Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 36 (1888)

Artikel: Sechsunddreissigster 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:** 29.11.2025

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.

## Inhaltsverzeichniss.

1. Verhällniss zu möunde, zu den Kantonen und Landesgegenden   12	A.	Bericht der Direktion.		
III. Finanzerwallung		I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden		3
IV. Betrieb  A. Übersicht der ausgeführten Bahn züge  B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs  1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitet)  2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken  3. a. der Durchschnitistergebnisse  4. a. der Frequenz und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken  5. a. der Frequenz nach den Stationen  6. a. des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transiverkehrs über die Nordostbahn  39  7. a. des Verkehrs nach den Waarengattungen  8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen  45  C. Ausgaben und Statistik des Betriebes  1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)  2. Statistik des Botriebsdienstes  50  a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials  53  b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen  55  D. Finanzergebniss  E. Verschiedenes  1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee  3. Unfälle  4. Unfälle  5. Versichiedungen  6. Personaletat  70  70  70  70  71. Unterstätzungs- und Krankenkassen  73  74  75  Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  10. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  11. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  12. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  13. Lausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)  2. Rechnung über den Erneuerungsfonds.		II. Verhältniss zu andern Transportanstalten		12
IV. Betrieb  A. Übersicht der ausgeführten Bahn züge  B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs  1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitet)  2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken  3. a. der Durchschnitistergebnisse  4. a. der Frequenz und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken  5. a. der Frequenz nach den Stationen  6. a. des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transiverkehrs über die Nordostbahn  39  7. a. des Verkehrs nach den Waarengattungen  8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen  45  C. Ausgaben und Statistik des Betriebes  1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)  2. Statistik des Botriebsdienstes  50  a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials  53  b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen  55  D. Finanzergebniss  E. Verschiedenes  1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee  3. Unfälle  4. Unfälle  5. Versichiedungen  6. Personaletat  70  70  70  70  71. Unterstätzungs- und Krankenkassen  73  74  75  Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  10. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  11. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  12. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  13. Lausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)  2. Rechnung über den Erneuerungsfonds.		III. Finanzverwaltung		20
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge  B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs  1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitet)  2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken  3. 4. " der Durchschnittsergebnisse  3. 4. " der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten  5. " der Frequenz nach den Stationen  5. " der Frequenz nach den Stationen  7. " des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn  7. " des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn  7. " des Verkehrs nach den Waarengattungen  8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen  6. " des Derkehrs nach den Waarengattungen  8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen  7. " des Verkehre in den Waarengattungen  8. Statistik des Betriebes  1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)  4. Gebenstit des Betriebs dien stes  3. Statistik des Betriebs dien stes  3. Statistik des Betriebs dien stes  4. " Statistik des Betriebs dien stes  5. B. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen  5. D. Finanzerge pobniss  5. E. Verschiedenes  6. Jampfbootbetrieb auf dem Bodensee  2. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee  3. Werkstättebetrieb  4. Unfalle  5. Versicherungen  6. Personaletat  7. Unterstützungs- und Krankenkassen  7. Unterstützungs- und Krankenkassen  7. Unterstützungs- und Krankenkassen  7. Unterstützungs- und Krankenkassen  7. Bahnbau  1. Ausbau des Stammnetzes  7. Lechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  1V. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  1V. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.  V. Kapitalrechnung.  1. Batsweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)  2. Rechnung über den Versicherungsfonds.				30
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs  1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)  2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken  3. a. der Durchschnittsergebnisse  3. a. der Durchschnittsergebnisse  4. a. der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten  5. a. der Frequenz nach den Stationen  6. a. des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn  39  7. a. des Verkehrs nach den Waarengattungen  42  8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen  5. Ausgaben und Statistik des Betriebes  6. 1. Ausgaben und Statistik des Betriebes  6. 2. Statistik des Betriebsdienstes  5. 3. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials  5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5. 5				
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungsritel)       30         2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken       32         3. "der Durchschmittsergebnisse       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 Transiverkehrs 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 Betriebs dienstes       50         a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials       53         b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen       55         D. Finanzergebniss       58         E. Verschledenes       63         1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee       63         2. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee       63         3. Werkstättebetrieb       69         4. Unfalle       70         5. Versicherungen       70         6. Personaletat       70         7. Unterstützungs- und Krankenkassen       71				
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken       32         3. " der Durchschnitistergebnisse       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       46         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. Durchschnittsresultate 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       74         2. Bau			•	
3.				
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. Durchschnittsresultate und Verhältmisszahlen       55         D. Finanzergebniss       63         E. Verschiedenes       63         1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee       63         2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee       66         3. Werkstättebetrieb       66         4. Unfalle       70         5. Versicherungen       70         6. Personaletat       70         7. Unterstützungs- und Krankenkassen       71         8. Kautionskassen       73         V. Bahnbau       74         1. Ausbau des Stammnetzes       74         2. Bau neuer Linien       74         VI. Direktion       75         Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwe				
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. Durchschnittsresultate und Verhältmisszahlen       55         D. Finanzergebniss       63         E. Verschiedenes       63         1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee       63         2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee       66         3. Werkstättebetrieb       66         4. Unfalle       70         5. Versicherungen       70         6. Personaletat       70         7. Unterstützungs- und Krankenkassen       71         8. Kautionskassen       73         V. Bahnbau       74         1. Ausbau des Stammnetzes       74         2. Bau neuer Linien       74         VI. Direktion       75         Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwe		5. " der Durchsenmttsergebinsse		
6. , des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn 7. , des Verkehrs nach den Waarengattungen 8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen 45. C. Ausgaben und Statistik des Betriebes 1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken) 46. 2. Statistik des Betriebsdienstes 50. a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials 53. b. Durchschnittsresultate und Verhältmisszahlen 55. D. Finanzerge bniss 56. E. Verschiedenes 67. 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee 68. 2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee 69. 3. Werkstättebetrieb 69. 4. Unfälle 70. 5. Versicherungen 60. Personaletat 71. Unterstützungs- und Krankenkassen 71. 8. Kautionskassen 72. Dampfbootbetrieb 73. Waarstützungs- und Krankenkassen 74. Unterstützungs- und Krankenkassen 75. V. Bahnbau 76. Personaletat 77. Unterstützungs- und Krankenkassen 78. Kautionskassen 79. Bau neuer Linien 79. Bechnung en: 70. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschüfte. 79. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschüfte. 79. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien. 79. Bilanz per 31. Dezember 1888, nebst Beilage. 70. Beilanz per 31. Dezember 1888, nebst Beilage. 71. Beilanz per 31. Dezember 1888, nebst Beilage. 71. Beinzu per 31. Dezember 1888, nebst Beilage. 72. Bechnung über den Versicherungsfonds.			•	
7.       des Verkehrs nach dem 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 Betriebs dienstes       50         a.       Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials       53         b.       Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen       55         D.       Finanzergebniss       63         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       71         8.       Kautionskassen       74         1.       Ausbau des Stammnetzes       74         2.       Bau neuer Linien       74         Rechnung über di			• •	
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen				
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes  1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)  2. Statistik des Betriebsdienstes  a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials  b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen  55  D. Finanzergebniss.  58  E. Verschiedenes  1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee  2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee  3. Werkstättebetrieb  4. Unfälle  5. Versicherungen  5. Versicherungen  6. Personaletat  7. Unterstützungs- und Krankenkassen  71  8. Kautionskassen  72  73  74  75  Rechnungen:  1. Betriebsrechnung.  11. Gewinn- und Verlustrechnung.  11. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  17. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  17. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  17. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  17. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.  17. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.  75  Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für den neuen Linien.  76  77  78  79  70  70  75  75  Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für den neuen Linien.  79  79  70  70  70  70  71  72  73  74  75  75  76  76  76  77  76  77  78  78  79  79  79  70  70  70  70  70  70  70				
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken) 46 2. Statistik des Betriebsdienstes 50 a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials 53 b. Durchschnitterscultate 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 71 8. Kautionskassen 74 1. Ausbau des Stammnetzes 74 2. Bau neuer Linien 74 VI. Direktion 75  Rechnungen:  I. Betriebsrechnung. III. 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 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.				
2. Statistik des Betriebsdienstes a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials b. Durchschnittsresultate 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 6. Personaletat 70 6. Personaletat 70 7. Unterstützungs- und Krankenkassen 71 8. Kautionskassen 73  V. Bahnbau 1. Ausbau des Stammnetzes 74 2. Bau neuer Linien 75  Rechnungen: 1. Betriebsrechnung. 11. Gewinn- und Verlustrechnung. 11. Gewinn- und Verlustrechnung. 11. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte. 1V. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien. V. Kapitalrechnung. V. 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.				46
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials				46
b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen		2. Statistik des Betriebsdienstes		50
D. Finanzergebniss		a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials		53
E. Verschiedenes		b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen		55
E. Verschiedenes		D. Finanzergebniss.		58
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee 63 2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee 66 3. Werkstättebetrieb 669 4. Unfälle 70 5. Versicherungen 70 6. Personaletat 70 7. Unterstitzungs und Krankenkassen 71 8. Kautionskassen 71 8. Kautionskassen 73  V. Bahnbau 74 1. Ausbau des Stammnetzes 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.				
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee				
3. Werkstättebetrieb				
4. Unfälle				
5. Versicherungen				
6. Personaletat			•	
7. Unterstützungs- und Krankenkassen		· ·		
8. Kautionskassen				
V. Bahnbau  1. Ausbau des Stammnetzes 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.			•, •	
1. Ausbau des Stammnetzes		8. Kautionskassen		73
2. Bau neuer Linien		V. Bahnbau		74
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.		1. Ausbau des Stammnetzes		74
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.		2. Bau neuer Linien		74
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.		VI Direktion		75
<ul> <li>I. Betriebsrechnung.</li> <li>II. Gewinn- und Verlustrechnung.</li> <li>III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.</li> <li>IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.</li> <li>V. Kapitalrechnung.</li> <li>VI. Bilanz per 31. Dezember 1888, nebst Beilage.  Beilagen:  1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)</li> <li>2. Rechnung über den Erneuerungsfonds.</li> <li>3. Rechnung über den Versicherungsfonds.</li> </ul>		The brokenom	•	0
<ul> <li>II. Gewinn- und Verlustrechnung.</li> <li>III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.</li> <li>IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.</li> <li>V. Kapitalrechnung.</li> <li>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.</li> </ul>		Rechnungen:		
<ul> <li>II. Gewinn- und Verlustrechnung.</li> <li>III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.</li> <li>IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.</li> <li>V. Kapitalrechnung.</li> <li>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.</li> </ul>		I. Betriebsrechnung.		
<ul> <li>III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.</li> <li>IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.</li> <li>V. Kapitalrechnung.</li> <li>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.</li> </ul>		3		
<ul> <li>IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.</li> <li>V. Kapitalrechnung.</li> <li>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.</li> </ul>			to	
<ul> <li>V. Kapitalrechnung.</li> <li>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.</li> </ul>			ю.	
<ul> <li>VI. Bilanz per 31. Dezember 1888, nebst Beilage. Beilagen: <ol> <li>Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)</li> <li>Rechnung über den Erneuerungsfonds.</li> <li>Rechnung über den Versicherungsfonds.</li> </ol> </li> </ul>				
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.				
<ol> <li>Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)</li> <li>Rechnung über den Erneuerungsfonds.</li> <li>Rechnung über den Versicherungsfonds.</li> </ol>				
<ol> <li>Rechnung über den Erneuerungsfonds.</li> <li>Rechnung über den Versicherungsfonds.</li> </ol>				
3. Rechnung über den Versicherungsfonds.			und IV.)	)
4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.		3. Rechnung über den Versicherungsfonds.		
		4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.		
R Rericht des Verweltungsrethes		The state of the s		

### An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

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 ferneren 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 komplizirte und zeitraubende Einrichtung.

Mit 1. Januar 1888 traten eine neue Vollziehungsverordnung zu den Bundesgesetzen über p'oliz eiliche 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 Verladeinrichtungen 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 betheiligten 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 blos 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,

4.00.10
1. für die rechtsufrige Zürichseebahn auf Fr. 16,782,2
2. " " Linie Koblenz-Stein, Hälfte " " 2,399,4
3. " " " Eglisau-Schaffhausen " " 4,758,1
4. " " Dielsdorf-Niederweningen " " 1,002,7
5. " " Etzweilen-Schaffhausen, Hälfte des Aktienkapitals " " 1,125,0
Total auf Fr. 26,067,4
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
" 7,157,0
Nettobedarf Fr. 18,910,4
Obige Summe von
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 Anleihenswege 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 An"leihenswege 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 Bauconto (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

									Fr.	3,600,000
		Schweizerische Rentenanstalt			•.	•	•	•	77	1,000,000
n	77	Gemeinden von Zollikon bis und	$\mathbf{mit}$	Rapperswyl	durch	die				
"	"	Gemeinde Riesbach durch die Züre	cher	Kantonalbanl	k	•,			n	600,000
für	die	Stadtgemeinde Zürich durch die Sc	hweiz	zerische Kred	itanstal	t	•	•	Fr.	2,000,000

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

- " 21/20/0 in den folgenden 5 Jahren,
- " 3 % in den letzten 5 Jahren

und rückzahlbar am 15. Februar 1904, aushingegeben 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 Darleihens von Fr. 157,000 zu reduzirtem 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 Etzweilen 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 Bötzbergbahn 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 Etzweilen 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 anbegehrt 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,

- 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 Reinerträgnisse 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 bundesräthlichen 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 Einnahmeund Ausgabeposten zu geschehen. Nur soweit diese nicht direkt ermittelt werden können, darf die Verrechnung unter Zuscheidung von Antheilen an Gesammtbeträgen 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 beigefügt 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 Gesammtbetriebes 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 bundesräthlichen 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.

Gesammtrückkauf ist nicht vorbehalten.

- 6. Zürich-Ziegelbrücke-Glarus.
- 7. Effretikon-Hinweil.
- 8. Winterthur-Etzweilen-Singen, Etzweilen-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-Lintthal.
- 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 Bundes"rathes 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 Jahres"rechnungen 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 Einzel"heiten 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 Neuausgabe der allgemeinen Gütertarif-Vorschriften erfolgte auf den 1. September 1888, nachdem über deren Fassung eine Einigung mit dem Eisenbahndepartement erzielt worden war. Bei den bezüglichen 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 Nebengebühren tarif 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 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 Personenund 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 desshalb 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 Eisenbahnverbande 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 Obst-Exporttarifes, wofür eine ermässigte Streckentaxe von  $5^{1}/2$  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 bezüglicher 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 Viehtransport trehältnisse 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 bezüglichen 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 kontinuirlichen 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 Zugskompositionen einstellen müsse, die auch wieder kalt seien, weil ohne eine hiefür eingerichtete Maschine das Vorwärmen der Wagen nicht möglich sei. 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 diskutirt 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 infizirten 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 bundesräthlichen 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 Choleragefahr anzubringen wären und dass durch Anbringung besonderer Pissoirs, wo solches thunlich, als auch durch Wasserspühlung 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 Bahntelegraphen 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 Plattformtritten (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 kontroliren, 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 Kontrolirung der Stellung der Stationsdeckungssignale durch elektrische Apparate auf. Auf der Nordostbahn stehen die vorhandenen bezüglichen 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 seinschen Rechnung trägt, zugestellt hat, kam im Schoosse des Verbandes das gegenseitige Verhältniss zur Erörterung. Hiebei wurde erklärt, dass die schweizerischen Bahnen nicht verpflichtet seien, jedes neue deutsche Übereinkommen ohne Weiteres anzunehmen und daher beschlossen, das neue deutsche Übereinkommen ohne Weiteres anzunehmen: Aufrechthaltung aller bisherigen Sonderabmachungen mit den süddeutschen Nachbarbahnen über eine reduzirte 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 in 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 Artikeltarifen 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 Neuausgabe des direkten Gütertarifs zwischen Triest, Fiume etc. einer- und deutschen Stationen anderseits 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 erschwert 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 einzuhebenden 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 Unterwegsstationen, 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 Gesammttransport 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 Neuausgabe 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 Neuausgabe 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 konkurrirenden 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 Erträgnisse 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 Rundreise verkehr die zahlreichen und oft wenig benutzten Billete verschiedenster Art bedeutend reduziren 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 4% Anleihens von Fr. 7,100,000, datirt vom 1.0ktober 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 4% verzinslich sein soll, zu 102½ 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. Oktol	per 1888					7,000	Stück
	77	4. April	1889	•	• 20		1 , • to	7,140	'n
					zu	samn	nen	14,140	Stück
und verbleiben daher noch	zu lö	schen						60	"
einschliesslich zwei gerichtl	ich a	ufgerufene	Titel.						

