,066	70		
8. Aus sonstigen Quellen.							
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der							
Westsektion der ehemaligen Nationalbahn		32,000	—				
b. Antheil fremder Bahnen an Abschreibungen von Bauobjekten							
auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken		886	02				
c. Ertrag der Correntrechnung über die Bauobjekte der rechts-							
ufrigen Zürichseebahn pro 1888		3,412	70				
d. Ertrag der Correntrechnung des Liegenschaftsconto der Nord-							
ostbahn pro 1888 (Pacht- und Miethzinse etc.)		23,397	70	59,696	42	11,634,101	42
Summa . . . . .		.	.	.	.	11,936,634	77

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Contocorrentzinse und Provisionen etc.	121,545	22				
Hiezu:						
a. Emissionskosten des 4 0/0 7 Millionen Anlei- hens d. d. 1. Juni 1888 Fr. 13,340. 61						
b. Emissionskosten der neuen 5 0/0 Prioritäts- Aktien vom 1. Juli 1888 „ 478,559. 73	491,900	34	613,445	56		
2. Verzinsung der consolidirten Anleihen.						
a. Obligationen älterer Anleihen:						
Fr. 3,300,000 zu 4 0/0 $\frac{1. \text{ Januar}}{30. \text{ April}}$ 1888 Fr. 44,000. —						
„ 3,800,000 „ 4 0/0 $\frac{1. \text{ Januar}}{31. \text{ Mai}}$ 1888 „ 63,333. 35						
Fr. 7,100,000						
„ 5,000,000 „ 4 0/0 „ 200,000. —						
Fr. 12,100,000	307,333	35				
b. Subventions-Darleihen:						
Fr. 3,200,000 zu 2 1/2 0/0 Fr. 80,000. —						
„ 500,000 „ 3 1/4 0/0 „ 16,250. —						
„ 450,000 „ 4 1/2 0/0 „ 20,250. —						
Fr. 4,150,000	116,500	—				
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4 0/0 120,000	120,000	—				
d. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 119,720,000 zu 4 0/0 Fr. 4,788,800. —						
„ 7,000,000 „ 4 0/0 $\frac{15. \text{ Dezember 1888}}{31.}$ „ 11,666. 65						
Fr. 126,720,000	4,800,466	65	5,344,300	—		
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften .			—	—		
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen:						
a. Zu Amortisationen	450,000	—				
b. Abschreibung der II. Rate der Emissionskosten des 4 0/0 87 Millionen-Anleihe d. d. 1. Oktober 1887	210,000	—				
c. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten, abzüglich ge- wonnene Materialien	11,598	16	671,598	16		
5. Einlage in die Spezialfonds:						
a. Erneuerungsfond	1,500,000	—				
b. Versicherungsfond	100,000	—	1,600,000	—		
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken:						
Verzinsung der Einzahlungen auf das neue 5 0/0 Prioritäts- Aktienkapital vom 1. Juli 1888 Fr. 11,765,900 zu 4 1/2 0/0 vom 1. Juli bis 31. Dezember 1888			264,732	75		
7. Rücklage behufs Erhöhung des Aktienkapitals.						
I. Rate pro 1888			590,000	—	9,084,076	47
8. Zur Verfügung der Aktionäre					2,852,558	30
Summa					11,936,634	77

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige vom Jahr

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	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	—	—	184	55	.	.	184	55		
2. Entschädigungen	50,456	15	18,501	12	.	.	31,955	03		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—	1,082	75	.	.	1,082	75		
4. Vermarkung	—	—	56	—	.	.	56	—		
5. Verschiedenes	—	—	21	90	.	.	21	90	30,609	83
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	8,306	86	8,306	86				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	—	—	—	—	—	—				
d. Beschotterung	—	—	8,211	08	8,211	08				
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen	—	—	1,030	94	1,030	94				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	14,498	99	14,498	99				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	32,047	87		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	1,460	—	11,573	96	10,113	96				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	1,823	22	14,165	29	12,342	07				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen incl. Fundirung	6,882	80	9,052	25	2,169	45				
d. Legen des Oberbaues	500	—	3,548	86	3,048	86				
e. Verschiedenes	—	—	5	30	5	30	27,679	64		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter incl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	100	—	53,244	38	53,144	38				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	—	—	—	—				
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasser-Beschaffung	1,125	—	17,024	32	15,899	32				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwaagen	500	—	65	75	434	25				
f. Wärterhäuser	1,181	—	42,728	71	41,547	71				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	50	—	70	74	20	74				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	110,177	90		
Übertrag	64,078	17	203,373	75	.	.	169,905	41	30,609	83

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn 1888.