Der Emissionskurs von 102½ 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.         2. Staatsstempel für dieselben zu 10 Cts.       " 1,430.         3. Unterzeichnen, Falzen, Bandiren u. s. w.       " 265.         4. Insertionskosten betreffend Kündigung und Konversion, etc.       " 4,338.         5. Provision an die Konversionsstellen       " 1,853.         6. Löschungsgebühren am Pfandbuch       " 1,696.         7. Druckkosten, Porti, Assekuranzen u. s. w.       " 1,236.         Total       Fr. 13,340.	- Cts.	
3. Unterzeichnen, Falzen, Bandiren u. s. w		
4. Insertionskosten betreffend Kündigung und Konversion, etc		
6. Löschungsgebühren am Pfandbuch		
7. Druckkosten, Porti, Assekuranzen u. s. w " 1,236.	11 "	
	80 "	
Total En 12 240	70 "	
10tal Fr. 15,540.	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 % Zinsen für 7½ Monate vom 1. Mai bis 15. Dezember 1888 kompensirt, und es ist die betreffende Zinsersparniss unter Abschnitt D, Seite 61 ausgewiesen.

Die obenerwähnten Er. 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 im Stande sei, ihre Bauverpflichtungen zu erfüllen, ohne ihre Obligationenschuld zu vermehren und dass die Sperrung der Dividenden jedes weitern 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 fortdauern 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.

zusammen

52,000 Prioritätsaktien

zur Emission, unter folgenden Bedingungen:

Auf die 44,000 garantirten Aktien hatten ein Anrecht:

- 1. die alten 60/0 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:

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.

waren am 2. Juli 1888 einzubezahlen:

wogegen zu 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>0/<sub>0</sub> 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 Fr. 200. — Cts.

Um die Auswechslung dieser Dividendenbeträge gegen die neuen Prioritätsaktien von Fr. 550 zu erleichtern, wurden Antheilscheine von Fr. 50 gleich <sup>1</sup>/<sub>11</sub> einer neuen Prioritätsaktie und gleich <sup>1</sup>/<sub>4</sub> des obigen Dividendenbetrages kreirt, und es fand der Umtausch der erwähnten Coupons gegen volleinbezahlte 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 sämmtlichen 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 22,000 Aktien.

Gegen diese 21,725 Rückstände von Dividenden wurden ausgegeben 7,821 liberirte 5 % Interimsscheine zu Fr. 550 und 869 Antheilscheine zu Fr. 50, welch 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 de finitive 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,
- gegen Dividenden getauschte liberirte Interimsscheine
  - subskribirte, mit Fr. 300 einbezahlte Aktien . 24,553

Zusammen auf

52,000 Stück,

Übertrag Fr. 478,559.73 Cts.

8,000

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

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 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> 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.

Obertrag Fr. 410,055. 15 Cis.
Davon ist abzurechnen das auf der Emission von 8,000 neuen Aktien sich ergebende
Agio von Fr. 50 für eine Aktie
so dass als Nettoausgaben verbleiben
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% Prioritätsaktien von 1876 mit dem Agio auf die neuen 5% Prioritätsaktien vom 1. Juli 1888 anbetrifft, so gestaltete sich dessen Ausgleichung in
folgender Weise:
<ol> <li>Die alten 6 % Prioritätsaktien hatten ein Anrecht von Fr. 100 Agio für die Aktie; hievon entfallen auf</li> </ol>
19,447 konvertirte Titel zu Fr. 100
und auf die zur Rückzahlung gekommenen
2,553 Stück zu Fr. 100
Total 22,000 Aktien zu Fr. 100 Agio gleich
2. Laut Prospekt vom 31. Mai 1888 erfolgte die Ausgabe der neuen 5 % Prioritätsaktien zum Kurse von 110 % oder Fr. 550 für die Aktie, gleich einem Agio von Fr. 50 per Aktie.
Den Inhabern der zur Konversion angemeldeten alten 6 % 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 % Prioritätsaktien ein Agio von Fr. 50 für die Aktie oder " 1,227,650
einzuzahlen hatten.  Total 44,000 neue Titel zu Fr. 50
Aus obiger Agio-Einzahlung von
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 <sup>0</sup> /o Prioritätsaktien mit
b) Das Agio von Fr. 100 für die Aktie auf die zur Rückzahlung gelangten
2,553 alten 6 % Prioritätsaktien mit
zusammen 22,000 Stück mit

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% und zum Kurs von 103% auf 8 Jahre fest den Obligationsinhabern 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 Hypothekaranleihens von 5 Millionen Franken in 10,000 Obligationen

wurde vom Bundesrath am 22. Februar 1889 ertheilt; dagegen wurden am 31. Mai 188	9 bereits 2,900 gekünde
ind rückbezahlte Obligationen im Betrage von Fr. 2,900,000 am Pfandbuche gelöscht.	
Von weitern Löschungen sind noch zu erwähnen:	
Laut letztjährigem Geschäftsbericht waren von dem Hypothekaranleihen von 1	60 Millionen Franken no
Davon wurden gelöscht:	Fr. 170,0
am 12. Oktober 1888	235 Stück
" 4. April 1889	.00 ,
$ar{ar{3}}$	335 Stück = " 167,5
and es stehen somit vom Anleihen vom 1. Februar 1879 noch aus	5 " Fr. 2,5
$oldsymbol{3}$	340 Stück.
Von dem Gemeinschaftsanleihen von 1874 standen voriges Jahr noch aus	Fr. 3,5
davon wurden am 4. April 1889 gelöscht	
und bleiben somit noch zu löschen	Fr. 2,0
Die Betriebsrechnung und die Gewinn- und Verlustrechnung wird in Abschnienlässlich behandelt. Wir beschränken uns daher hier nur auf einige Nachweise zur Bil	
Bilanz vom 31. Dezember 1888 (Debitoren).	
X. Verfügbare Mittel.	
1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben:	
1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben: Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug	Fr. 621,378.51 C
1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben:  Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug  Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von	Fr. 621,378.51 C
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug	Fr. 621,378. 51 C , 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug	, 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug  Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit	" 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C " 61,683,291. 69
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug  Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit  Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei	" 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C " 61,683,291. 69
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug	" 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  " 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C
Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von	" 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  " 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  " 6,706,923. 38
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug	" 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  " 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  " 6,706,923. 38
Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von	" 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  " 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  " 6,706,923. 38
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug  Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit  Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, ein Kassabestand von  Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuille auf 31. Dezember 1888 von  Total gleich der Bilanz  2. Werthschriften:	" 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  " 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  " 6,706,923. 38  Fr. 7,397,778. 72 C
Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von	" 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  " 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  " 6,706,923. 38
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug  Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit  Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, ein Kassabestand von  Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuille auf 31. Dezember 1888 von  Total gleich der Bilanz  Werthschriften:  a) Die eigenen Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1887  Hiezu kommen als Vermehrung im Jahre 1888:	" 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  " 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  " 6,706,923. 38  Fr. 7,397,778. 72 C
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, ein Kassabestand von  Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuille auf 31. Dezember 1888 von  Total gleich der Bilanz  Werthschriften:  a) Die eigenen Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1887  Hiezu kommen als Vermehrung im Jahre 1888:  1. durch Übernahme eines Schuldbriefes in Folge	", 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  ", 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  ", 6,706,923. 38  Fr. 7,397,778. 72 C  Fr. 4,535,175. — C
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug  Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit  Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, ein Kassabestand von  Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuille auf 31. Dezember 1888 von  Total gleich der Bilanz  Werthschriften:  a) Die eigenen Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1887  Hiezu kommen als Vermehrung im Jahre 1888:	", 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  ", 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  ", 6,706,923. 38  Fr. 7,397,778. 72 C  Fr. 4,535,175. — C
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, ein Kassabestand von  Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuille auf 31. Dezember 1888 von  Total gleich der Bilanz  Werthschriften:  a) Die eigenen Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1887  Hiezu kommen als Vermehrung im Jahre 1888:  1. durch Übernahme eines Schuldbriefes in Folge	", 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  ", 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  ", 6,706,923. 38  Fr. 7,397,778. 72 C  Fr. 4,535,175. — C
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug  Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit  Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, ein Kassabestand von  Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuille auf 31. Dezember 1888 von  Total gleich der Bilanz  Werthschriften:  a) Die eigenen Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1887  Hiezu kommen als Vermehrung im Jahre 1888:  1. durch Übernahme eines Schuldbriefes in Folge  Verkaufs einer Liegenschaft in Enge  Fr. 30,000.— Cts.	", 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  ", 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  ", 6,706,923. 38  Fr. 7,397,778. 72 C  Fr. 4,535,175. — C
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug  Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit  Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, ein Kassabestand von  Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuille auf 31. Dezember 1888 von  Total gleich der Bilanz  Werthschriften:  a) Die eigenen Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1887  Hiezu kommen als Vermehrung im Jahre 1888:  1. durch Übernahme eines Schuldbriefes in Folge  Verkaufs einer Liegenschaft in Enge  Verkaufs einer Liegenschaft in Enge  Themshwe men 40% Nedestheben Oblig	", 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  ", 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  ", 6,706,923. 38  Fr. 7,397,778. 72 C  Fr. 4,535,175. — C
Der Kassasaldo vom 31. Dezember 1887 betrug Dazu kam im Jahr 1888 ein Verkehr im Soll von  Davon ab:  Der Umsatz im Haben mit Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1888, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, ein Kassabestand von Hiezu kommt der Bestand des Wechselportefeuille auf 31. Dezember 1888 von Total gleich der Bilanz  Werthschriften:  a) Die eigenen Werthpapiere betrugen laut Bilanz vom 31. Dezember 1887  Hiezu kommen als Vermehrung im Jahre 1888:  1. durch Übernahme eines Schuldbriefes in Folge Verkaufs einer Liegenschaft in Enge Fr. 30,000.— Cts.	", 61,752,768. 52 Fr. 62,374,147. 03 C  ", 61,683,291. 69  Fr. 690,855. 34 C  ", 6,706,923. 38  Fr. 7,397,778. 72 C  Fr. 4,535,175. — C

```
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 Hülfs-
     kasse, Kranken- und Kautionskassen, etc.
     1. an Schuldbriefen . . . Fr. 110,000. - Cts.
                                     650,000. —
     2. " diversen Obligationen
     3. , 4 % 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:
           4 Stück zu 4-41/20/0 verzinsliche Schuldbriefe auf Liegenschaften und
                    1 Gutschein .
                                  . .
                                                              45,175. — Cts.
     2.1,073
                   Obligationen Zürich - Zug - Luzern zu
                                                             536,500. —
                                .
                                    .
                    31/20/0 Obligationen des Kantons Bern
     3.
         400
                    zu Fr. 1,000.
                                                              400,000. -
         400
                    4º/o Obligationen der Banque foncière
                    du Jura, Serie J zu Fr. 1,000
                                                              400,000. —
         250
                    41/2 0/0 Obligationen der Société
     5.
                    financière Franco - Suisse zu Fr. 500
                                                              125,000. -
         202
                    40/0 Nordostbahn-Obligationen vom
                    1. Juni 1862 (auf 28. Februar 1889
                    gekündigt) zu Fr. 1,000
                                                              202,000. —
      7.5,440
                    40/0 Nordostbahn-Obligationen vom
                    1. Oktober 1887 zu Fr. 500.
                                                            2,720,000.
      8.8,110
                    40/0 Nordostbahn-Obligationen vom
                    1. Juni 1888 zu Fr. 500
                                                            4,055,000.
      9.
                    40/0 Nordostbahn-Obligationen vom
           20
                    1. Juni 1888 (als Kaution deponirt)
                    zu Fr. 500 .
                                                               10,000. —
                                                         Fr. 8,493,675. —
                                     Summa wie oben
                                                                         Cts.
  b) Noch nicht ausgegebene Nordostbahn-Obligationen
        des 4% Anleihens vom 1. Oktober 1886.
                                                         Fr. 2,000,000. — Cts.
        des 4% Anleihens vom 1. Oktober 1887.
                                                              280,000. —
                                                                                     2,280,000. -
               Total gleich der Bilanz auf 31. Dezember 1888
                                                                                 Fr. 10,773,675. —
3. Entbehrliche Liegenschaften:
   a) Liegenschaftenconto 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.

		Upertrag	Fr. 890,703. 94 Cts.
	Der Verkehr dieses Liegenschaftencontos gestaltete	sich im Berichtsjahr	
	1888 wie folgt:		
	I. Einnahmen für Verkäufe und Pacht- und Miethzinse	9:	
	a) Verkauf von 1430,20 m <sup>2</sup> Land beim Venedigli		
	in Enge	Fr. 43,500. — Cts.	
	b) Abtretung von 725,60 m <sup>2</sup> Land für ein Wärter-		
	wohnhaus bei 28,930 km in der Gemarkung Buchs	, 80. — ,	
	c) Verkauf von 7 Parzellen in verschiedenen Ge-		
	markungen	" 2,131. 81 "	
	d) Pacht- und Miethzinse	" 28,690 <b>.</b> 13 "	
		Fr. 74,401.94 Cts.	
	II. Ausgaben für Ankauf von 24,50 m <sup>2</sup> Wiesland im		
	Quellwassergebiet in Albisrieden	" <b>4,</b> 500. — "	
		Fr. 69,901. 94 Cts.	
	Hievon ab: Inventarwerth der Verkäufe	" 40,643. 60 "	
	und abzüglich der Ausgaben für Fertigungen, Repara-	Fr. 29,258.34 Cts.	
	turen, Steuern, Assekuranzen, etc.	, 5,860.64 ,	
	Netto-Einnahme	Fr. 23,397. 70 Cts.	
	welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter	23, 20,0011 10 0101	
	Ziffer 8 "aus sonstigen Quellen" vereinnahmt sind.		
<b>b</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. <b>3</b> 5 "	
	so dass sich ein Inventarwerth ergibt am 31. Dezem	ber 1888 von	" 354,178.65 "
	Landverkäufe haben im Berichtsjahre keine stattgefungen	nden.	ration of the
	Total-Inventarwerth laut	Bilanz	Fr. 1,244,882.59 Cts.
4. M	aterialvorräthe:	_	
	Deren Werth betrug am . 31. Dezember 1887	31. Dezember 1888	Vermehrung +
1.	Der Materialconto (Kohlen,		Verminderung :
	Holz, Eisen u. s. w.) Fr. 841,643.70 Cts.	Fr. 828,291. 55 Cts.	÷ Fr. 13,852. 15 Cts.
2.	Materialrechnung des Ober-		
	ingenieurs f. Betrieb (Schienen,		
	eiserne u. hölzerne Schwellen,		
		" 1,111,779. 50    "	÷ , 78,484.92 ,
3.	Werkstätteconto (Reserve-		, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,
	stücke für Lokomotiven,		
	Wagen, etc.) , 326,942.71 ,	" 351,415. 89 "	+ , 24,473.18 ,
	Total Fr. 2,358,850. 83 Cts.	Fr. 2,291,486. 94 Cts.	÷ Fr. 67,363. 89 Cts.
	TOTAL RE. Z. DDC. OD U. AD UIN.		

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 4½00 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 Zürichseebahn getragen, und es wurde zugleich die Frist für Amortisation des ganzen Betrages von ursprünglich 24 Jahren auf In Übereinstimmung mit der dem Bundesrathe diesfalls kundgegebenen Absicht beschloss der 29 Jahre erstreckt. Verwaltungsrath ferner, das System der jährlichen fixen Amortisationsquote zu verlassen, um zu demjenigen der um die Zinsbetreffnisse sich jährlich steigernden Annuität überzugehen, in der Meinung, dass die dabei erzielte Minderauslage zunächst zur Erhöhung des Aktienkapitals zu verwenden sei. Die nunmehrige Amortisationsquote berechnet sich für das erste Jahr auf Fr. 450,000, welche unter VII der Aktiven statt der früheren Fr. 1,040,000 eingestellt 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 60/0 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 bisheriger	n 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. <b>77</b> "
	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.	
<i>b</i> )	Für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse:	
	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.	
	40/0 Zinse auf dem Contocorrent-Guthaben " 27,785. 50 "	
		" <b>31,312.</b> 60 "
	Bestand 31. Dezember 1888	Fr. 811,965. 40 Cts.

Nachdem keine erheblichen Anstände gegen Vollzug der neuen Statuten der Pensions- und Hülfskasse vom 10. Februar 1888 mehr zu gewärtigen waren, ist obiger Aktivsaldo der Pensions- und Hülfskasse 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:

a) Fahrplanmässige Züge:	1887 Kilometer	1888 Kilometer
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.

#### l. Einnahmen.

1 8 (564 K	87			1 8 (564 E	88 Cilome	ter)	Mehreinna ge		Mindereinn oer 1887	ahme
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		= 2	Nordostbahn (eigenes Netz).						n	
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	<b>1</b> 3	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	<i>52.</i> 77	3. Von Gütern	8,533,036	19	54.66	764,145	14	, <b>-</b> `	_
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:							
8 <b>34,43</b> 8	53	5.67	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse).	846,719	35	5.42	12,280	82	_	-
89,263	72	0.61	2. Ertrag von Hülfsgeschäften	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	_	_
4,722,857	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.

	Tran	nsport	quantitätei	1	* =	Einna	hmen		
I. Personentransport.	1887		1888		1887		1888		
	Personen	Pro-	Personen	Pro-	Fr. Cts	Pro-	Fr. Cts.	Pro-	
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe: Einfache Fahrt . I. Klasse	24,000	Zente 0.40	23,982	zente 0.39	157,418.82	zente 2.95	155,285. 36	zente 2.84	
77	249,480		236,471	3.83	773,763. 65		723,818.97		
" " " " TIT "	1,189,159		1,209,182	19.61	1,237,895.69		1,260,836.18	1400 000000	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:	1,100,100	10.00	1,200,102	10.01	1,201,000.00	20.16	1,200,000.10		
Mit Güterzügen II. Klasse	4,526	0.08	5,062	0.08	2,854.72	0.05	3,063.45	0.05	
тт	98,156		101,984	1.65	41,304.07	0.77	<b>42</b> ,196. 28		
" " " III. " " Hin- und Rückfahrt I. "	5,374		8,112	0.13	17,088. 62		26,302.11		
n n n II. n	456,556		455,740	7.38	569,120.29	10.65	585,607.55		
" " " III. "	3,038,448		3,132,856	50.78	1,949,046. 23		1,997,452.76		
Abonnementsbillete II. "	138,986		149,190	2.42	56,325. 44	1.05	57,869. 21		
" III. "	474,564		513,282	8.32	93,792.22	1.76	103,060.82		
Militär- u. Polizeitransporte III. "	54,555		44,945	0.73	45,195. 30		43,384.95		
	8,026		10,345	0.17	28,328.88		46,050. —	0.86	
Gesellschafts-, Schul- und	78,975		89,847	1.46	156,905.39	2.94	185,353. 60		
Lustfahrten HI. "	184,149		188,068	3.05	212,248. 71	3.97	235,452.41		
Total	6,004,954		6,169,066		5,341,288. 03		5,465,733. 65	_	
Rekapitulation nach Klassen:	0,001,001	100	1	1	0,011,200.00		0,100,100	1	
I. Klasse	37,400	0.62	42,439	0.69	202,836. 32	3.80	227,637.47	4.17	
II. "	928,523		936,310	15.18	1,558,969.49		1,555,712. 78		
TTT	5,039,031		5,190,317	84.13	3,579,482. 22		3,682,383.40		
Total	6,004,954	100	6,169,066	100	5,341,288.03	100	5,465,733.65	100	
II. Gepäcktransport	20,029	, .	Tonnen 21,012		411,586. 13		406,309.39		
III. Viehtransport.	Stück		Stück				,		
Klasse I	7,301	2.17	6,896	2.37			10 10		
, II	45,736	13.61	46,896	16.10	001 000 00		050 200 17		
" III	64,577	19.22	57,927	19.89	261,982.99	•	256,380.17		
" IV	218,381	65.00	179,484	61.64	W1	t.			
Total	335,995	100	291,203	100	261,982.99		256,380.17		
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen	İ					
Eilgut	46,663		47,700	2.69	1			-	
Stückgutklasse I	134,033	8.26	134,205	7.56					
" п	126,886	7.82	135,043	7.61				- ×.	
Wagenladungsklasse A	58,812	3.63	57,663	3.25					
" В	74,153		84,433	4.76					
Spezial-Tarif Ia	34,744		35,114	1.98	7,167,442.70	92.26	7,840,249.64	91.88	
" Ib	278,406		361,804	20.39					
" На	14,909		16,293	0.92					
" Пв	61,462		82,510	4.65	100				
" IIIa	35,765		42,227	2.38					
" Шь	756,181	46.62	777,482	43.81					
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)					601,448, 35	7.74	692,786.55	8.12	
Total	1,622,014	100	1,774,474	100	7,768,891.05	100	8,533,036. 19	100	
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr					13,783,748.20		14,661,459. 40	-	
	I						, , ,		

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1888 = 564 Kilom., 1887 = 564 Kilom.)		400	1000
(Bannange im Durchsenniw: 1666 = 504 Khom., 1667 = 504 Khom.)	*	1887	1888
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,470.37	9,691
Reisenden		0.89	0.8
" " " und Bahnkilometer	Centimes	4.44	4.
Zahl der Personenkilometer	·	120,289,815	123,252,682
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.03	19.
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	213,280	218,533
Auf jeden Bahnkilometer kommen	n	10,647	10,938
, Personen-Wagenachsenkilometer kommen	,,	5.87	5.
	,,		
Gepäcktransport.		,,,, t	# W
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	729.76	720.4
" Tonne	n	20.55	19.5
" Tonnenkilometer	Centimes	61.78	59.
" Reisenden	"	6.85	6.
Zahl der Tonnenkilometer		664,112	685,708
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.16	32.
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,178	1,216
Auf jeden Bahnkilometer kommen	, n	36	37
" Reisenden " · · · · · · · ·	Kilogr.	3.84	3.
liehtransport.			*
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	464.51	454.5
" Stück	"	0.78	0.0
Tonnenkilometer	Centimes	19.94	21.
Zahl der Tonnenkilometer		1,314,010	1,209,440
	*		
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	13,774.63	15,129.5
" Tonne	'n	4.79	4.8
" Tonnenkilometer	Centimes	9.12	8.
Zahl der Tonnenkilometer		85,200,867	97,299,091
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	52.53	54.
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	151,065	172,516
" jeden Bahnkilometer kommen	n	2,876	3,146
" Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	'n	1.59	1.
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	24,439.27	25,995.4
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	,,	1,665.09	1,684.5
Totaleinnahme per Bahnkilometer	77	26,104.36	27,679.9

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

	Transportquantitäten															
	Personen Ge- päck Vieh Güter															
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial- Tarif Ia	Spezial- Tarif Ib	Spezial- Tarif Ha	Spezial- Tarif IIb	Spezial- Tarif IIIa	Spezial- Tarif IIIb	То	al
	1 E at 1			Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Ton	nen
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	1000			1,077	4,266	'			
März	404,644	1,384	18,983	,	12,102	11,733	5,115		,	/	1,007	4,773		68,085	1	
April	531,056	0.000	20,922	3,320	10,684		4,750				946		5,658	64,866		
Mai	619,562	1,730	20,065	4,976	11,461	11,593	4,697		100 No. 100 No. 100	24,969		4,795	4,516	70,582		
Juni	520,271	1,808	22,068	3,545	10,714	10,339	4,381	5,724		23,931	1,164	5,361	3,625	64,341	135	
лин Juli	617,149	2,275	40,436		10,874		4,682			24,087	1,157	6,148	3,511	68,566	1 5	
		2,514	40,751		11,765		2.0	1001	200000		1 000	,		72,088		
August	616,553	, ,		4,740						3 5 6		5,740		1 22		
September	590,846	2,203	46,236		11,662	11,854	4,687	100		1 50	2.500	6,164	4,781	68,475		
Oktober	560,620	10.00	20,634		12,329	16,018		10,238				20,629		76,660		
November	467,838	1,751	15,453		11,399	13,306				100		10,461	3,221	66,086	1	
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	,59
Total	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	,47
gegenüber 1887:	104 110	000		1 007	170	0.155		10.000	270	00.000	1 204	01.040	0.400	01 001	150	
mehr	164,112			1,037	172			10,280	370	1 '.	1,584	21,048		21,301	152	2,40
weniger			44,792		7	7.6	1,149									_
							Ei	innahme	en							
			T	-	T	1	T		T	1185		T	nor B	ahnkilor	notor	
	Pers	onen	G	Gepäck		Vieh		Güter		Total		1888		Bahnkilometer 1887		7
	Fr.	Cts	. Fr	.   c	ts. F	.   Ct	s.	Fr.	Cts.	Fr.	C				Fr.	Ct
Januar	301,41	16 01							0.4	000			,636	22 1	,645	98
	001,1			181 17		.Z00   0	2  L  5	80.673	1211	922.8	829 I 2	7 1 1	.000		,,,,,	15
	279.14		1				100	80,673 03.534	79	922,8 921.7			,		.626	
Februar	279,14 325,41	14 54	22,4	120 3	4 16	683 5	2 6	03,534	79	921,	783 1	9 1	,634	37 1	, <b>62</b> 6	
Februar März	325,41	14 54 19 36	22,4	120 3 706 4	4 16 1 18	,683 5 ,464 5	$\begin{bmatrix} 2 & 6 \\ 7 & 7 \end{bmatrix}$	39,943	79 69	921,7 1,110,5	783   1 534   0	9 1 3 1	,634 ,969	37 1 03 1	,809	8
Februar März April	325,41 447,87	14 54 19 36 73 84	22,4 26,7 29,5	120   3 706   4 208   4	4 16 1 18 2 16	,683   5 ,464   5 ,399   6	$\begin{bmatrix} 2 & 6 \\ 7 & 7 \\ 9 & 6 \end{bmatrix}$	39,943 64,898	79 69 87	921,7 1,110,5 1,158,5	783   1 534   0 380   8	$egin{array}{c cccc} 9 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 &$	,634 ,969 ,053	37 1 03 1 87 1	,809 ,903	83
Februar März April Mai	325,41 447,87 536,68	14     54       19     36       73     84       82     76	22,4 3 26,7 4 29,5 6 35,4	420   3 706   4 208   4 453   9	4 16 1 18 2 16 4 21	,683   5 ,464   5 ,399   6 ,643   4	$egin{array}{c cccc} 2 & 6 \\ 7 & 7 \\ 9 & 6 \\ 1 & 6 \\ \end{array}$	39,943 64,898 98,327	79 69 87 52	921,7 1,110,5 1,158,5 1,292,1	783   1 534   0 880   8 107   6	9 1 3 1 2 2 3 2	,634 ,969 ,053 2,290	37 1 03 1 87 1 97 2	,809 ,903 ,033	85 81 06
Februar März April Mai Juni	325,41 447,87 536,68 481,11	14     54       19     36       73     84       82     76       14     09	22,4 26, 26, 29,5 35,4 37,4	120   3 706   4 208   4 153   9 179   3	4 16 1 18 2 16 4 21 6 20	,683   5 ,464   5 ,399   6 ,643   4 ,618   6	2 6 7 7 9 6 1 6 8 6	39,943 64,898 98,327 46,947	79 69 87 52 05	921,7 1,110,5 1,158,5 1,292,1 1,186,1	783   1 534   0 880   8 107   6 159   1	9 1 3 1 2 2 3 2 8 2	,634 ,969 ,053 ,290 ,103	37   1 03   1 87   1 97   2 12   2	,809 ,903 2,033 2,019	85 87 06 20
Februar März April Mai Juni Juli	325,41 447,87 536,68 481,11 613,34	14     54       19     36       73     84       32     76       14     09       44     70	22,4 26,7 4 29,5 3 35,4 0 37,4 0 49,5	420   3 706   4 208   4 453   9 479   3 255   4	4   16 1   18 2   16 4   21 6   20 6   24	,683   5 ,464   5 ,399   6 ,643   4 ,618   6 ,578   7	2 6 7 7 9 6 1 6 8 6 2 6	39,943 64,898 98,327 46,947 59,758	79 69 87 52 05 96	921,7 1,110,8 1,158,8 1,292,1 1,186,1 1,346,9	783   1 534   0 880   8 107   6 159   1 937   8	9 1 3 1 2 2 3 2 8 2 4 2	,634 ,969 ,053 ,290 ,103 ,388	37   1 03   1 87   1 97   2 12   2 19   2	,809 ,903 2,033 2,019 2,334	85 87 06 20 05
Februar März April Mai Juni Juli August	325,41 447,87 536,68 481,1 613,3 671,5	14     54       19     36       73     84       82     76       14     08       44     70       39     -	22,4 26,7 4 29,5 3 35,4 3 37,4 4 49,5 - 51,	420   3 706   4 208   4 453   9 479   3 255   4 121   4	4     16       1     18       2     16       4     21       6     20       6     24       4     25	,683   5 ,464   5 ,399   6 ,643   4 ,618   6 ,578   7 ,433   7	2 6 7 9 9 6 1 6 8 6 2 6 7	03,534 39,943 664,898 98,327 46,947 59,758 12,117	79 69 87 52 05 96 82	921,7 1,110,5 1,158,5 1,292,1 1,186,1 1,346,9 1,460,5	783   1 534   0 880   8 107   6 159   1 937   8 211   9	9 1 3 1 2 2 3 2 8 2 4 2 8 2	,634 ,969 ,053 ,290 ,103 ,388 ,589	37   1 03   1 87   1 97   2 12   2 19   2 03   2	1,809 1,903 2,033 2,019 2,334 2,441	85 87 06 20 05 98
Februar  März  April  Mai  Juni  Juli  August  September	325,41 447,87 536,68 481,11 613,34 671,55 600,20	14     54       19     36       73     84       82     76       14     09       44     70       39     -       05     19	22,4 36, 26,7 4, 29,5 36, 35,4 9, 37,4 10, 41,7 10, 41,7	420     3       706     4       208     4       453     9       479     3       255     4       121     4       118     7	4   16 1   18 2   16 4   21 6   20 6   24 4   25 8   32	,683   5 ,464   5 ,399   6 ,643   4 ,618   6 ,578   7 ,433   7 ,132   7	2 6 7 7 9 6 1 6 8 6 2 6 7 7	603,534 639,943 664,898 698,327 646,947 659,758 12,117 (84,300	79 69 87 52 05 96 82 59	921,7 1,110,8 1,158,8 1,292,1 1,186,1 1,346,9 1,460,2	783   1 534   0 880   8 107   6 159   1 937   8 211   9 757   2	9 1 3 1 2 2 3 2 8 2 8 2 4 2 8 2	,634 ,969 ,053 ,290 ,103 ,388 ,589 ,584	37   1 03   1 87   1 97   2 12   2 19   2 03   2 68   2	1,809 1,903 2,033 2,019 2,334 2,441 2,436	85 87 06 20 05 98 14
Februar  März  April  Juni  Juli  August  September  Oktober	325,41 447,87 536,68 481,11 613,38 671,58 600,20 495,3	44     54       19     36       73     84       882     76       14     09       444     70       389     —       905     19       16     74	22,4 26,7 4 29,5 3 35,4 3 37,4 9 49,5 1 41,7 4 36,6	420     3       706     4       208     4       453     9       479     3       4255     4       121     4       4118     7       887     1	4 16 1 18 2 16 4 21 6 20 6 24 4 25 8 32 7 25	,683   5 ,464   5 ,399   6 ,643   4 ,618   6 ,578   7 ,433   7 ,132   7 ,371   0	2 66 7 7 9 66 1 68 8 66 2 66 2 7 0 7	03,534 39,943 64,898 98,327 46,947 59,758 12,117 84,300 926,795	79 69 87 52 05 96 82 59 61	921,7 1,110,8 1,158,8 1,292,1 1,186,1 1,346,9 1,460,5 1,457,7 1,484,6	783   1 534   0 880   8 107   6 159   1 937   8 211   9 757   2 370   5	9 1 3 1 2 2 2 3 2 8 2 4 2 6 2 3 2	,634 ,969 ,053 ,290 ,103 ,388 ,589 ,584 ,631	37	1,809 1,903 1,033 1,019 1,334 1,441 1,436 1,425	88 81 06 20 08 98 14
Februar	325,41 447,87 536,66 481,11 613,34 671,53 600,20 495,3 367,03	144 54 19 36 73 84 82 76 14 09 144 70 39 — 19 16 74 48 89 48	22,4 3 26,7 4 29,5 3 35,4 3 37,4 9 49,7 5 1,7 9 41,1 1 36,4 3 3 28,3	120 3 1706 4 1208 4 1453 9 1479 3 1255 4 121 4 1118 7 1887 1 1952 5	4   16 1   18 2   16 4   21 6   20 6   24 4   25 8   32 7   25 7   19	683 5 464 5 399 6 643 4 618 6 578 7 433 7 132 7 371 0 977 2	2 66 7 7 9 66 11 66 12 66 22 7 70 7 11 9 14 7	603,534 (39,943 (64,898 (98,327 (46,947 (59,758 (12,117 (84,300 (26,795 (99,013	79 69 87 52 05 96 82 59 61 84	921,7 1,110,5 1,158,5 1,292,1 1,186,1 1,346,5 1,460,5 1,457,7 1,484,5 1,215,6	783   1 534   0 380   8 107   6 159   1 937   8 211   9 757   2 370   5 033   0	9 1 3 1 2 2 3 2 3 2 4 2 8 2 4 2 8 2 3 2 8 2	,634 ,969 ,053 ,290 ,103 ,388 ,589 ,584 ,631	37   1 03   1 87   1 97   2 12   2 19   2 03   2 68   2 31   1	1,809 1,903 1,033 1,033 1,019 1,334 1,436 1,436 1,919	88 87 06 20 08 98 14 40 32
Februar	325,41 447,87 536,66 481,11 613,34 671,53 600,20 495,3 367,03	144 54 19 36 73 84 82 76 14 09 144 70 39 — 19 16 74 48 89 48	22,4 3 26,7 4 29,5 3 35,4 3 37,4 4 49,5 5 1,7 4 41,7 4 36,6 3 28,7	120 3 1706 4 1208 4 1453 9 1479 3 1255 4 121 4 1118 7 1887 1 1952 5	4   16 1   18 2   16 4   21 6   20 6   24 4   25 8   32 7   25 7   19	683 5 464 5 399 6 643 4 618 6 578 7 4433 7 ,132 7 ,371 0 ,977 2	2 66 7 7 9 66 11 66 12 66 22 7 70 7 11 9 14 7	03,534 39,943 64,898 98,327 46,947 59,758 12,117 84,300 926,795	79 69 87 52 05 96 82 59 61 84	921,7 1,110,8 1,158,8 1,292,1 1,186,1 1,346,9 1,460,5 1,457,7 1,484,6	783   1 534   0 380   8 107   6 159   1 937   8 211   9 757   2 370   5 033   0	9 1 3 1 2 2 3 2 3 2 4 2 8 2 4 2 8 2 3 2 8 2	,634 ,969 ,053 ,290 ,103 ,388 ,589 ,584 ,631	37   1 03   1 87   1 97   2 12   2 19   2 03   2 68   2 31   1	1,809 1,903 1,033 1,019 1,334 1,441 1,436 1,425	88 87 06 20 08 98 14 40 32
Februar	325,4 447,87 536,66 481,1 613,3 671,5 600,20 495,3 367,00 346,56	44     54       19     36       73     84       73     76       842     76       144     09       444     70       339     —       16     74       48     98       48     98       383     65	22,4 3 26,7 4 29,3 5 35,4 6 37,7 9 49,5 1 41,1 4 36,8 3 28,4 2 5,7 4 406,6	420 3 706 4 4208 4 453 9 479 3 255 4 121 4 1118 7 887 1 952 5 7	4 16 1 18 2 16 4 21 6 20 6 24 4 25 8 32 7 25 7 19 7 16	683 5 464 5 399 6 643 4 6618 6 578 7 4433 7 132 7 371 0 977 2 818 5 380 1	2 67 7 7 9 66 1 68 8 66 2 67 7 7 1 9 7 8,5	39,943 39,943 64,898 98,327 46,947 559,758 12,117 (84,300 926,795 (16,724 533,036	79 69 87 52 05 96 82 59 61 84 24	921,7 1,110,8 1,158,6 1,292,7 1,186,7 1,346,4 1,460,9 1,457,7 1,484,6 1,215,6 1,105,8	783	9 1 3 1 2 2 3 2 3 2 8 2 4 2 8 2 6 2 3 2 9 1 0 25	,634 ,969 ,053 ,290 ,103 ,388 ,589 ,584 ,631 ,154 ,959	37	1,809 1,903 1,033 1,033 1,019 1,334 1,436 1,436 1,919	83 83 98 14 33 34
Februar  März  April  Mai  Juni  Juli  August  September  Oktober  November  Dezember	325,4 447,8° 536,66 481,1° 613,3 671,5; 600,2( 495,3 367,0; 346,5; 5,465,7°;	44     54       19     36       73     84       73     76       842     76       144     09       145     70       19     16       74     48       99     18       383     65	22,4 3 26,7 4 29,5 3 35,7 3 37,7 4 49,5 5 1,1 4 1,1 4 36,6 3 28,3 2 25,7 4 06,7 2	420 3 706 4 208 4 453 9 479 3 255 4 121 4 118 7 952 5 2223 7	4 16 1 18 2 16 4 21 6 20 6 24 4 25 8 32 7 25 7 19 7 16	683 5 464 5 399 6 643 4 6618 6 578 7 433 7 132 7 371 0 977 2 818 5 380 1	2 67 7 7 9 66 1 68 8 66 2 67 7 7 1 9 7 8,5	03,534 39,943 64,898 98,327 46,947 59,758 12,117 (84,300 926,795 (99,013	79 69 87 52 05 96 82 59 61 84 24	921,7 1,110,8 1,158,8 1,292,1 1,186,1 1,346,9 1,457,7 1,484,8 1,215,1	783	9 1 3 1 2 2 3 2 3 2 8 2 4 2 8 2 6 2 3 2 9 1 0 25	,634 ,969 ,053 ,290 ,103 ,388 ,589 ,584 ,631 ,154 ,959	37	1,809 1,903 1,033 1,019 2,334 2,441 2,436 2,425 1,919 1,844	85 81

### 5. Frequenz nach den Stationen.

	*	*	*	Güter				degenül	Rangordnung der Stationen			
	Personen	Gepäck	Vieh				_	1	2.5.4	nach		
				Versandt	Empfang	Total	Personen		Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Aı	nzahl	Tonnen			
1. Rorschach	61,040	174	307	12,116	18,266	30,382	+	6,212	- 605	20	7	
2. Horn	18,021	31	47		6,052	15,453		576			18	
3. Arbon	57,567		420	2,079	6,611	8,690		205		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		6	2	
6. Uttweil	11,903	21	63	1,281	1,611	2,892		374		110	87	
7. Kessweil	11,365		49		1,361	2,524		258	- 319	114	92	
8. Güttingen	15,853		96		1,777	2,764		557		100	90	
9. Altnau	15,131		191	1,164	1,023	2,187		262			98	
10. Münsterlingen	19,304		151	604	2,795	3,399		323	+ 753	69	78	
11. Kreuzlingen	20,388		148	1.00	3,854	6,045		172		63	47	
12. Konstanz	56,514		665	19,514	8,158	27,672	+	2,546	- 3,356	26	10	
13. Emmishofen - Egelshofen	18,151		313		2,384	6,458		387	+ 442	77	44	
14. Tägerweilen	15,680	27	41	538	816	1,354		435	+ 22	92	117	
15. Ermatingen	21,197		314	1,777	1,262	3,039		319	+ 350	61	84	
16. Mannenbach	8,144		72		310	903		296	+ 180	126	130	
17. Berlingen	7,050	-	0		592	1,121	1	125		132	124	
18. Steckborn	19,839		146		2,099	4,505		780	+ 1,598	66	66	
19. Mammern	14,303		142		493	1,038		742			126	
20. Eschenz	7,863				1	1,866		523			105	
21. Stein am Rhein	19,132				2,769	5,194		894			56	
22. Etzweilen	6,245			2.50	143	529		725			137	
23. Hemmishofen	7,346		64		954	1,901	_	485			104	
24. Ramsen	9,833		1,212			1,553		560			111	
25. Arlen-Rielasingen	12,550					5,103		64			58	
26. Singen	16,492			1		32,333		1,506			6	
27. Stammheim	18,360					4,972		592			59	
28. Ossingen	9,511				575	1,366		422			116	
29. Thalheim-Altikon .	13,959					906		587			129	
30. Dynhard	6,709					1,459	1	367			113	
31. Seuzach	6,867				330	834		225			133	
32. Oberwinterthur	10,102				1,468	1,769		2,406			108	
33. Amrisweil	59,667			2		14,205		333			22	
34. Erlen	28,960					5,122		1,565			57	
35. Sulgen	41,591		/			5,882		2,449		1	49	
36. Kradolf	15,699					4,887		907		10000000	61	
37. Sitterthal	9,282					10,956		106			31	
38. Bischofszell	35,163					11,731		2,007			28	
39. Hauptweil	11,839					4,608		45		111	73	
			-			1,000						
Übertrag	876,932	2,713	28,647	357,026	162,200					1		

<sup>\*</sup> Die Angaben über den Personen-, Gepäck- und Vichverkehr 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.

					*					
	<b>D</b>	C V - 1-	W. I		Güter		Gegen	über 1887	_	ordnung tationen
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	i .	
Übertrag	876,932	2,713	28,647	357,026	162,200	8	8 8			
40. Arnegg	17,646	55	185		4,083	4,346			82	67
41. Gossau	24,775	36	275		2,749	3,073			54	83
42. Bürglen	36,015	98	711	3,907	9,674	13,581			100000	25
43. Weinfelden	60,921	192	3,293	5,040	8,556	13,596				24
44. Märstetten	32,557	64	1,957	7,743	8,633	16,376		,	40	19
45. Müllheim-Wigoltingen .	34,704	96	1,957	3,548	4,987	8,535			1	37
46. Felben	26,027	48	1,122	2,203	1,515	3,718	1			75
47. Frauenfeld	87,980	<b>3</b> 89	3,087	10,564	19,004	29,568	· ·			8
48. Islikon	<b>27</b> ,923	33	352	1,229	1,721	2,950	,		47	86
49. Wiesendangen	26,577	10	173		721	969		,		127
50. Winterthur	357,425	1,269	5,778		88,908	121,434				3
51. Hettlingen	16,061	14	95		187	266	0.00			145
52. Henggart	23,299	89	873		1,099	2,497		1		93
53. Andelfingen	32,063	104	1,060	,	1,626	3,201				82
54. Marthalen	25,899	67	1,220		4,060	7,936	1			40
55. Dachsen	<b>19,</b> 503	42	161	264	587	851			25	132
56. Schaffhausen .	68,740	436	<b>4,09</b> 6	33,599	21,042	<b>54,64</b> 1	20 20			4
57. Töss	14,647	35	11	5,614	17,236	22,850	+ 1,854	+ 2,937		12
58. Wülflingen	12,178	16	29	368	3,611	3,979		1	109	74
59. Pfungen-Neftenbach	22,833	27	156	4,534	9,005	13,539		1	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		1	30	60
62. Niederglatt	20,071	77	629	1,086	776	1,862		- 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	0.00			102
65. Würenlos	11,663	25	58	433	192	625			112	136
66. Glattfelden	7,783	14	73	370	756	1,126	13.5		130	123
67. Eglisau	27,103	145	2,569	2,524	1,987	4,511				65
68. Zweidlen	2,204	4	24	607	1,703	2,310				97
69. Weiach-Kaiserstuhl.	12,907	42	548	1,594	894	2,488				94
70. Rümikon	3,626	. 11	67	1,811	53	1,864			143	106
71. Reckingen	4,487	6	60	3,658	441	4,099			ı	71
72. Zurzach	16,190	64	518	1,996	1,035	3,031				85
73. Koblenz	13,752	21	695	4,865	1,325	6,190				45
74. Kemptthal	<b>48,29</b> 0	26	321	1,752	6,782	8,534			28	38
75. Effretikon	85,675	51	1,194	1,942	2,123	4,065		I and the second		72
76. Illnau	16,195	39	593	687	1,909	2,596				91
77. Fehraltorf	15,660	30	325	1,513	1,856	3,369		1		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				74	

					Güter		Gegen	über 1887		ordnung t <b>atione</b> n
***	Personen	Gepäck	Vieh	,	/				n	ach
		ži.	6.	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		<del>'                                    </del>
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	98	52
80. Wetzikon	11,550	19	326	1,285	3,530	4,815	+ 66	+ 259	113	62
81. Hinweil	12,838	56	324	716	2,937	3,653	+ 941	+ 122	104	76
82. Bassersdorf	<b>25</b> ,565	51	323	383	1,988	2,371	- 72	+ 548	52	96
83. Kloten	17,911	68	226	877	864	1,741	+ 1,365	+ 667	80	109
84. Seebach	1,827	5	3	622	839	1,461	+ 26	+ 277	146	112
85. Affoltern b. H	4,727	8	8	139	140	279	+ 591	+ 25	140	144
86. Regensdorf-Watt	8,089	15	. 60	218	679	897	- 1,160	- 123	128	131
87. Buchs-Dällikon	8,661	12	80	150	145	295			124	143
88. Dietlikon	24,531	16	101	864	1,140	2,004	- 1,431	- 470	55	103
89. Wallisellen	60,783	53	. 220	2,520	1,782	4,302	- 1,449	- 2,838	22	68
90. Örlikon*)	158,670	97	205	4,877	17,754	22,631			3	13
91. Glattbrugg	12,368	20	37	127	336	463			108	139
92. Rümlang	14,449	13	59	814	2,540	3,354	+ 1,055		99	81
93. Oberglatt	14,804	23	243	200	263	463	- 1,039		96	140
94. Niederhasli	6,622	29	132	40	153	193	- 1,122	- 70	136	146
95. Dielsdorf	30,058	135	1,060	9,948	1,559	11,507			44	30
96. Zürich†	835,331	4,107	5,056	90,044	268,906		+ 28,049		1	1
97. Enge	145,535	222	587	1,694	2,454		+ 17,869		4	70
98. Wollishofen	35,467	22	57	12,283	23,676	35,959			37	5
99. Bendlikon (Kilchberg).	68,124	32	85	640	986	1,626	,		17	110
100. Rüschlikon	47,815	49	101	548	1,857	2,405			29	95
101. Thalweil	108,068	139	229	3,519	12,591	16,110			8	20
102. Oberrieden	36,062	35	101	1,405	4,578	5,983	0.5		35	48
103. Horgen	109,569	271	359	5,881	13,495	19,376			7	15
104. Au (Zürich)	17,215	53	41	_	448	448			83	141
105. Wädensweil	95,101	305	543	7,452	15,830	23,282		- 714	10	11
106. Richtersweil	67,497	243	450	9,810	11,191	21,001			19	14
107. Pfäffikon(Schwyz)	17,742	28	220	769	495	1,264		- 389	81	120
108. Lachen	31,245	79	2,703	4,895	4,657	9,552		- 3,275	42	34
109. Siebnen (Wangen) .	24,139	35	489	1,464	4,282	5,746			56	50
110. Reichenburg	16,983	72	385	377	921	1,298			84	118
111. Bilten	8,343	13	154	625	202	827			125	135
112. Ziegelbrücke	8,094	14	213	580	248	828			127	134
113. NOUrnen	19,061	31	104	443	2,399	2,842			73	88
114. Näfels-Mollis	18,998	64	100	1,675	3,567	5,242			74	<b>5</b> 5
115. Netstall	11,043	37	73	1,427	5,978	7,405			115	41
116. Glarus	69,275	228	428	5,787	13,379	19,166	197		14	16
117. Ennenda	20,363	39	19	897	7,176	8,073			64	42
- I						0,010	. 1,002	131	JI	12
Übertrag	4,501,365	13 <b>,6</b> 09	81,837	688,629	849,640		7			

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

	Personen	Gepäck	Vieh		Güter		Geg	enübe	er 1887	der S	ordnung tationer
	1 ersonen	Оераск	VION .	Versandt	Empfang	Total	Person	en	Güter	Per- sonen-	Güter- gewich
				7 .				_		zahl	80
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzah	1	Tonnen		
Übertrag	4,501,365	13,609	81,837	688,629	849,640	0.155	l		101	05	00
118. Mitlödi	16,771 52,308	21 70	29 <b>1,</b> 270	550 $4,225$	1,607 9,423	2,157 13,648		20 + 28 +	191 409		99 23
	19,729	22	26	4,223					270	8.0	
120. Nidfurn-Haslen	25,358	34	76	1,367	1,589	2,086		86 -		1	101 53
121. Luchsingen	9,070		27	561	4,187 510	5,554 1,071		82 + 83 +			125
123. Rüti (Glarus)	5,890	7	61	379	903	1,282		91 -	282		119
124. Lintthal	20,489		216		3,007	5,296		$\frac{31}{07} + \frac{1}{1}$	397		54
125. Altstetten	98,896	58	76	100		13,478		18 -	2,073		27
126. Schlieren	41,624	42	112			4,808		91 -	345		63
127. Dietikon	67,667	95	449		8,743	11,585		04 –	<b>7</b> 32		29
128. Killwangen	19,194	34	208		769	1,138		40 -	557		122
129. Wettingen	18,615		106			3,445		12 -	39		77
130. Baden-Oberstadt .	22,611	38	115					62 +			39
131. Dätwyl	8,971	19	47	868	1,245			90 +		1	100
132. Mellingen	19,158		532		1,794	6,165		72 +		1	46
133. Mägenwyl	3,208		16					67 -	830		89
134. Othmarsingen	6,852		28		272	1,249		90 +	427	1000000000	121
135. Lenzburg	28,678		906			10,522		04 +	677	1001000000	32
136. Hunzenschwyl	6,369		3	,	327	474	1	94 +		V 100.000	138
137. Suhr	10,790		360		945	1,410		93 -	107		115
138. Baden	125,798		908					62 +	256		21
139. Turgi	58,311	50	812		2,705	4,626		92 -	238		64
140. Siggenthal	12,764		186		- 9	4,292		16 -	960		69
141. Döttingen-Klingnau.	18,063		763	400				91 +			79
142. Brugg	73,706		3,076		5,926			89 +			17
143. Schinznach	15,599		55		687	963		53 -	128		128
144. Wildegg	37,675		282			6,670	ı	06 +			43
145. Ruppersweil	12,664	7	13		939			45 +			114
146. Aarau	68,581	291	1,898		9,171	27,856		50 +	2,004	16	9
Zürich - Zug - Luzern, Bötzbergbahn und fremde Bahnen	466,642	3,877	31,154	1		941,847		76 +	71,919		
Rundfahrten	151,100		_	_	_	_	+ 18,1		_		
Transitverkehr	124,550	1,404	165,556	444,102	444,102	888,204			118,356		
Total	6,169,066	21,012	291,203	1,774,474	1,774,474						
			k.				2				8 1
			792							190 B	
			200				= 8				
					× ,						

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

		der stbahn		der stbahn	То	otal		Diffe gegenül		
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Pe	ersonen		Güter Fonnen
	10.701	2040	11 250	0.055	25 140	0.100	١,	400		F15
Dampfboote auf dem Zürichsee	13,791	3,246	11,352	2,857	25,143	6,103	-	408	7	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 . Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene	62,498	43,861	54,974	167,510	117,472	211,371	+	5,973	+	10,412
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		+	2,043		164
Wädensweil-Einsiedeln	32,277	3,508	10,482	2,520	42,759	6,028		1,450	ı	693
Gotthardbahn und Italien †	2,821	12,386	2,536	19,883	5,357	32,269		1,100	+	2,825
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	84,225	178,605	92,278	80,024	176,503	258,629	1	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		1			1,372
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen*	7,112	6,323	4,311	21,787		17,511	- ·	3,271	+	723
	,	932			11,423	28,110	+	2,076		
Österreich-Ungarn via Arlberg	4,077	954	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 Örlikon nach und	,	,	,	,	,	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	1	,		-,
von der Glatthallinie nicht inbegriffen.  * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht							i			
inbegriffen.		on		ach						
1 20		h-Zug-		h-Zug-			12			
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Lu	zern	Lu	zern						
							1			
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
Wädensweil-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	-	68
Österreich-Ungarn via Arlberg	195	24	174	<b>2,4</b> 39	369	2,463	-	144	<b>,</b> +	1,262
Ťr.	10.501	0.00=	11.010	00.000	00.000	00.050			-	
Übertrag .	10,521	9,087	11,818	20,269	22,339	29,356				
						8 8				
			27			3				
		1								

	Bötzbe	n der ergbahn weiter	Bötzbe	n der ergbahn weiter	To	tal	1	Diffe gegenül		
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	P	ersonen		Güter Fonnen
***	10 501	0.00=	11.010	20.220	00.000	20.054				
Übertrag .	10,521	9,087	11,818	20,269	22,339	29,356		14		
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	ı	128	+	4,331
Tössthalbahn	11	1,424	19	107	30		+	23	+	645
Wädensweil-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
	Schweiz	n Verein. erbahnen weiter	Schweiz	n Verein. erbahnen weiter	A S		-			
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
Wädensweil-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	ı	30	+	2,470
77 377 11 3 01 13 1	1	1,413	2	11,854	3	13,267	1	4	+	1,615
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen		606		6,231	"	6,837	_	4	+	1,523
Österreich-Ungarn via Arlberg		15		85		100			+	78
Osterreich-Ungarn via Ariberg		n der	No oh	der		100		_	+	. 10
	700 100000	nalbahn		albahn						
Zürichsee-Dampfboote		36	_	115	_	151		_	_	50
Wädensweil-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
		densweil- siedeln	11975-11975-11975	idensweil- iedeln						
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	, ,	336	+	858	7	43
K. Württemberg. Staatsbahn	_	- ,	5,986	-	5,986		+	1,706		-
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen Österreich-Ungarn via Arlberg	39 144	- , ,	3,046 1,786	_	3,085 1,930	_	-	1,541 $542$		

		otthard Italien		otthard Italien	т	otal		erenz ber 1887
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
$\ddot{ ext{U}} ext{bertrag}$ .	53,511	93,776	62,027	240,349	115,538	334,125	1	
Centralbahn	_	_				_		_
Badische Bahn und weiter	43	5,758	197	6,810	240	12,568	- 15	- 1,99
Württemberg und weiter	229	2,768	553	3,676		6,444	- 47	+ 650
Bayern und weiter	198	5,678	185	5,624		11,302		- 480
Oesterreich und weiter via Arlberg	7	_	1	_	8	_	_	_
	Vo	n der	Non	h der				
		entralbahn						
		weiter		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		- 101
Gotthard und Italien		165		941		1,106		+ 378
Gr. Bad. Bahn	764	494	692	2,114	1,456	2,608	- 241	+ 454
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter ge-		101	002	-,	1,100	2,000		,
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
	Vor	der	Nac	h der		8		
		en Bahn		en Bahn				
Wänttombone Steet-belon			1					
Württemberg. Staatsbahn		217		16	_	233		+ 133
Vorarlbergbahn	19	211	24		43	200	+ 9	- 330
Total des Transitverkehrs	57,230	123,763	67,320	320 339	124,550	444,102		+ 59,178
Gesammttotal	568,249		_		-			+ 131,097
Gesammttotai	568,249	510,684	533,962	879,269	1,102,211	1,385,949	+ 12,941	+ 151,097
	->.		20, 5					
	3 - 2 · .		e 2 v .					
		6						
	9						1.0	
		0.8						
						**		
							9	
	1	٠,						11
	e ,							
	*							
						* * *		

# 7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1887	1888	Gegenül	per 1887
A Laboration and Communitation	100	1000	mehr	weniger
A. Lebens- und Genussmittel:	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel				
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		48
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	<u> </u>
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	14,073	14,729	656	
9. Eier	2,282	2,870	588	_
10. Kaffee	4,651	3,999	_	65
11. Kaffee-Surrogate	4,251	3,932	_	31
12. Zucker, raffinirt	15,047	14,827	_	22
13. Rohzucker	2,468	989	_	1,47
14. Tabak, roh und fabrizirt	2,989	2,994	5	
	335,116	435,952	100,836	
II. In flüssigem Zustande	1			
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	_	47
19. Mineralwasser	1,616	2,150	534	
b) Gebrauchsmittel	84,634	96,954	12,320	_
20. Hausrath und Effekten	14,500	14,787	287	_
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,309	2,125	_	18
	16,809	16,912	103	
rak da 1974 ku di Norak (da 1984) ku di Kabupat da 1984 ku di Kabu	436,559	549,818		
B. Brennmaterialien:	400,000	349,818	113,259	-
22. Brennholz und Holzkohlen	42,415	52,006	9,591	
23. Torf	6,865		9,991	_ 2
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	315,417	6,843		
24. Stemkomen, Braunkomen, Briquets, Coaks		305,565		9,85
1. Roumetorialian	364,697	364,414		28
2. Baumaterialien :	FF 040	F.F. F.O.O.	1 001	
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	-	36
32. Asphalt	4,637	4,653	16	_
99 04 1 1 04 1 1 1 1 1 1	8,732	9,534	802	_
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	100 100	109,270		15
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	109,423	100,2.0		
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	109,423 <b>271,242</b>	284,352	13,110	

# Verkehr nach den Waarengattungen.

	1887	1888	Gegenül	per 1887
	100.	1000	mehr	wenige
그 그는 사람은 시간으로 가는 하는 것이 모든	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,072,498	1,198,584	126,086	_
D. Metallindustrie:		0.1.00		
35. Eisen, roh und alt, Erze	37,213	34,137	-	3,07
36. Eisen, fabrizirt (Art. des SpTarifs II)	38,864	40,828	1,964	-
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	6,070	4,801		1,26
38. Eisenwaaren (Art. des SpTarifs 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		41
E. Textilindustrie:	129,203	128,269	_	93
a) in Baumwolle.	* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *	1.10	100	
42. Baumwolle, roh	22,389	19,169	-	3,22
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	
b) in Leinen, Hanf, etc.	83,739	82,740		99
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	_
c) in Seide.	6,869	9,028	2,159	
48. Seidenabfälle, Cocons	545	351		19
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	6,767	7,004	237	_
d) in Wolle.	7,312	7,355	43	
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,273	3,007	_	26
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	6,077	6,061		1
	9,350	9,068		28
. Gerberei:	107,270	108,191	921	_
52. Felle und Häute	5,081	5,383	302	
53. Rinde	7,139	6,644	_ 002	49
54. Gerbstoffe	333	379	46	
55. Leder und Lederwaaren	4,536	4,787	251	-
Glas- und Thonwaarenfabrikation:	17,089	17,193	104	
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (SpTarif I)	2,530	2,660	130	_
57. " Hohlglaswaaren (SpTarif II)	4,825	5,199	374	_
58. Thonwaaren (SpTarif II)	3,475	3,592	117	_
59. Thonröhren aller Art	2,251	2,410	159	_
Papierfabrikation :	13,081	13,861	780	_
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier-	11.074	14 500	2.400	
spähne	11,074	14,563	3,489	400
61. Papier und Carton (A u. B)	8,214	7,721	- 400	493
	2,934	3,414	480	
62. Packpapier, Packpappe (SpTarif I)	AB AB AB AB AB	25,698	3,476	_
Strohindustrie.	22,222			
	329	336 1,492,132	7	_

		1000	1000	Gegenük	er 1887
		1887	1888	mehr	weniger
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
	Übertrag	1,361,692	1,492,132	130,440	
K. Holzind	ustrie.	_,,	_,,	7.4	
	64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fass-		The state of the s		
	dauben	14,685	26,163	11,478	
	65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,511	2,534	23	_
	66. Holzwaaren	5,326	5,651	325	_
	W. W. L. L. L. L. L. C. L.	22,522	34,348	11,826	
	offe für Landwirthschaft und Industrie:				
	67. Farben und Farbwaaren	5,137	5,361	224	
	68. Farbholz	1,180	1,077		108
	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	<del>-</del>
	72. Salz (Koch- und Viehsalz)	15,980	16,199	219	
	73. Säuren, Laugen, Beitzen	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		- {
	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	
V. Hülfsmi	ttel zum Transport:	165,884	171,141	5,257	_
	90. Fahrzeuge	6,866	8,351	1,485	
	91. Leere Gebinde und Emballagen	15,651	18,025	2,374	_
				3,859	
,	ubrizirte Waaren:	22,517	26,376	0,000	
	92. Einzelsendungen	6,980	6,643	_	337
	93. Sammelladungen	3,458	3,882	424	
(	94. Übrige Wagenladungen	8,730	11,427	2,697	. — 7
		19,168	21,952	2,784	<u>-</u>
Diff	ferenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	30,231	28,525		1,706
	Total	49,399	50,477	1,078	
				THE RESERVE OF THE PERSON NAMED IN	
	Gesammttotal .	1,622,014	1,774,474	152,460	

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	schnittl.	länge	bezogen,	bezogen, kommen			Trang	sport-Ein	Transport-Einnahmen der eigenen Linien	er eigen	en Li	nien			Verschiedene Einnahmen
	Bahn-				Personen	Gepäck	Güter		W. wo		per	per Bahnkilometer	ometer		per
24	länge	Personen	Gepäck	Güter	per Personen- kilometer	per Tonnen- kilometer	per Tonnen- kilometer	per Zugskilometer	per wagen- achsenkilom.	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	Bahnkilom.
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	09	113,000	1	29,000	5.52	ı	15.95	I	1	6,239	201	09	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	I	34,000	6.04	1	16.59	1	1	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	1	58,013	5.05	l	13.32	1	1	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	_	186,339	١	49,603	5.08	1	14.67	ı	}	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	_	198,093	1	62,456	5.20	I	15.25	ı	21.25	10,305	909	371	9,526	20,808	430
1860		192,862	1	87,353	5.32	. 1	14.56	l	22.44	10,265	617	545	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	I	134,433	5.20	1	12.92	90 .7	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	lacero	237,963	1	139,487	5.10	I	12.35		20.54	12,129	089	479	17,268	30,556	2,145
1863		247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84		20.33	12,802	685	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27		19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	_	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25		19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	2. 78	18.23	12,424	652	099	19,480	33,216	1,632
1867	_	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60		17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868		280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20		17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869		294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870		275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80		17.27	12,988	855	599	21,408	35,817	2,386
1871		343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40		18.65	15,018	192	875	27,315	43,969	3,215
1872		361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	292	23,520	41,144	4,293
1873		385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00		16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874		409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80		16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875		426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00		16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80		16.28	15,150	732	519	21,565	32,966	5,972
1877		280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04		17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	_	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	_	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39		19.19	11,271	659	381	17,384	29,665	540
1880	_	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27		19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	_	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	299	358	13,618	23,817	377
1882		205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11		19.61	9,361	581	376	14,583	24,901	420
1883	_	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79		20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	414
1884	_	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	_	211,450	1,189	144,014	4.48	26.90	9.13	4.89	18.81	9,474	929	543	13,149	23,845	2,445
1886		209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	9.56	4.86	18.83	9,334	741	299	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	9.12	4. 76	18.30	9,470	130	464	13,775	24,439	1,665
1888		218,533	1,216	172,516	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.

1	887		1888	
Durchschnit Bahnlänge			Durchschnittlich betrie Bahnlänge 689 Kilon	
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.   Cts.   Pr	rozente
454,511	17	4.74	I. Allgemeine Verwaltung	4.70
2,058,869	28	21.50	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn 2,039,119   76   2	20.23
3,090,664	20	32.27	III. Expeditions- und Zugsdienst 3,204,523   13   3	31.78
3,047,492	66	31.81	IV. Fahrdienst	80.98
926,952	22	9.68	V. Verschiedene Ausgaben	2.31
9,578,489	53	100	Totalausgaben	00
	*			

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 Betriebskontrole (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 Baumoratorien und Dampf bootkonzessionen, 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 Gesammtbetrage 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	$\mathbf{v}$	von	Stahl	mit	Eisenschwe	llen		2,377	m	
"	"	III	77	"	"	"	v	"	"	77	n			3,795	n	
"	"	IV	"	, ,	n	- 17	$\mathbf{v}$	"	77	"	77			490	n	
,,,	"	N. B.	"	"	"	"	$\mathbf{v}$	"	"	"	n			3,481	n	
"	"	$\mathbf{v}$	"	"	"	77	$\mathbf{v}$	77	77	"	77			14,672	77	
n	"	II	"	"	"	"	$\mathbf{v}$	- 17	"	'n	Belassung	$\mathbf{der}$	Holzschwellen	126	"	
"	"	III	"	. 77	"	77	V	n	"	"	n	"	"	174	"	
77	<b>77</b> .	IV	"		"	"	V	77	77	n	"	77	"	8	n	
"	77	v	"	77	"	"	$\mathbf{v}$	"	"	"	'n	"	n	119	"	
77	"	Ш	77	"	n	"	V	"	Eisen	n	77	77	"	789	"	
77	77	$\mathbf{IV}$	"	"	, ,,	n	$\mathbf{v}$	n	77	"	"	"	n	291	,,	

Total 26,322 m Geleise.

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