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	64,078	17	203,373	75	.	.	169,905	41	30,609	83
4. Telegraph, Signale und Verschie- denes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	16	50	16	50				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei- tungen	33	—	466	76	433	76				
c. Orientirungs- und Ordnungszeichen . .	—	—	11	50	11	50				
d. Einfriedigung und Barrieren	185	—	779	29	594	29				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	1,056	05	170,961	46
	64,296	17	204,647	80	.	.	.	.	140,351	63
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender	107,296	74	—	—	.	.	107,296	74		
2. Personenwagen	38,636	—	—	—	.	.	38,636	—		
3. Gepäck- und Güterwagen	90,615	60	247,464	65	.	.	156,849	05		
	236,548	34	247,464	65	.	.	.	.	10,916	31
III. Mobilien und Geräthschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter- haltungsdienst	1,612	71	—	—	.	.	1612	71		
3. Für den Stationsdienst	11	—	—	—	.	.	11	—		
4. Für den Transportdienst	—	—	1,084	82	.	.	1,084	82		
5. Für die Werkstätten	404	—	8,398	58	.	.	7,994	58		
6. Telegraphenapparate	—	—	—	—	.	.	—	—		
	2,027	71	9,483	40	.	.	.	.	7,455	69
	302,872	22	461,595	85	.	.	.	.	158,723	63
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, incl. Werfte Romanshorn	—	—	—	—	.	.	—	—		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, incl. Werfte Wollishofen	56	—	180	—	.	.	124	—		
C. Imprägniranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	56	—	180	—	.	.	.	.	124	—
	302,928	22	461,775	85	.	.	.	.
Total der Netto-Ausgaben	.	.	.	.	.	.	.	.	158,847	63

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken vom Jahr

Rechtsufrige Zürichseebahn.	Übertrag vom Konto: Zu amortisierende Verwendungen		Verwendungen zu Bauzwecken im Jahr 1888		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.										
A. Organisations- und Verwaltungskosten, incl. technische Bauleitung.										
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen . . .	200,000	—	21,530	30	.	.	221,530	30		
2. Bureaukosten	—	—	1,671	13	.	.	1,671	13		
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräthschaften . . .	—	—	4,186	40	.	.	4,186	40		
4. Miethe, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	—	—	1,596	24	.	.	1,596	24		
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—	—	—	.	.	—	—		
6. Verschiedenes (Vorstudien und Erwerbung der Concession)	19,432	95	1	—	.	.	19,433	95	248,418	02
B. Verzinsung des Baukapitals.										
1. Aktienkapital	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Obligationen	—	—	—	—	.	.	—	—		
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	67,618	68	155	32	.	.	67,774	—	67,774	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	2,484	53	—	—	.	.	2,484	53		
2. Entschädigungen	1,415,615	79	—	—	.	.	1,415,615	79		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	32,739	77	—	—	.	.	32,739	77		
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	228	90	—	—	.	.	228	90		
5. Verschiedenes	14,153	10	—	—	.	.	14,153	10	1,465,222	09
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	351,935	51	—	—	351,935	51				
b. Tunnels	348,318	21	—	—	348,318	21				
c. Brücken und Durchlässe	53,374	08	—	—	53,374	08				
d. Beschotterung	—	—	—	—	—	—				
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen	902	30	—	—	902	30				
f. Fluss- und Uferbauten	10,706	75	—	—	10,706	75				
g. Verschiedenes	2,489	43	—	—	2,489	43	767,726	28		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	—	—	—	—	—	—				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	—	—	—	—				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, incl. Fundirung etc.	—	—	—	—	—	—				
d. Legen des Oberbaues	—	—	—	—	—	—				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
Übertrag	2,520,000	—	29,140	39	.	.	767,726	28	1,781,414	11

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1888.

Rechtsufrige Zürichseebahn.	Übertrag vom Conto: Zu amortisierende Verwendungen		Verwendungen zu Bauzwecken im Jahr 1888		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	2,520,000	—	29,140	39	.	.	767,726	28	1,781,414	11
3. Hochbau u. mechanische Stations- einrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, incl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	—	—	—	—	—	—				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine . .	—	—	—	—	—	—				
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasserbeschaffung etc.	—	—	—	—	—	—				
e. Hebevorrichtungen (Krahnen etc.) und Brückenwaagen	—	—	—	—	—	—				
f. Wärterhäuser	—	—	—	—	—	—				
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gas- leitungen	—	—	—	—	—	—				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
4. Telegraph, Signale und Verschie- denes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	—	—	—	—				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei- tungen	—	—	—	—	—	—				
c. Orientirungs- und Ordnungszeichen . .	—	—	—	—	—	—				
d. Einfriedigung und Barrieren	—	—	—	—	—	—				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—			767,726	28
	2,520,000	—	29,140	39	.	.	.	.	2,549,140	39
II. Mobiliar und Geräthschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung . . .	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter- haltungsdienst	—	—	—	—	.	.	—	—		
3. Für den Stationsdienst	—	—	—	—	.	.	—	—		
4. Für den Transportdienst	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Für die Werkstätten	—	—	—	—	.	.	—	—		
6. Telegraphenapparate	—	—	—	—	.	.	—	—		
	2,520,000	—	29,140	39	.	.	.	.
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	.	.	.	.	2,549,140	39