```
Schienen vom Normalprofil V 556,676 m Geleise = 74.7^{0}/o von andern Profilen 188,232 m = 25.3^{0}/o
```

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  $^{\circ}/_{\circ}$ .

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 Kostenantheilen 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 % überstieg (Kap. III A 2 e), ferner durch die der grössern Fahrleistungen wegen nothwendig gewordene Vermehrung des Zugspersonals 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, obsehon 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" beigefügten, Tabelle A I ersichtlich, ebenfalls gestiegen. Die Erklärung dieser Erscheinung liegt in folgenden Momenten: Grössere Zugsbelastung, 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 Lasteinheit 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 letzterm der Parcours fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetze, ausschliesslich Babnpostwagen, 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 Stammpolicen 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 Sprit in das Lagerhaus Romanshorn bezahlten Prämienerhöhungen 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 Weitern 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 insgesammt 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 Hülfskasse 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	) <b>.</b>			
	Neu hier angebracht				1,171	77				
	Von andern Bahnverwaltungen überwiesen	•			509	"				
			Total	•	1,846	Fälle	•			
	Erledigt wurden im Berichtsjahre			•	1,542	Fälle				
	Unerledigt blieben				304	"				
Bahnverwaltungen Davon sin	r Nordostbahn theils an die Reklamanten aus vergüteten Entschädigungen auf Cap. V. C. 4 l abzurechnen: an Rückerstattungen von ar aften, ferner an Erlös aus beschädigten Güten	bezif ndern	fern sie Bahne	ch auf	•	r-		43,786. 38,575.		
Es verbleil	et somit eine Netto-Ausgabe von						Fr.	5,210.	33	Cts.
An den Br	utto-Ausgaben partizipiren:									
a)	Gänzlicher Verlust		Fr.	9,133.	26 Ct	8.				
				9,948.	18					
<i>b)</i>	Beschädigungen	•	" "	3,340.	40 ,,					
	Beschädigungen			24,704.						

Nach (	Gütern	vertheilt	sich	diese	Summe	folgendermassen:
--------	--------	-----------	------	-------	-------	------------------

Getreide						Fr.	24,352.	44	Cts.	
Mehl .						"	2,809.	01	"	
Wein			٠.			n	2,545.	<b>34</b>	"	
Sprit						 "	813.	57	"	
Öl		•				"	612.	<b>53</b>	"	
Eisenwaaren						"	2,317.	58	"	
Baumwollwaaren						'n	4,909.	04	,	
Möbel .	•			•		'n	515.	24	n	
Glas		•				n	356.	18	n	
Verschiedenes .						 n	4,524.	10	"	
Personenverkehr	•		•			 n	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<sup>2T</sup> No. 63 und B<sup>2T</sup> 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 sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — 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 4,947,831 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	<u> </u>	9,394	424,768
Bötzbergbahn	<b>5</b> 00 <b>,</b> 83 <b>5</b>	8,999	509,834	_	<u> </u>	4,596	514,430
Führung der Arlbergzüge (Ziegelbrücke-Sargans)	9,520	_	9,520	_		_	9,520
${\bf Aush\"{u}lfe\ an\ sch{\bf w}eizerische\ Bahnen}$	<u> </u>	472	472			275	747
Total*	3,889,682	197,565	4,087,247	3,619		81,913	4,172,779

<sup>\*</sup> 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 konsumirten an Brenn-, Schmier- und Putzmaterial nachstehende Quantitäten und verursachten folgende Kosten:

				1887		1888	
7	Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm .			31,567,701		34,024,375	
	" Tannenholz in Ster			1,011,5		1,062	
1	Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlenein	heiter	r				
	reduzirt) in Kilogramm			31,972,301		34,449,175	
7	Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm.		. 17	68,812,5		68,396	
]	Kosten des Brennmateriales		Fr.	696,712. 20 Ct	s. Fr.	754,402. 85	Cts.
	" " per 100 Kilogramm		"	2. 18	, ,,	2. 19	"
	" Schmiermateriales		"	33,701.93	, ,,	31,603.66	"
	, , per 1 Kilogramm		Cts.	49,0	Cts		
	" für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung	,					
	Wasserpumpen und Streusand		Fr.	36,384. 27 Ct	s. Fr.	40,061.75	Cts.
]	Erneuerungs- und Reparaturkosten		"	394,223. 38 "	*	397,137. 77	*
	Totalkosten		" 1	,161,021. 78 "		1,223,206. 03	,,
	D' D 11	7"					

Die zum Rangirdienst in den Bahnhöfen Zürich, Romanshorn, Winterthur, Schaffhausen, Brugg, Aarau und Rothkreuz verwendeten Lokomotiven konsumirten 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 Brennmateriales		Fr.	122,849. 62	Cts.	Fr.	140,389.70	Cts.	
" Schmiermateriales		"	7,269.67	n	"	7,669. 16	"	
" für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpack	ung,							
Wasserpumpen und Streusand		"	8,852. 55	"	"	9,848. 24	"	
Erneuerungs- und Reparaturkosten		"	45,593. 16	<b>*</b>	"	57,003. 41	*	
Totalkosten		"	18 <b>4,</b> 56 <b>5.</b> —	*	"	214,910. 51	<b>*</b>	

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr wurden vier baufällige Personenwagen (C<sup>4</sup> 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 (F<sup>4</sup>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<sup>RI</sup>) und weitere 20 offene neue Güterwagen mit grossem Laderaum (Serie L<sup>RI</sup>) 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

<sup>\*</sup> 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.

Detaillirte 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 Verwal	tungen			
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 un	d fremden			2
Wagen zusammen auf der Nordo		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.

			F	ahrdiei	ıst			D	.dio
	Вэт	A 2 T	A <sup>3</sup> u. A <sup>3</sup> T	C2T u.	E 2	То	tal	Kangi	rdienst
a) Stand und Leistungen.	D	A	A u. A	Сзт	II -	1887	1888	1887	1888
Zahl der Lokomotiven .	47	10	16	40	13	129	126	16	17
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen Km im Materialtransport , in Schneepflugfahrten ,	1,577,529 1,438	368,084 70	614,449 — —	1,332,839 1,651	194,346 460	3,869,773 7,352 130	$4,087,247 \\ 3,619$	_	=
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 1887 Beförderte Wagenachsenkilometer	4,218. <sub>4</sub> 30,868,161		1,682.7 1,696.5 14,843,357			10,810. <sub>5</sub> *97,553,978	1,140.1  *104,340,720	2,630.5	2,802.9
per Fahrkilometer $\dots$ $\begin{cases} 1888 \\ 1887 \end{cases}$		$14.69 \\ 14.29$	$24.48 \\ 24.89$	37. <sub>32</sub> 37. <sub>16</sub>	$12.61 \\ 12.83$	**24.81	**25.06	=	_
b) Kosten des Brennmaterials.									- 5.0
Verbrauch im Ganzen Kg. , per Lokom, (Fahr-bzw.	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
Rangir-) Kilom		6.5061 6.3441	8.0804 8.0986	10.3599 10.2199	6.1356 6.0532	8.1028	8.2557	5.8716	6.2492
Kosten im Ganzen Fr.	257,485.46		108,983.22				<b>754,4</b> 02.85	122,849.62	140,389.70
", per Lokom, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom 1888 Cts. dito 1887 ",	15.8374 15.4985	$14.2483 \\ 13.8245$	$17.6955 \\ 17.6477$	22. <sub>6868</sub> 22. <sub>2705</sub>	13.4369 13.1906		18.0791	$\begin{array}{c} -\\ 12{7949} \end{array}$	13.6851
c) Übrige Unterhaltung <b>s</b> kosten.		w ×							
Verbrauch an Schmiermaterial Kg. per Lokom, (Fahr-bzw	23,330	6,435	10,436	25,423	2,772	68,812.5	68,396	15,224	17,775
Rangir-) Kilom		0.0172 0.0169	0.0169	0.0187 0.0205	0.0137 0.0147	0.0174	0.0164	0.0159	0.0173
Kosten des Schmiermaterials Fr. per Lokom, (Fahr- bezw.	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
Rangir-) Kilom 1888 Cts.	0.66 0.75	0.80 0.83	0.78 0.88	0.87 1.00	0.63	0.85	0.76	0.76	0.75
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser-									a E
pumpen 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 per Lokom, (Fahr-bezw.Rangir-)	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
Kilom 1888 Cts.	9.42	6.41	9.49 $10.27$	10.62 $11.36$	8.78 6.76	9.99	9.52	4.75	5.56
dito 1887 " d) Total.	8.34	14.19	10.27	11.36	0.76	ə <b>.9</b> 9		4.75	_
Für Brenn-, Schmier- und Putz-				B T 28 0					
material, Beleuchtung, Verpack- ung, Wasserpumpen und Streu- sand, sowie für Erneuerung und									
Reparaturen Fr. per Lokom, (Fahr- bezw. Rangir-)	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
Kilom 1888 Cts. dito 1887 "	26.88 25.50	$\begin{array}{c} 22.42 \\ 29.76 \end{array}$	$\begin{array}{c} 28.93 \\ 29.72 \end{array}$	35. <sub>13</sub> 35. <sub>56</sub>	$23.81 \atop 21.60$	29.42	29.31	— 19.22 für jede	20.95 —
per Wagenachsenkilom 1888 " dito 1887 "	1.42 1.34	1.53 2.08	$1.20 \\ 1.22$	0.94 0.96	$\substack{1.89\\1.68}$		1.17		Fr. 587. 19

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

\*\* Bei Berechnung dieser Verhältnisszahlen 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. Stan											Leist	ung	en.																			
£		Anzahl der Wagen	)	Achsen	8	itzp	lät	ze d	er W	agen		Auf di	e Lä	inge ei	nes I	Kilom	eters redu	ızirt, wurden	befördert														
osjah		Anza W		der A		im	Einz	zelnen	,1	ue		D		Eige	n-			Bruttolast															
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	Total	Anzahl de		I.	II. Klas		III.			Person gewic		gewich Wag	t der	im (	Ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer														
	ac	Yi.								1	_	х					Tonnen																
1888	62	455	517	1158	1,1	159	6,95	7 13	,605	21,721	L	11,872	,540	119,87	1,236	131,	743,776	191,210	4.92														
1887	66	455	521	1174	1,1	159	6,95	57 13	,893	22,009		11,966,1		114,85	2,317	126,	818,492	184,062	4.88														
		1							В. Т	Unterh	al	tungsk	ost	en.			<i>8</i> E																
	11	Achsen	- 11	Rep	ara	tur	kos	ten		hsen-		Ko	sten	des Sc	hmierr	nateri	ials	Putzen, H Beleuc															
ahr	de	r eiger	nen		-			u.		ometer eigenen				Aus-	per	Ach	senkilo-	Ausgab	en für														
ebsj		Wagen auf de		im		pe	1	nter	,	und				aben		met	er		Kosten														
Betriebsjahr		N. O. I und au Tremder	f	Ganze		Achs kilom	- 11	n Prozenten r Einnahmen	Wag	Wagen auf der		Wagen auf der		Wagen auf der		Wagen auf der		Wagen auf der		Wagen auf der		Wagen auf der		Wagen auf der		aterial		für aterial	Schm	niere	Aus- gaben	Material	per Achsen- kilometer
	]	Bahner	1.	Franke	n	Centi	mes	in der	N.	О. В.	]	Kilogr.	Fr	anken	Gran	nme	Centimes	Franken	Centimes														
1888	24	,285,4	184	250,279	.49	1.0	31	3.486	26,7	81,828	2	2,933.3	7	708.99	0.10	095	0.0026	36,262.28	0.1354														
1887	<b>2</b> 3	,510,6	888	232,299	.63	0.9	88	3.818	' '			3,846.4	1,8	338.98	0.14	180	0.0052	33,322.40	0.1282														

# III. Gepäck- und Güterwagen.

						A	. Sta	and und	l Lei	stungen	۱.					
			A n	zahl		ler k-und	der	Achse sl.	Auf	f die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden beförde						
osjahı		päck- agen	Güter wage	Tota	zahl	ragkraft de ntl. Gepäck- Güterwagen	wich	t per Mitte	l .	epäck,		Eigen-	im Ganzen		Bruttolast	
Betriebsjahr	achträdrige	vierrädrige	vierrädrige	Wagen	r Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht	Tragkraft per Acim Mittel.	Equ	lüter, uipagen d Vieh	ge	wicht der Wagen			per Bahn-	per Achsen- kilomtr.
	ach	vie	vie	der	der		Tonner		Tonnen							
1888	2	73	2,41	1 2,486	4,976	27,407	2.92	8 5.51	135	146,511	26	5,063,413	400,209,	924	580,85	6 5.13
1887	3	69	2,37	5 2,447	4,900	26,897	2.89	9 5.49	119	,315,139	24	7,580,870	366,896,0	009	532,50	5 5.10
	1	1		- '		]	в. <b>т</b>	nterhalt	ungs	kosten.	1					
Ħ		Achse		Repa	ratu	rkoste	n	Achser		F	Cos	ten des	Schmie	e r <b>m</b>	ateri	als
osjał		kilome der eig Wagen	enen	im	Τ.	en- eter	men	kilomet der eige und			a ,	Ausgab	en für	Ве	etreffniss kilon	per Achsen- neter
Betriebsjahr		der N. 6 und a	O. B.	Ganzen	per	Achsen- kilometer	Einnahmen	fremde Wager auf de	den Material Material Schmiere Aus				Ausgaben			
. н		Bahn		Franken	Cen	times .	der	N. O.	0.8		amme	Centimes				
1888	6	34,523	,270	252,918.6	7 0	-392	2.080	78,044,	<b>57</b> 0	8,547	7.7	2,06	36.05	0	1095	0.0026
1887	6	32,402	,866	237,349.1	0 0	.380	2.122	71,920,	590	10,647	7.1	3,70	06.37	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.)			× * * * * * * * * * * * * * * * * * * *	
Gesammt-Betriebsausgaben per	Bahnkilometer	14,328.13 2.62 2.59 10.41 655.03 2,934.06	13,902.02 2.48 2.43 9.78 659.67 2,988.20	14,632.86 2.47 2.42 9.63 687.59 2,959.53
III. Expeditions- und Zugsdienst "  IV. Fahrdienst:	n n	4,386.11	4,485.73	4,650.98
Im Ganzen	Bahnkilometer , , , , , , , , , , , , , , , ,	4,468.06 81.87 80.73 3.24	4,423.06 78.75 77.23 3.11	4,533.27 76.49 74.89 2.99
A. Personal , , ,	Nutzkilometer , , Lokomotivkilometer . , , Wagenachsenkilometer , ,	21.80 21.49 0.86	22.04 21.62 0.87	21.9 21.4 0.8
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen "	Nutzkilometer , Lokomotivkilometer . , Wagenachsenkilometer ,	23. <sub>98</sub> 23. <sub>65</sub> 0. <sub>95</sub>	24.40 23.93 0.96	25.00 24.50 0.90
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials "	Nutzkilometer , , Lokomotivkilometer , , Wagenachsenkilometer ,	35. <sub>75</sub> 35. <sub>25</sub> 1. <sub>42</sub>	31. <sub>92</sub> 31. <sub>30</sub> 1. <sub>26</sub>	29.13 28.55 1.14
D. Sonstige Ausgaben , , , , ,	Nutzkilometer , , , Lokomotivkilometer . , , , Wagenachsenkilometer , ,	0.34 0.34 0.01	0.39 0.38 0.02	0.3 0.3 0.0
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 Gesammtbetriebsausgaben 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.

		1886	1887	1888
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B.b. Erneuerung des Oberbaues . per Bahnkilometer .	Fr.	910.95	945. 12	802.58
" Nutzkilometer	Cts.	16.69	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 .	77	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
"Wagenachsenkilométer	17	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
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:			
Auf jede Lokomotive kommen Bahnkilometer	4.6242	4.7517	4.818
" " " " Personenwagenachsen	8.0268	8.0965	8.097
" " " " Güterwagenachsen	32.980	33.793	34.797
" " " 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
n n n Sitzplätze	32.463	31.943	31.525
n n n n 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
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.			
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	31,730 86. <sub>9</sub>	33,834 97. <sub>7</sub>	36,354 99. <sub>3</sub>
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zu-			
rückgelegt	45,396	45,882	46,885
" Tag " Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zu-	124.4	125.7	128.1
rückgelegt " Jahr "	56,078	58,027	58,771
" Tag " Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt . " Jahr "	153.6	158.9	160.6
Tag ,	60,970 167. <sub>0</sub>	60,009 16 <b>4.</b> 4	60,345 $164.9$
2. Fahrdienstlokomotiven.	101.0	101.4	101.3
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	0.8301
" Schmiermaterial " Lokomotivkilometer "	0.0184	0.0174	0.0164
" Zugskilometer "	0.0193	0.0184	0.0176
" Wagenachsenkilometer "	0.00074	0.00071	0.0006
Kosten des Brennmaterials "Lokomotivkilometer Centimes	17.2960	17.6568	18.0791
" Zugskilometer "	18.1937	18.6651	19.3950
"		0.7142	0.7230

	1886	1887	1888
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer Centimes	1.0173	0.8541	0.75
" Zugskilometer "	1.0701	0.9029	0.81
Kosten des Putzmaterials "Lokomotivkilometer "	0.903	0.922	0.96
" Zugskilometer "	0.950	0.975	1.03
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer Franken	1,610.79	1,685.08	1,775.5
"Lokomotivkilometer Centimes	29.10	29.42	29.3
" Zugskilometer "	30.61	31.10	31.4
" Wagenachsenkilometer "	1.18	1.19	1.1
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 Personen wagenachsen.	98.86	103.32	106.2
"Güterwagenachsen	278.18	285.98	309.
"Personen-u. Güterwagenachsen	377.04	389.30	415.6
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen Prozente	45.12	42.77	40.9
" fremde Wagen "	54.88	57.23	59.0
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer Centimes	0.0033	0.0052	0.0
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	681.70	681.64	730.8
" Wagenachse und Jahr "	76.87	77.32	82.0
" Wagenachsenkilometer Centimes	0.525	0.547	0.5
그리는 사람들의 하루 하는 사람들은 그리고 있다면 하는데 되었다.			77
d) Ausnützung der Wagen:			e
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen			
Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Prozente	30.23	29.97	28.
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen "	35.49	35.57	36.
	Age of	ж п — 5.	2
	8 7 7 7 10 1	19 11 2	
	* "	-	
	3	2 2 4	
			100
			n 0
		-	
			1

# 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	n
ŀr.	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		- 2	-	
r.	7,231,519. 66 Cts.	Rechnung	Fr.	7,730,080.	85	Cts
		49.12 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> in Prozenten der Bruttoeinnahmen 49.51 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>				
		Fr. 12,821.84 Cts. per Bahnkilometer (564) Fr. 13,705.82 Cts.				
		" 2.50 " " Zugskilometer " 2.58 "				
		, 2.40 , Nutzkilometer , 2.44 ,				
77	1,181,598. 20 ,	Zuschüsse aus den Spezialfonds	77	1,107,066.	70	"
,	393,456. 40 ,	Ertrag von Kapitalien einschliesslich Agio auf Prioritätsaktien				
		im Jahr 1888	77	875,257.	33	"
,	<u> </u>	Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	"	155.	32	, ,,
"	193,214.99 "	Ertrag von Nebengeschäften	n	248,478.	64	"
"	70,873. 29 "	Aus sonstigen Quellen	"	59,696.	42	"
r.	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	"
r.	6,959,966. 97 Cts.	. Reinertrag des eigenen Netzes		7,585,691.	54	Cto
•	3,000,000.0.0.0.		11.	1,000,001.	01	000
	1 595 795 91	Hiezu kommt ferner:		1 010 000	10	
"	1,525,785. 31 "	. Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	77	1,613,366.	16	"
r.	8,485,752. 28 Cts.		Fr.	9,199,057.		
n	186,178. 97 ,	. und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr .	"	302,533.	35	"
r.	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 OblAnleihen Fr. 307,333. 35 Cts.				
		, 116,500. — , b) Subventionsdarleihen , 116,500. — ,				
Pr.	8,671,931. 25 Cts.	Fr. 600,500. — Cts Übertrag . Fr. 423,833.35 Cts.	Fr	9 501 501	05	Cta
1.	0,011,001. 20 018.	. TI. 420,000 Ols Obertrag . II. 420,000.00 Cls.	PT.	0,001,001.	00	Ou

```
Übertrag
Fr. 8,671,931. 25 Cts.
                        Fr.
                              600,500. — Cts.
                                                                          423,833. 35 Cts. Fr. 9,501,591. 05 Cts.
                                              c) Anleihen von 3 Mil-
                                                lionen Franken auf
                                                die Ostsektion der ehe-
                              120,000. —
                                                maligen Nationalbahn
                                                                         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 % Prioritäts-
                                             aktienkapitals vom 1. Juli
                                              bis 31. Dezember 1888
                                                                          264,732.75
    5,829,397.90
                                                                                               5,609,032.75
    2,842,533. 35 Cts.
                                     Überschuss über Verzinsung der Anleihen
                                                                                           Fr. 3,892,558. 30 Cts.
                                                   Verwendet für
                        Fr. 1,040,000. — Cts.
                                                  Amortisationen
                                                                          450,000. — Cts.
                                             und für Rücklage zur
                                             Erhöhung des Aktien-
                                                    kapitals
    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  $4^1/4^0/0$  und  $4^1/2^0/0$  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 Zinsenersparniss 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 Antheilam Ertrag gemeinschaftlicher Linien erzeigt 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  $^{1/2}$   $^{0/0}$  ( $^{91/2}$   $^{0/0}$  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 Bötzbergbahn. Der Gesammt-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 Gesammtantheil sich nur auf Fr. 220,345. 50 Cts. beziffert, gleich 3.757  $^{\circ}$ /0 Zins für das durch eine weitere Kapitaleinzahlung von Fr. 40,000 auf 5,865,000 Fr. erhöhte Betheiligungskapital gegenüber Fr. 239,757. 86 Cts. oder 4.116  $^{\circ}$ /0 Zins auf einem Betheiligungskapital 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 Betheiligungskapital an den vier Unternehmungen einen Zins von 5.823 <sup>0</sup>/0 abgeworfen. Im Jahr 1887 war das Zinsenerträgniss gleich 5.515 <sup>0</sup>/0 von einem Betheiligungskapital von Fr. 27,665,000. — Cts.