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Einzahlung auf das Gesellschaftskapital.						
Emission von 5 ⁰ / ₀ Prioritätsaktien d. d. 1. Juli 1888: 52,000 Titel à Fr. 500. — . . . . .	.	.	.	.	26,000,000	—
II. Einzahlung auf consolidirte Anleihen.						
4 ⁰ / ₀ Anleihen von 7 Millionen Franken d. d. 1. Juni 1888, Emission des Hypothekar-Anleihens v. 160 Millionen Franken	.	.	.	.	7,000,000	—
III. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.						
4748 Obligationen Zürich-Zug-Luzern mit Gewinnberechtigung à Fr. 500. — . . . . .	.	.	.	.	2,374,000	—
IV. Zuwendungen aus dem Bauconto der neuen N.-O.-B.-Linien.						
Zu Gunsten des Conto „Zu amortisirende Ver- wendungen“:						
Übertragung eines Theils der früheren Ausgaben für den Bau der Rechtsufrigen Zürichseebahn . . . . .	.	.	.	.	2,520,000	—
V. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.						
1. Zu Gunsten des Conto „Zu amortisirende Ver- wendungen“:						
V. bzw. I. reduzierte Amortisationsquote pro 1888 . . . . .	.	.	450,000	—		
2. Zu Gunsten des Conto „Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals“:						
I. Rate pro 1888 . . . . .	.	.	590,000	—		
3. Zu Gunsten des Conto „Emissionskosten des 87 Millionen-Anleihens“:						
II. Amortisationsquote pro 1888 . . . . .	.	.	210,000	—		
4. Zu Gunsten des Conto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
a) Abschreibung von im Jahre 1887 beseitigten Bauobjekten auf Reklamation des Eisenbahn-Departements:						
Bahnanlage und feste Einrichtungen	6,393	32				
b) Abschreibung von beseitigten Bauobjekten pro 1888:						
Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr. 4,864. 84						
Mobiliar und Geräthschaften „ 340. —	5,204	84	11,598	16	1,261,598	16
VI. Erlöse und Rückerstattungen.						
1. Zu Gunsten des Conto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	53,038	01				
b) Rollmaterial	236,548	34				
c) Mobiliar und Geräthschaften	1,687	71	291,274	06		
2. Zu Gunsten des Conto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . . . .	.	.	56	—	291,330	06
Summa . . . . .	.	.	.	.	39,446,928	22

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Passiv-Saldo-Vortrag vom Jahr 1887 . . . . .	.	.	.	.	78,514	84
II. Rückzahlung auf das Gesellschaftskapital. Rückzahlung bezw. Conversion der 6 % Prioritäts-Aktien d. d. 15. November 1876, 22,000 Aktien à Fr. 500. — . . . . .	.	.	.	.	11,000,000	—
III. Noch nicht einbezahltes 5 % Prioritäts-Aktienkapital. Ausstehende Resteinzahlung, fällig spätestens per Ende 1889 auf 24,553 Stück Prioritätsaktien à 50 % = Fr. 250. — per Aktie	.	.	.	.	6,138,250	—
IV. Rückzahlung auf consolidirte Anleihen. Rückzahlung bezw. Conversion des 4 % Anleihe von Fr. 7,100,000. — d. d. 1. Oktober 1860 . . . . .	.	.	.	.	7,100,000	—
V. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz.						
a. Bahnanlage und feste Einrichtungen	204,647	80				
b. Rollmaterial	247,464	65				
c. Mobiliar und Geräthschaften	9,483	40	461,595	85		
2. Bauausgaben für die neuen Linien. <i>Rechtsufrige Zürichseebahn.</i> Bahnanlage und feste Einrichtungen:						
a. Übertragung eines Theils der früheren Bauausgaben vom Conto „zu amortisirende Verwendungen“ auf Bauconto der Rechtsufrigen Zürichseebahn	2,520,000	—				
b. Neue Bauausgaben im Jahre 1888	29,140	39	2,549,140	39	3,010,736	24
VI. Verwendungen auf Nebengeschäfte. Bruttoausgaben im Jahr 1888. Dampfboote auf dem Zürichsee . . . . .	.	.	.	.	180	—
VII. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen. Weitere Einzahlung auf das Baukapital der Aarg. Südbahn .	.	.	.	.	40,000	—
VIII. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern. Einstellung der Obligationen Zürich-Zug-Luzern mit Gewinn- berechtigung in die Hauptbilanz „Debitoren“ . . . . .	.	.	.	.	2,374,000	—
IX. Emissionskosten des 87 Mill. Anleihe vom 1. Oktober 1887. Übertragung des Restbetrages dieser Emissionskosten vom Conto „Diversi Debitoren“ in die Hauptbilanz . . . . .	.	.	.	.	420,000	—
					30,161,681	08
X. Aktiv-Saldo-Vortrag auf das Jahr 1889 . . . . .	.	.	.	.	9,285,247	14
Ausweis über den Aktiv-Saldo per 31. December 1888.						
A. Aktiven, laut Specification in der Bilanz:						
Verfügbare Mittel Fr. 23,353,185. 53						
B. Passiven, laut Specification in der Bilanz:						
1. Schwebende Schulden Fr. 2,760,259. 43						
2. Specialfonds „ 8,455,120. 66						
3. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung 2,852,558. 30 „ 14,067,988. 39						
Restbetrag wie oben Fr. 9,285,247. 14						
Summa . . . . .	.	.	.	.	39,446,928	22