Die verfügbaren Kapitalien weisen nach Abzug der Contocorrentzinse und Provis i o n e n (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 % Anleihen von 7 Millionen Franken, vom 1. Juni 1888 und für das neue 5 % 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 Vierteljahrzins 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 bundesräthlicher 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	" 311,84 <b>7.</b> 53 "
V, C. 8: Verschiedenes, für Stationsanlage Horgen	, 63,045.65 ,
Gewinn- und Verlustrechnung 3 b: Bötzbergbahn	, 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 ,
	Fr. 1,030,721. 20 Cts.
2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds:	
Betriebsrechnung V, C. 3: Unfallentschädigungen Fr. 73,544. 80 Cts.	
V, C. 4: Transportentschädigungen " 2,800. 70 "	
	, 76,345. 50 "
Summa gleich Ziffer 7 der Gewinn- und Verlustrechnung	Fr. 1,107,066. 70 Cts.
Für die Verzinsung der consolidirten Anleihen mussten im Gan	nzen Fr. 5,344,300 aus-
gegeben 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 Zinsenersparniss auf dem Anleihen von 87 Millionen Franken	
auf Fr. 83,240,000 zu $^{1/2}$ 0/0 für $^{3/4}$ Jahr Fr. 312,150. — Cts.	
au Fr. 65,240,000 zu -72 70 fur -74 5am Fr. 512,150. — Cos.	
auf F1. $33,240,000$ $20^{-7/2}$ $70$ full $7/4$ $50$ $11$ $11$ $11$ $11$ $11$ $11$ $11$ $1$	Fr. 318,675. — Cts.
	Fr. 318,675. — Cts.
" " 3,480,000 " 1/4 0/0 " " " 6,525. — " 2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887	Fr. 318,675. — Cts.
" " 3,480,000 " 1/4 0/0 " " " 6,525. — "  2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887  auf Fr. 370,000 vom 1. Januar 1888 zu 41/2 0/0 . Fr. 1,387. 50 Cts.	Fr. 318,675. — Cts.
" " 3,480,000 " 1/4 0/0 " " " 6,525. — " 2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887	Fr. 318,675. — Cts.
" " 3,480,000 " 1/4 0/0 " " " 6,525. — "  2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887  auf Fr. 370,000 vom 1. Januar 1888 zu 41/2 0/0 . Fr. 1,387. 50 Cts.	1 499 00
2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887  auf Fr. 370,000 vom   1. Januar 1888 zu 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/ <sub>0</sub> Fr. 1,387. 50 Cts.  "" 10,000 "" " " 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 0/ <sub>0</sub> " 35. 40 "	1 499 00
<ol> <li>n. 3,480,000 n. 1/4 0/0 n. n. n. n. 6,525. — n.</li> <li>Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887</li> <li>auf Fr. 370,000 vom 1. Januar 1888 zu 41/2 0/0 . Fr. 1,387. 50 Cts. n. n. 10,000 n. n. n. 41/4 0/0 . n. 35. 40 n.</li> <li>Der Ersparniss nachstehender Zinsen auf dem neuen</li> </ol>	1 499 00
2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887  auf Fr. 370,000 vom 1. Januar 1888 zu 4½20/0 . Fr. 1,387. 50 Cts.  ""10,000 """"4½0/0 . "35. 40 "  3. Der Ersparniss nachstehender Zinsen auf dem neuen 4 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:	1 499 00
2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887  auf Fr. 370,000 vom 1. Januar 1888 zu 4 <sup>1</sup> /2 <sup>0</sup> /0 . Fr. 1,387. 50 Cts.  "" 10,000 """ " 4 <sup>1</sup> /4 <sup>0</sup> /0 . " 35. 40 "  3. Der Ersparniss nachstehender Zinsen auf dem neuen 4 <sup>0</sup> /0 Anleihen von 7 Millionen Franken (verzinslich ab 15. Dezember 1888) in Folge der Konversion des Anleihens	1 499 00
<ol> <li>3,480,000 , 1/4 0/0 , , , 6,525. — , 6,525</li></ol>	1 499 00
2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887  auf Fr. 370,000 vom 1. Januar 1888 zu 41/20/0 . Fr. 1,387. 50 Cts.  "" 10,000 """ 41/40/0 . " 35. 40 "  3. Der Ersparniss nachstehender Zinsen auf dem neuen 4 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 1. Oktober 1860:  auf Fr. 3,300,000 vom 1. Oktober 1880:  3. 800,000 — 1. Juni 82,333, 35	" 1,422. 90 "
2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887  auf Fr. 370,000 vom 1. Januar 1888 zu 4½00 . Fr. 1,387. 50 Cts.  n 10,000 n n n 4½00 . n 35. 40 n  3. Der Ersparniss nachstehender Zinsen auf dem neuen 4 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 1. Oktober 1860:  auf Fr. 3,300,000 vom 1. Oktober 1860:  n 3,800,000 n 1. Juni 15. Dezember n n n n n n n n n n n n n n n n n n n	1 499 00

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:

# — 62 — a) Nachträgliche Abschreibungen für 1887:

w) Rachtragitche Abschreibungen für 1001				
1. Minderwerth eines abgebrochenen Geleisestumpens im Rangirbahnhof Zürich .	•	Fr.	496. 27	Cts.
2. Erstellungskosten einer beseitigten Weichenverbindung in Winterthur mit 2 Weichenverbindung in Weichenverbindung i	chen			
und 1 Geleisedurchschneidung		"	5,332. 05	, ,,
3. Für ein auf Station Wiesendangen abgebrochenes Stück Lebhaag von 65 m Läng	е.	"	65. —	. ,,
4. Abschreibung auf einem Krahnen in Wädensweil		"	500. —	, ,,
		Fr.	6,393. 32	Cts.
b) Abschreibungen für 1888:				
1. Minderwerth der ausgehobenen kleinen Drehscheibe auf Station				
Effretikon, einschliesslich Fundation Fr. 2,812. 80	Cts.			
2. Desgleichen einer versetzten Wärterbude ab der linksufrigen				
Zürichseebahn, km 4.87	"			
3. Erstellungskosten aufgegebener 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	27			
5. Minderwerth von zurückgezogenem disponiblem Inventar , 340. —				
		"	5,204. 84	n
Zusam	men	Fr.	11,598. 16	Cts.
	_			

# E. Verschiedenes.

#### 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Т	ransportq	uantitäten		Einnahmen							
	188	7	188	88	. 1	88	7	1	888	8		
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente		
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.		27.22	28,096.		27.99		
Hin- und Rückfahrt I. "	8,416	8.16	11,198	9.44	6,820.		6.75	6,400.		6.38		
, , , II. ,	19,838	19.24	22,502	18.97	10,787.		10.68	9,920.		9.88		
Abonnementsbillete I. "	2,315	2.24	2,871	2.42	1,719.		1.70	2,313.		2.31		
" II. "	2,167	2.10	2,954	2.49	991.	35	0.98	1,773.		1.77		
Lustfahrtbillete I. "	8,962	8.69	11,640	9.81	13,786.		13.65	12,378.		12.33		
" II. "	15,769	15.29	14,423	12.16	6,514.		6.45	6,538.		6.51		
Total .	103,129	100	118,616	100	101,020.	74	100	100,370.		100		
Rekapitulation nach Plätzen:					İ							
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.		45.33	46,328.		46.16		
Total .	103,129	100	118,616	100	101,020.		100	100,370.		100		
	Tonnen		Tonnen		<u> </u>	_		<del>                                     </del>				
II. Gepäcktransport	444		480		3,874.	63		<b>4</b> ,879.	39			
III. Viehtransport.	Stück		Stück	4	*							
Klasse a, Pferde	109	5.06	179	5.85	Ī							
" b, schweres Vieh	780	36.20	747	24.40			20.00					
" c, leichtes "	408	18.93	858	28.02	4,926.	69		5,005.	16			
" d, Schweine	59	2.74	239	7.80	(							
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	386	17.91	553	18.06				100				
Hunde	413	19.16	486	15.87				1				
Total .	2,155	100	3,062	100	4,926.	69		5,005.	16			
V. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen									
Eilgut	1,500	0.95	1,465	0.71					Α.			
Stückgut	9,654	6.14	10,266	4.94								
Massengut A	7,238	4.60	7,197	3.47								
"В	22,228	14.13	25,026	12.05	437,804.	28		582,320.	23			
Spezialtarif I	66,608	42.35	112 <b>,9</b> 83	54.42								
" II	30,622	19.48	29,014	13.98			*					
" III	19,421	12.85	21,664	10.43				-				
Total .	157,271	100	207,615	100	437,804.	28	•	582,320.	23			
V. Verschiedenes			• •		161.			140.	90			
Gesammttotal .					547,787.	87	. • 1	692,716.	39	1		
Rekapitulation:	7					2		4.,				
Personentransport					101,020.		18.44	100,370.		14.49		
Gepäcktransport					3,874.		0.71	4,879.		0.70		
Viehtransport		, -			4,926.		0.90	5,005.		0.72		
Gütertransport	•		•		437,804.		79.92	582,320.		84.07		
Verschiedenes		,			161.	_	0.03	140.	_	0.02		
Total .	20.00				547,787.	87	100	692,716.	20	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.
188	118,616	100,370	71	480	4,879	39	3,062	5,005	16	207,615	582,320	23	140	90	692,716	39
188	103,129	101,020	74	444	3,874	63	2,155	4,926	69	157,271	437,804	28	161	<b>5</b> 3	547,787	87
mehr als 188	7 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.

1	887	7			1888		Ge	genül	oer 1887	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					1000	,	Mehrauss	gabe	Minderaus	sgabe
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts,
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		_
			3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffs-							2
119,922	66	31.85	personals	122,496	90	29.18	2,574	24	_	-
2,370	22	0.63	4. Bekleidung desselben	3,075	39	0.73	705	17	_	_
			5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung				1		14/1	
3,257	37	0.86	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	_	-
			8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch-	1				17		
96,719	45	25.68	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.