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital. 5 % Prioritäts-Aktien d. d. 1. Juli 1888: 24,553 Aktien, einzahlbar spätestens per Ende Dezember 1889 à 50 % = Fr. 250 per Aktie					6,138,250	—
II. Verwendungen zu Bauzwecken.						
A. Bisheriges Netz der Nordostbahn.						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	117,286,900	02				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1888, laut Rechnung	140,351	63	117,427,251	65		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	21,607,487	20				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1888, lt. Rechnung	10,916	31	21,618,403	51		
3. Mobiliar und Geräthschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz	2,115,759	82				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1888, lt. Rechnung	7,455	69	2,123,215	51		
B. Neue Linien.			141,168,870	67		
1. <i>Rechtsufrige Zürichseebahn.</i>						
Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Übertrag eines Theils der früheren Bauausgaben vom Conto „Zu amortisirende Verwendungen“ auf den Bauconto der neuen Linien	2,520,000	—				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1888, lt. Rechnung	29,140	39	2,549,140	39	143,718,011	06
III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Bötzenbergbahn.			11,714,000	—		
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz						
2. Aargauische Südbahn.						
a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	5,825,000	—				
b. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1888, lt. Rechnung	40,000	—	5,865,000	—		
3. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten.			500,000	—	18,079,000	—
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz						
IV. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.						
1. Anlagekosten per Ende 1887, lt. Rechnung	11,706,752	44				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1888	25,901	23	11,732,653	67		
3. Liegenschaften-Conto Zürich-Zug-Luzern	4,035	—				
4. Baureserve Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1888	263,311	33	267,346	33	12,000,000	—
V. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz					696,467	45
VI. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (incl. Werfte Romanshorn)			1,311,025	74		
Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz						
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (incl. Werfte Wollishofen)						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	1,220,128	36				
b. Betrag der Ausgaben im Jahr 1888, lt. Rechnung	124	—	1,220,252	36		
3. Imprägniranstalt in Zürich.			11,275	90	2,542,554	—
Betrag der restirenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz						
VII. Zu amortisirende Verwendungen.			22,414,470	35		
Betrag der zu amortisirenden Verwendungen, lt. vorjähr. Bilanz						
Hievon ab:						
1. Übertrag eines Theils der früheren Bauverwendungen der rechts- ufrigen Zürichseebahn auf den neuen Bauconto dieser Linie	2,520,000	—				
2. V. Amortisationsquote pro 1888, lt. neuem Amortisationsplan	450,000	—	2,970,000	—	19,444,470	35
VIII. Emissionskosten des 4 % 87 Millionen-Anleihens.						
Übertrag des Restbetrages dieser Kosten in die Hauptbilanz			420,000	—		
Hievon ab: II. Quote pro 1888			210,000	—	210,000	—
Übertrag					202,828,752	86

Gesellschaft auf 31. Dezember 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500. — . . .	.	.	42,000,000	—		
2. Prioritätsaktien, 52,000 Aktien à „ 500. — . . .	.	.	26,000,000	—	68,000,000	—
<u>136,000 Stück</u>						
II. Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals.						
	.	.	.	.	590,000	—
III. Consolidirte Anleihen.						
A. Obligationen (ältere Anleihen).						
Mit einem Zinsfusse von 4 ⁰ / ₀ :						
Anleihen vom 1. Juni 1862 (gekündigt auf 28. Februar 1889)	.	.	5,000,000	—		
B. Subventionsdarleihen.						
1. Mit einem Zinsfusse von 2 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ bzw. 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ :						
Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 3 ¹ / ₄ ⁰ / ₀ :						
Aargauisches Südbahndarleihen 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- Hinweil und Sulgen-Gossau).						
1. 4 ⁰ / ₀ Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	15,000,000	—				
2. 4 ⁰ / ₀ Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	20,000,000	—				
3. 4 ⁰ / ₀ Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	87,000,000	—				
4. 4 ⁰ / ₀ Anleihen von 7 Mill. Franken vom 1. Juni 1888: Betrag der Einzahlungen im Jahr 1888	7,000,000	—	129,000,000	—		
D. 4⁰/₀ Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehe- maligen Schweizerischen Nationalbahn						
Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883 . . .	.	.	3,000,000	—		
E. Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich - Zug - Luzern mit Gewinnberechtigung, 4748 Obligationen à Fr. 500. —						
	.	.	2,374,000	—	143,524,000	—
Übertrag .	.	.	.	.	212,114,000	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		.	.	.	.	202,828,752	86
IX. Verfügbare Mittel.							
1. Cassa, Wechsel und Bankguthaben							
a. Baarbestand der Cassa, incl. Chèque-Conti in Zürich.		561,133	34				
b. Basler Depositenbank in Basel, Giro-Conto.		129,722	—				
c. Wechsel-Conto, Bestand des Portefeuille		6,706,923	38	7,397,778	72		
2. Werthschriften.							
a. Eigene Werthpapiere		8,493,675	—				
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	—	10,773,675	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.							
a. Liegenschaften-Conto der Nordostbahn		890,703	94				
b. Liegenschaften-Conto Enge (Villenquartier)		354,178	65	1,244,882	59		
4. Materialvorräthe.							
a. Material-Conto (Vorräthe an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)		828,291	55				
b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.)		1,111,779	50				
c. Werkstätte-Conto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)		351,415	89	2,291,486	94		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.							
Diversi Debitoren, lt. umstehendem Ausweis		.	.	1,645,362	28	23,353,185	53
Summa		.	.	.	.	226,181,938	39

Gesellschaft auf 31. Dezember 1888.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.							
	Übertrag .	.	.	.	.	212,114,000	—
IV. Schwebende Schulden.							
1. Gekündigte, aber noch nicht eingelöste Obligationen und Prioritätsaktien:							
a. des 4½ % Gemeinschafts-Anleihens vom							
1. April 1874 Fr.		2,000.	—				
b. des 4½ % Anleihens von 68 Mill. Fr. vom							
1. Februar 1879 "		2,500.	—				
c. des 4 % Anleihens von Fr. 7,100,000 vom							
1. Oktober 1860 "		29,000.	—				
d. der 6 % Prioritätsaktien vom 15. November 1876 "		600.	—				
		34,100	—				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse		1,648,988	42				
3. Baarkauttionen von Bauunternehmern und Lieferanten		2,915	—				
4. Diversi Hauptbuch-Kreditoren:							
Diversi Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis		1,074,256	01	2,760,259	43		
V. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn		7,801,120	78				
2. Versicherungsfond		653,999	88	8,455,120	66		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn							
		.	.	2,852,558	30	14,067,938	39
Summa .		.	.	.	.	226,181,938	39

Ausweis über die „Diversen Hauptbuch-Debitoren und -Kreditoren“

per 31. Dezember 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Güter- und Lagerhaus-Expeditionen, schweiz. und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	1,222,138	18		
2. Unvollendete Bauobjekte	354,381	86		
3. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	6,355	—		
4. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	636	48		
5. Konferenzkosten des schweiz. Eisenbahnverbands pro 1888	15,342	14		
6. Passiv-Saldo der Krankenkasse der Nordostbahnarbeiter	270	86		
7. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Guthaben der Nordostbahn)	46,237	76		
Summa	.	.	1,645,362	28
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung Zürich-Zug-Luzern	362,708	10		
2. Saldo der Baurechnung Zürich-Zug-Luzern	263,311	33		
3. Saldo des Reservefonds Zürich-Zug-Luzern	283,378	—		
4. Aktiv-Saldo der Baurechnung der Bötzbahnbahn	14,823	96		
5. Baar-Kationen für Frachtenkredite	3,800	—		
6. Conto-Corrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	16,496	34		
7. Aktiv-Saldo des Conto „Baar-Kationen von Angestellten“	108	88		
8. Aktiv-Saldo des Conto „Kautionskassa der Güterarbeiter“	838	80		
9. Aktiv-Saldo der Pensions- und Hilfskassa	1,693	35		
10. Conto pro Diversi	2,000	—		
11. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Schuld der Nordostbahn)	125,097	25		
Summa	.	.	1,074,256	01

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1888.

1. **Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.**
(Beilage zu Rechnungen III und IV.)
 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.
-

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Verwendungen zu Bauzwecken.							
a) Bisheriges Netz.							
Stammnetz.							
1. Romanshorn:	Anlage eines Holzlagerplatzes von 2350 m ² Flächeninhalt und eines Geleises von 225 m innerhalb dem Spritkeller	4,366	99				
	Anbau an den provisorischen Getreideschuppen Nr. 202 in Holzbau mit Ziegelbedachung	11,769	34				
2. Oerlikon:	Stationserweiterung mit Versetzung des Güterschuppens auf die Südseite, Bureauanbau an den Güterschuppen, sowie Vergrößerung der Rampe, Geleiseerweiterung und Anlage eines laufenden Brunnens (vide Einnahmen Pos. 28)	47,787	05				
3. Oberglatt:	Vergrößerung des Stationsgebäudes, Wohnungsaufbau in Riegelmauerwerk	6,808	97				
4. Zürich:	Unterkunftslokal für die Inspektionsbeamten im Rangirbahnhof in Backsteinmauerwerk	3,155	38				
	Erstellen von zwei Stumpengeleisen von je 105 m Länge bei der neuen Wagenwerkstätte zur Aufstellung leicht beschädigter Wagen	5,796	81				
5. Dietikon:	Elektrischer Kontrolapparat für die Wendescheibe gegen Schlieren	307	76				
6. Offene Bahn:	Erstellung von 4 Wärterwohnhäusern : a) bei Kil. 77.58 zwischen Romanshorn u. Amrisweil b) " " 48.29 " Müllheim und Felben c) " " 6.852 " Altstetten und Schlieren d) " " 13.305 " Dietikon und Killwangen	9,063 8,833 10,764 9,348	18 36 84 10	118,001	78		
Linksufrige Zürichseebahn.							
7. Horgen:	Wasserversorgung, Einkauf und Zuleitung für einen Ventilbrunnen, Küche im Stationsgebäude und Abtrittspühlung . . . . .	.	.	1,892	75		
Baden-Niederglatt.							
8. Wettingen:	Neues Stumpengeleise von 60 m Länge in Abzweigung vom Gütergeleise beim Verladeplatz und Verlängern des bestehenden Stumpengeleises um 50 m . . . . .	.	.	3,519	31		
Glarus-Linthal.							
9. Ennenda:	Erstellung einer steinernen Verladerampe . . . . .	.	.	2,762	43		
Sulgen-Gossau.							
10. Offene Bahn:	Uferschutzbauten im Tellenholz an der Thur abzüglich Reserve hiefür laut vorjähriger Bilanz	34,498 20,000	99 —	14,498	99		
Effretikon-Hinweil.							
11. Pfäffikon:	Wasserversorgung, Erwerb und Zuleitung für einen Ventilbrunnen mit Zweigleitung in die Küche des Stationsgebäudes (vide Einnahmen Pos. 37)	2,560	14				
12. Kempten:	Vergrößerung des Güterschuppens, Erstellen eines durchgehenden Gütergeleises, eines Stumpengeleises gegen Pfäffikon und Verlängerung des Stumpengeleises gegen Wetzikon	8,917	92	11,478	06		
Übertrag		.	.	152,153	32		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1888.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .			152,153	32		
	Ehemalige Nationalbahn.						
13. Rielasingen:	Wiedererstellung des s. Zt. abgebrochenen II. Geleises	6,809	64				
14. Etzweilen:	Ankauf, Fassung und Zuleitung von Quellwasser zur Speisung der Wasserstation und eines laufenden Brunnens (vide Einnahmen Pos. 40)	4,958	19				
15. Thalheim:	Vergrößerung des Stationsgebäudes durch Wohnungsaufbau	4,832	31				
16. Seuzach:	" " " " " "	4,832	02				
17. Dynhard:	" " " " " "	4,816	44				
18. Oberwinterthur:	" " " " " "	4,937	09				
19. Othmarsingen:	Geleisevermehrung durch ein neues durchgehendes V. Geleise, ein Stumpengeleise gegen Brugg und eine neue Weichenverbindung zwischen Geleise III und IV	10,751	46				
20. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Kil. 65.15 bei Hunzenschwyl	10,557	33	52,494	48		
	Rollmaterial.						
21. Gepäck und Güter- wagen:	Anschaffung von 64 neuen Wagen, nämlich: a) 4 Stück zweiachsigen Gepäckwagen F 2087-90 b) 40 " idem gedeckten Normalgüterwagen K R I 5001/40 c) 20 " idem offenen Spezialgüterwagen L R I 7031/50	29,380 153,992 64,092	29 31 05	247,464	65		
	Mobiliar und Geräthschaften.						
22. Transportdienst:	Anschaffung von 2 starken Rollwagen zum Ausbinden von Lokomotivachsen für das Maschinendepôt Zürich Zuweisung des ausrangirten Güterwagens K C 3098 an das Dépôt Zürich zu Depôtzwecken, Altmaterialwerth	834 250	82 —				
23. Werkstätte:	Anschaffung einer weitem Wagenräderrehbank für die Hauptwerkstätte Zürich	8,398	58	9,483	40	461,595	85
	Hievon ab Einnahmen:						
	Stammnetz.						
24. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren	805	35				
25. Wiesendangen:	Abschreibung eines im Jahre 1887 beseitigten Lebhaagstückes von 65 m Länge	65	—				
26. Winterthur:	Abschreibung der Erstellungskosten der im Jahr 1887 beseitigten Weichenverbindung Nr. 123—128 mit 2 Weichen und einer Geleisedurchschneidung	5,332	05				
27. Effretikon:	Abschreibung der ausgehobenen Drehscheibe von 5 m Durchmesser nebst Foundation	4,812	80				
28. Oerlikon:	Abschreibung des wiedereingefüllten Sodbrunnens (vide Ausgaben Pos. 2)	500	—				
	Übertrag .	11,515	20	.	.	461,595	85

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	11,515	20			461,595	85
28. Oerlikon:	Abschreibung der beseitigten Einfriedigung von 120 m Länge	120	—				
29. Zürich:	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof	100	—				
	Abschreibung eines im Jahr 1887 abgebrochenen Geleisestumpens bei der untern Drehscheibe im Rangirbahnhof (Kohlenlagerplatz)	496	27	12,231	47		
	Linksufrige Zürichseebahn.						
30. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren .	3,445	25				
31. Wädenswil:	Abschreibung auf dem im Jahre 1887 erstellten Bockkrahnen	500	—				
32. Offene Bahn:	Abschreibung der bei Kil. 4.87 Enge-Wollishofen disponibel gewordenen Wärtererbude	1,181	—	5,126	25		
	Winterthur-Koblentz.						
33. Landverkäufe:	Erlöse hiefür . . . . .	.	.	20	—		
	Glarus-Linthal.						
34. Rekognitionsgebühr:	Einmalige Rekognitionsgebühr . . . . .	.	.	10	—		
	Sulgen-Gossau.						
35. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren .	.	.	2,691	—		
	Effretikon-Hinwil.						
36. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	1,607	—				
37. Pfäffikon:	Abschreibung des wieder eingefüllten Sodbrunnens (vide Ausgaben Pos. 11.)	475	—				
38. Offene Bahn:	Vergütung für zwei ausgehobene Leitschienen an Wegübergängen	24	90	2,106	90		
	Ehemalige Nationalbahn.						
39. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren .	41,877	55				
40. Etzweilen:	Abschreibung des Pumpwerks und Brunnengehäuses des durch einen laufenden Brunnen ersetzten Sodbrunnens (vide Ausgaben Pos. 14)	150	—				
41. Seuzach, Baden-Oberstadt u. Suhr:	Vergütung für 4 zurückgezogene Laternen	83	—	42,110	55		
	Rollmaterial.						
42. Lokomotiven:	Abschreibung der 2 ausrangirten Lokomotiven A 2T 63 und B 2T 3	106,888	—				
	Dessgleichen von an den Betrieb abgegebenen Reserve-Werkzeugen	408	74				
43. Personenwagen:	Abschreibung der 4 ausrangirten Personenwagen C 1 1614/15 und 1627/28	38,636	—				
	Übertrag .	145,932	74	64,296	17	461,595	85

**Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
Bauobjekten pro 1888.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	145,932	74	64,296	17	461,595	85
44. Gepäck- u. Güter- wagen: } Abschreibung des ausrangirten Gepäckwagens } FI 2208	8,400	—				
} Dessgleichen von 22 ausrangirten Güterwagen, } nämlich:						
} a) 12 gedeckte Wagen K ^C 3035, 3047, 3050, } 3057, 3061, 3076, 3097/8, 3139, 3142, } 3151 und K 9706	46,900	20				
} b) 10 offene Wagen L 9505, 9510, 9521, 9609, } 9615, 9628, 9635, 9638, 9641 und 9675	27,715	40				
} Dessgleichen der 2 im Ausland zertrümmerten } Güterwagen K ^C 3019 und L 6159	7,600	—	236,548	34		
Mobiliar und Geräthschaften.						
45. Bahnaufsichtsdienst: Abschreibung von zurückgezogenen Geräthschaften aus dem Inventar des Bahnmeisterdistrikts Stein- Konstanz	752	30				
Abschreibung des Inventars von 8 aufgehobenen Wärterposten	860	41				
46. Stationsdienst: Abschreibung von zurückgezogenem disponiblen Inventar	11	—				
47. Werkstätten: Dessgleichen	404	—	2,027	71	302,872	22
					158,723	63
b) Neue Linien.						
Rechtsufrige Zürichseebahn.						
48. Bisherige Verwendungen: Theilweiser Uebertrag vom Conto „Zu amortisirende Verwendungen“ . . . . .	.	.	2,520,000	—		
49. Technische Bauleitung: Kosten derselben im Jahr 1888 . . . . .	.	.	29,140	39	2,549,140	39
Summa der Netto-Ausgaben von Titel A .	.	.	.	.	2,707,864	02
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.						
1. Anschaffung eines neuen Stationsschiffes für die Station Meilen . . . . .	.	.	180	—		
2. Abschreibung des ausrangirten Stationsschiffes Meilen (Schüsser Nr. 55) . . . . .	.	.	÷ 56	—	124	—
Summa der Netto-Ausgaben von Titel B .	.	.	.	.	124	—

Rechnung über den Erneuerungsfond der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo vom Jahr 1887 . . . . .	.	.	.	.	7,331,841	98
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1888 . . . . .	.	.	.	.	1,500,000	—
Summa . . . . .	.	.	.	.	8,831,841	98
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	217,888	33				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	386,183	63				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	48,908	93	652,980	89		
Hievon ab:						
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien . . . . .	.	.	100,000	—	552,980	89
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen	54,186	12				
2. Abschreibung der zwei ausrangirten Lokomotiven A ^{2T} 63 und B ^{2T} 3, abzüglich Altmaterialwerth	99,288	—				
3. Abschreibung von Reservestücken zu ausrangirten Lokomotivtypen, abzüglich Altmaterialwerth	15,059	27	168,533	39		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	6,813	94				
2. Abschreibung der vier ausrangirten Personenwagen C ^I 1614/15 und 1627/28, abzüglich Altmaterialwerth	36,836	—	43,649	94		
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	17,649	40				
2. Abschreibung des Gepäckwagens F ^I 2208, abzüglich Altmaterialwerth	8,000	—				
3. Abschreibung der 22 ausrangirten Güterwagen K ^C 3035, 3047, 3050, 3057, 3061, 3076, 3097/98, 3139, 3142, 3151, K 9706, L 9505, 9510, 9521, 9609, 9615, 9628, 9635, 9638, 9641 und 9675, abzüglich Altmaterialwerth	69,728	80				
4. Abschreibung der zwei im Ausland zertrümmerten Güterwagen K ^C 3019 und L 6159, abzüglich Vergütungen und Altmaterialwerth	4,286	—	99,664	20	311,847	53
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	864,828	42

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	864,828	42
III. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit und für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.						
a) Einrichtung der electrischen Beleuchtung auf dem Bodensee-Dampfboot „Thurgau“ . . . . .	.	.	4,883	72		
b) Grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.						
Definitive Stationsanlage in Horgen, Vollendungsarbeiten für Planum und Hochbauten etc. . . . .	.	.	63,045	65	67,929	37
IV. Erneuerung der Schiffe.						
a. Dampfboote auf dem Bodensee.						
Hauptreparatur des Dampfbootes „Thurgau“	78,404	78				
ab: zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung	12,699	21	65,705	57		
b. Dampfboote auf dem Zürichsee.						
1. Ersatz der beiden Kessel des Dampfbootes „Concordia“	21,967	90				
2. Abschreibung des Mindererlöses auf einem ausrangirten Stationsschiff (Nr. 55)	46	—	22,013	90	87,719	47
V. Zuschüsse an die Betriebsrechnung aus den bisherigen Einlagen für die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen.						
1. 1/2 Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Bötzbahn von Fr. 16,829. 88 . . . . .	.	.	8,414	94		
2. 1/2 Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Aargauischen Südbahn von Fr. 3,658. — . . . . .	.	.	1,829	—	10,243	94
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1889 . . . . .	.	.	.	.	1,030,721	20
					7,801,120	78
Summa . . . . .	.	.	.	.	8,831,841	98
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschlossen in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Saldo vom Jahr 1887 . . . . .	.	.	.	.	630,345	38
2. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1888 .	.	.	.	.	100,000	—
Summa .	.	.	.	.	730,345	38
Ausgaben.						
1. Reparatur von beschädigtem Transportmaterial .	.	.	2,800	70		
2. Entschädigungen aus Personalunfällen.						
<i>a.</i> An Angestellte	61,180	41				
<i>b.</i> An Drittpersonen	811	05				
<i>c.</i> Antheile an Entschädigungen aus der Haftpflichtgemeinschaft mit Schweizerbahnen etc.	9,185	80				
<i>d.</i> Gerichtskosten und Diverses	2,367	54	73,544	80	76,345	50
3. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1889 . . . . .	.	.	.	.	653,999	88
Summa .	.	.	.	.	730,345	38
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

Rechnungen über die Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
Einnahmen.				
1. Ertrag des Personentransportes	100,370	71		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 4,879. 39				
b. Von Thieren „ 5,005. 16				
c. Von Gütern „ 582,320. 23	592,204	78		
3. Verschiedene Einnahmen	140	90		
Summa der Einnahmen . . . . .	.	.	692,716	39
Ausgaben.				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	13,058	65		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	122,496	90		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	3,075	39		
5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	3,025	77		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	6,218	40		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektirten Wagen	74,755	80		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	114,518	30		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	49,786	84		
10. Assekuranzprämien	8,510	50		
11. Verschiedenes	14,421	18		
Summa der Ausgaben . . . . .	.	.	419,867	73
Rechnungs-Abschluss.				
Die Einnahmen betragen	692,716	39		
Die Ausgaben betragen	419,867	73		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1888 . . . . .	.	.	272,848	66
Hievon ab: nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer III a und IV a der Spezialrechnung über denselben . . . . .	.	.	70,589	29*
Netto-Ertrag pro 1888 . . . . .	.	.	202,259	37
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.				

Rechnungen über die Nebengeschäfte der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
Einnahmen.				
1. Ertrag des Personentransportes	372,213	19		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 6,739. 10				
b. Von Thieren " 4,483. 55				
c. Von Gütern " 116,628. 36	127,851	01		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs	10,316	45		
4. Verschiedene Einnahmen	2,520	—		
Summa der Einnahmen			512,900	65
Ausgaben.				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals	17,750	—		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	218,784	24		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	5,442	22		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	7,351	15		
6. Miethzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	8,793	50		
7. Brennmaterial für die Schiffe	97,244	23		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	12,291	21		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	55,193	27		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,245	30		
11. Ersatzleistungen	40	05		
12. Verschiedenes	11,852	59		
Summa der Ausgaben			451,987	76
Rechnungs-Abschluss.				
Die Einnahmen betragen	512,900	65		
Die Ausgaben betragen	451,987	76		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1888			60,912	89
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV b der Spezialrechnung über denselben			22,013	90*
Netto-Ertrag pro 1888			38,898	99
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.				

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
C. Betrieb der Imprägniranstalt.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Arbeiten für die eigene Unternehmung.				
<i>a.</i> Für den Bahnunterhalt	9,895	65		
<i>b.</i> Für die Materialverwaltung	3,114	40	13,010	05
2. Arbeiten für Privaten . . . . .	.	.	20,608	05
Summa .	.	.	33,618	10
<i>Ausgaben.</i>				
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung	1,520	38		
2. Besoldungen und Löhne	13,561	35		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc.	250	79		
4. Betriebsmaterialien	7,080	04		
5. Unterhalt des Gebäudes, der Maschinen und Geleise etc.	484	75		
6. Verzinsung des restirenden Anlagekapitals per Ende 1887 Fr. 11,275. 90 à 5 %	563	80		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz	2,836	71	26,297	82
Saldo-Übertrag auf die Gewinn- und Verlustrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte .	.	.	7,320	28
Summa .	.	.	33,618	10