~			188	7		1888					
	Total	Per Fa		In Prozenten der Brutto-	Total		Per Fa		In Prozenten der Brutto-		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	einnahmen	
Einnahmen	547,787	87	4	61	_	692,716	39	. 5	09	_	
Ausgaben	376,583	11	3	17	68. 75	419,867	<b>7</b> 3	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.

a. Leistungen der Schiffe:	1887	1888
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).		
Dieselben haben zurückgelegt Kilometer	118,779	136,139
und zwar in Zeitstunden	7,478	8,850
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	15.88	15.38
Schleppboote. Solche durchliefen	111,820	146,548
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Ster	10.500	10.75
Steinkohlen Tonnen	3,408.910	4,080.55
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster		
Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	3,413.110	4,084.85
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogramm	28.735	30.00
"Zeitstunde "	456.420	461.56
Kosten für Brennmaterial im Ganzen Franken	88,872. 83	105,881. 1
per Kilometer Centimes	74.82	77.7
"Zeitstunde Franken	11. 88	11. 9
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen Tonnen	7.802	9.62
per Kilometer . Kilogramm	0.066	0.07
"Zeitstunde . "	1.043	1.08
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Franken	4,633. 64	5,581. 8
per Kilometer Centimes	3.90	4.10
" Zeitstunde "	61.96	63.07
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Franken	42,909. 27	49,786. 8
per Kilometer Centimes	36.13	36.57

# 2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

I. Personentransport   Elinfache Fabrt   I. Platz   30,128   3.36   3.07   28   3.77   30,134   27   64,693. 86   17.75   64,963. 86   17.75   17		Tra	ansportq	uantitäten			Einna	hmen	
Einfache Fahrt		188	7	188	8	1887		1888	
Einfache Fahrt	I. Personentransport.								Prozente
Hin- und Rückfahrt	Einfache Fahrt I. Platz								8.01
Hine und Rückfahrt	" " II. "	125,006	16.37	124,308	16.09		17.75	The second secon	17.45
Abonnementsbillete	Hin- und Rückfahrt . I. "	125,450	16.43		16.56	91,069. 35	24.61	92,844. 79	24.94
II.	, . II. ,	356,440	46.67	363,210	47.02	146,376. 56	39.56	149,236. 24	40.10
Content   Cont	Abonnementsbillete . I. "	40,308	5.28		5.66	9,167. 50	2.48	9,856. 55	2.65
Content   Cont	" . II. "	50,724	6.64	50,688	6.56	9,334. 60	2.52	9,046. 80	2.43
H.   Total									
Total   Tota	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,				1				
Re ka pitulation nach Plätz en:   I. Platz	II. ",	16,561	2.17	16,153	2.09	6,300. 25	1.70	6,176. 64	1.66
I. Platz	Total .	763,780	100	772,470	100	370,029. 35	100	372,213. 19	100
H.	Rekapitulation nach Plätzen:							,	
Total   Tota	I. Platz	215,049	28.16	218,111	28.24	142,337. 27	38.47	142,789. 65	38.36
Tonnen   T	II. "	548,731	71.84	554,359	71.76	227,692. 08	61.53	229,423. 54	61.64
Tonnen   T		763.780					100		
H.   Gepäcktransport   T84   S85   G,727. 75   G,739. 10			1 -30		-50	2.0,020.00		1	
Stück   Color   Stück   Color   Colo	II Genäcktransnort	100000000000000000000000000000000000000	- "			6 797 75		6 720 10	
Name						0,121. 15	•	0,133. 10	• -
II	and the second s					)	-	-	
## Total   2,592   58.01   2,544   56.04		1,000				4 000 00			
Total .				,	1	4,683. 60		4,483. 55	
Total	**			,					
Tonnen	"					)			
Eilgut	Total .	4,468	100	4,540	100	4,683. 60		4,483. 55	
Eilgut	IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Stück-Klasse I			6.02		5.56			ľ	
" II        8,594       17.03       9,047       18.50       112.57       18.50       112.57       14.50       110.50       112.57       14.50       18.50       110.50       112.57       14.50       18.50       110.50       112.57       18.50       110.50       110.50       110.50       112.57       18.50       110.50       110.50       110.50       110.50       110.50       110.50       1110.50       110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50       1110.50<	Stück-Klasse I			,	A0000000000000000000000000000000000000		,		
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	TT								9 8 2
$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$		,						n * 1	
Spezialtarif			1			8		* .	
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	Spezialtarif " Ia	2,409	4.77		4.93	112,873. 24		110,297. 14	
$ \begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	т.				100000			,	8
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	TT			,				, a	
$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	TT.		100000000000000000000000000000000000000	200 0 100			an a	8	100
" "IIIb"       22,938   45.47         20,974         42.88         Indicate the property of		49	2.88	1					
Total   Tota	, $\Pi I_b$			,					
Lokalspesen	<b>"</b>					112.873. 94		110.297 14	
Total	Lokalspesen	00,110		10,012		Control Control Control		the second of the second	•
V. Verschiedenes       2,603. —       2,520. —       .         Gesammttotal       514,723. 54       512,900. 65       .         Rekapitulation:       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		•							•
Gesammttotal         514,723. 54         512,900. 65         .           Rekapitulation:           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         25.89         126,944. 81         24.75           Verschiedenes         2,603. —         0.50         2,520. —         0.50	Total .	•	.		•	130,679. 84		126,944. 81	•
Rekapitulation:         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       .       .       .       .       0.50       2,520. —       0.50	V. Verschiedenes					2,603. —		2,520. —	
Rekapitulation:         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       .       .       .       .       0.50       2,520. —       0.50	Gesammttotal					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	AND TO THE RESIDENCE OF THE PARTY OF THE PAR					311,120. 01	•	012,000. 00	
Gepäcktransport			200			270.000 25	71	970 019 10	70
Viehtransport       .       .       .       .       .       4,683. 60       0.91       4,483. 55       0.87         Gütertransport       .       .       .       .       .       130,679. 84       25.39       126,944. 81       24.75         Verschiedenes       .       .       .       .       .       .       0.50       2,520. —       0.50				•					
Gütertransport			.	•	•		100		
Verschiedenes		•	•	• \			100000000000		
		•			•				
Total .   .   .   .   .   .   .   .   .   .		•	.	•	•				
	Total .	•		•	•	514,723. 54	100	512,900. 65	100
				en (				-	

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

*	Pe	rsonen		G	łepäck			Vieh			Güter		Ver- schieder		Total- einnahm			
·	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
1888 1887	,	372,213 370,029	19 35		6,739 $6,727$	10 75	4,540 4,468	4,483 4,683		,	126,944 130,679	81 84	2,520 2,603	_		65 54		
mehr als 1887 weniger "	8,690	2,183	84	51 —	_11	35	72	200	_ 05	_ 1,534	3,735	_ 03	 83	_	1,822	_ 89		

#### Durchschnittseinnahmen.

A 2	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.

1	1887	,	7			888		Ge	genül	ber 1887	
	100	\ .	100					Mehrausg	abe	Minderausgab	
Fr.	Cts.	Prozente			Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	_	3.83	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		Miethzinse, Bureaubedürfnisse. Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	16,144	65	3.57	_	_	12	05
116,535	65	25.88		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 6,313	30 85	0.50 1.40	7	Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,245 11,892	30 64	0.50 2.63		- 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 Quaibauten 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 Dampf boot "Concordia" erhielt, wurden auf Erneuerungsfonds verrechnet.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	,	15		Si .			1887					1888		
					Total		per Fahrkilome		In Prozenten		a.	per Fahrkilom		In Prozenten
					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	der Brutto- einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	der Brutto- einnahmen
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
		Voi	rscl	hlag	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.

a Laistungan der Schiffe	1887	1888
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt Kilome		256,015
und zwar in Zeitstun	den 19,074	19,229
per Zeitstunde durchschnittlich Kilome	ter 13.37	13.
Schleppdampfboote. Solche durchliefen "	24,942	25,063
und zwar in Zeitstun	den 3,446	3,456
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilome	ter 7.24	7.
Trajektfähre. Dieselbe durchlief "	19,360	18,400
und zwar in Zeitstun	den 1,483	1,445
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilome	eter 13.05	12.
Total: Zurückgelegte ,	299,263	299,478
Zeitstun	den 24,003	24,130
per Zeitstunde durchschnittlich Kilome	ter 12.47	12.
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz	Ster 70,500	57.
Steinkohlen Ton	nen 4,561,750	4,310.
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen:	4,589,950	4,333.
(1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)		
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilometer	ogr. 15.338	14.
" Zeitstunde	191.224	179.
Kosten für Brennmaterial im Ganzen Fran	ken 107,434.95	98,934.
, , per Kilometer Centi	mes 35.90	33.
, , Zeitstunde Fran	ken 4.48	4.
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen . Ton	nen 11.097	13.
, , per Kilometer . Kil	ogr. 0.037	0.
" " " Zeitstunde .	0.462	0.
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Fran		7,324.
per Kilometer Centi	mes 2.04	2.
" Zeitstunde "	25.49	30.
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen Fran	ken 57,494.04	55,193.
per Kilometer Centi		18.

#### 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 insgesammt 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 kontinuirliche 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 für der Rosten Fr. 113,387.20 Cts. betragen und sich folgendermassen vertheilen:

1	. Ersetzen von 2 Dampfkesseln, 11 Feuerbüchsen, 391 Siedröhren, 104 Bandagen			
	für Triebräder, 84 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 12 Triebachsen, 3 Lauf-			
	achsen und 3 Tenderachsen, sämmtliche für Lokomotiven	Fr.	84,086. 91	Cts.
2	. Ersetzen von 173 Bandagen, 41 Radsternen und 4 Achsen für Personenwagen	n	8,888. 94	77
3	. Ersetzen von 351 Bandagen, 106 Radsternen und 9 Achsen für Güterwagen	n	20,845. 87	, 17
	Zusammen	Fr.	113,821. 72	Cts.
	Hievon kommen in Abrechnung die Erlöse der bezüglichen Altmaterialien mit	, n	35,172. 26	77
	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	77	15,005. 27	n
	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 frem de Rechnung führte die Werkstätte Arbeiten im Gesammtbetrage von Fr. 13,279. 69 Cts. aus, von denen namentlich zu erwähnen sind: Reparaturen an Rollmaterial der Tössthalbahn, Wädensweil-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.	1,243,960.6	9	Cts.	I	r.	1,280,276.	29	Cts.	
An Ausgaben	•	•	"	1,230,741. 5	8	"		"	1,257,603.	<b>32</b>	77	
Einnahmen-Über	schu	ss .	Fr.	13,219. 1	1	Cts.	I	r.	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 getödtet 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	"
<i>b)</i>	Gegen die Gefahren des Wassertransports:	Fr. 51,848,659. — Cts.
	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 Be- schädigung 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:

#### 1. Allgemeine Verwaltung.

Beamte und Angestellte auf Personalconto				•	 •	156
ebenso und Arbeiter auf andern Conti .		• "	•			51
						Übertrag 207

Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalconto	71 -	
Barrierenwärterinnen) auf Personalconto debenso und Arbeiter auf andern Conti 636  Expeditions- und Zugdienst.  Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto 1,95  Maschinendienst und Werkstütten.  Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto 380 ebenso und Arbeiter (wovon 516 Werkstüttenarbeiter) auf andern Conti 536  Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto 2949 andern Conti 1223  Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,00 Angestellte (im Vorjahr 5,70).  Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.  Beamte, Angestellte und Arbeiter 194 Imprägniranstalt, Arbeiter 194 Imprägniranstalt, Arbeiter 194  Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals 4,37  7. Unterstützungs- und Krankenkassen.  a) Pensions- und Hülfskasse.  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,105,815. 62  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu:  Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse . Fr. 81,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordosthahngesellschaft . , 175,427. 72 ,  Übligatorische Beiträge der Mitglieder , 194,146. 02 ,  Kapitalzinse, Bussen und Geschenke , 43,295. 82 ,  Die Ausgaben bestehen in:  Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . Fr. 10,115. 91 Cts.  Arzt-, Verpflegungs- und Begränniss-kosten . ,	II. Bahnunterhalt und Aufsicht.	Übertrag 20
Barrierenwärterinnen) auf Personalconto debenso und Arbeiter auf andern Conti 636  Expeditions- und Zugdienst.  Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto 1,95  Maschinendienst und Werkstütten.  Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto 380 ebenso und Arbeiter (wovon 516 Werkstüttenarbeiter) auf andern Conti 536  Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto 2949 andern Conti 1223  Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,00 Angestellte (im Vorjahr 5,70).  Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.  Beamte, Angestellte und Arbeiter 194 Imprägniranstalt, Arbeiter 194 Imprägniranstalt, Arbeiter 194  Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals 4,37  7. Unterstützungs- und Krankenkassen.  a) Pensions- und Hülfskasse.  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,105,815. 62  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu:  Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse . Fr. 81,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordosthahngesellschaft . , 175,427. 72 ,  Übligatorische Beiträge der Mitglieder , 194,146. 02 ,  Kapitalzinse, Bussen und Geschenke , 43,295. 82 ,  Die Ausgaben bestehen in:  Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . Fr. 10,115. 91 Cts.  Arzt-, Verpflegungs- und Begränniss-kosten . ,	Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschlus	ss der
Expeditions- und Zugdienst.  Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorm), auf Personalconto		
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto	ebenso und Arbeiter auf andern Conti	. 636
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto	II Eynoditions, and Zuadionet	1,09
horn), auf Personalconto		
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto		omans- 1,95
ebenso und Arbeiter (wovon 516 Werkstättenarbeiter) auf andern Conti  Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "ander	V. Maschinendienst und Werkstätten.	
ebenso und Arbeiter (wovon 516 Werkstättenarbeiter) auf andern Conti  Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "andern Contine Lagan "ander	Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto	380
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto "andern Conti 1223  Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,06 Angestellte (im Vorjahr 5,76).  Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.  Beamte, Angestellte und Arbeiter		
# Andern Conti 1223  Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,0c Angestellte (im Vorjahr 5,7c).  Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.  Beamte, Angestellte und Arbeiter		91
# Andern Conti 1223  Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,0c Angestellte (im Vorjahr 5,7c).  Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.  Beamte, Angestellte und Arbeiter	Totalhastand das Bahnhatriahanananala anf Porsons	alconto 2010
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,06 Angestellte (im Vorjahr 5,76).  Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.  Beamte, Angestellte und Arbeiter		
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahülänge im Ganzen 6,06 Angestellte (im Vorjahr 5,76).  Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.  Beamte, Angestellte und Arbeiter	, anderi	
Beamte, Angestellte und Arbeiter	Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,06 Angestellte (im Vorjah	
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals  7. Unterstützungs- und Krankenkassen.  a) Pensions- und Hülfskasse.  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,105,815. 62  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu: Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse Fr. 811,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.	
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals  7. Unterstützungs- und Krankenkassen.  a) Pensions- und Hülfskasse.  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,105,815. 62  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu: Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse Fr. 811,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	Beamte, Angestellte und Arbeiter	194
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals		19
7. Unterstützungs- und Krankenkassen.  a) Pensions- und Hülfskasse.  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,105,815. 62  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu:  Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse Fr. 811,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft		
7. Unterstützungs- und Krankenkassen.  a) Pensions- und Hülfskasse.  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,105,815. 62  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu: Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse Fr. 811,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	Consequently and a Decision of the Charles of the C	
a) Pensions- und Hülfskasse.  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,105,815. 62  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu: Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse 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 , , , , , , , , , , , , , , , , ,	Gesammttotal des Bann- und Dampibootpersonals	4,37
a) Pensions- und Hülfskasse.  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 1,105,815. 62  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu: Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse 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 , , , , , , , , , , , , , , , , ,		
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu:  Übertrag der Reserve für Reorganisation  der Pensions- und Hülfskasse . Fr. 811,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	7. Unterstützungs- und Krankenkassen.	
Ubertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse . Fr. 811,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	a) Pensions- und Hülfskasse.	
Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse . Fr. 811,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 1,105,815. 62
der Pensions- und Hülfskasse Fr. 811,965. 40 Cts.  Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft		
Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	Übertrag der Reserve für Reorganisation	
schaft	der Pensions- und Hülfskasse Fr. 811,965. 40 Cts.	
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 " — . — "	Jahresbeitrag der Nordostbahngesell-	
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 " — . — "	schaft	
Die Ausgaben bestehen in:  Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte Fr. 10,115. 91 Cts.  Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniss- kosten	Obligatorische Beiträge der Mitglieder " 194,146.02 "	
Die Ausgaben bestehen in:  Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte Fr. 10,115. 91 Cts.  Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniss- kosten		
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte Fr. 10,115.91 Cts.  Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniss- kosten	Fr. 1,224,834. 96 Cts.	
getretene Angestellte Fr. 10,115. 91 Cts.  Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniss- kosten " — . — "		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniss- kosten " — "		
- kosten		
Ubertrag Fr. 10,115. 91 Cts. Fr. 1,224,834. 96 Cts. Fr. 1,105,815. 62		
	Übertrag Fr. 10,115. 91 Cts. Fr. 1,224,834. 96 Cts.	Fr. 1,105,815. 62

Übertrag Fr. 10,115.91 Cts. Fr. 1,224,834. 96 Cts.	Fr. 1,105,815. 62 Cts.
Entschädigung für Verzicht auf Unter-	
stützungsberechtigung " 8,600. — "	para talah
Regelmässige Unterstützungen " 268,497.32 "	
Verschiedenes	
, 200,101.23 n	
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 die	eser Kasse.
Die neuen Statuten sind am 1. April 1888 in Wirksamkeit getreten. Nach Zusam	menstellung aller der
ben wir Herrn Professor Kinkelin um die Anfertigung der letztern ersucht, der bezügliche eit noch aus.	Deficit stone asor 24.
b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbe	iter.
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 39,783. 36 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben	
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 30,868.69 Cts.	
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen (Ziuse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 30,868. 69 Cts. denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und	
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  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	Fr. 39,783. 36 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  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	Fr. 39,783. 36 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  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	Fr. 39,783. 36 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  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	Fr. 39,783. 36 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  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	Fr. 39,783. 36 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen (Ziuse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 30,868. 69 Cts.  denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. dgl. gegenüberstehen	Fr. 39,783. 36 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen (Ziuse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 30,868. 69 Cts.  denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. dgl. gegenüberstehen	Fr. 39,783. 36 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen (Ziuse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 30,868. 69 Cts.  denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. dgl. gegenüberstehen	Fr. 39,783. 36 Cts  " 3,945. 78 "  Fr. 43,729. 14 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu	Fr. 39,783. 36 Cts  " 3,945. 78 "  Fr. 43,729. 14 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  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	Fr. 39,783. 36 Cts  " 3,945. 78 "  Fr. 43,729. 14 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  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	Fr. 39,783. 36 Cts  " 3,945. 78 "  Fr. 43,729. 14 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  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	Fr. 39,783. 36 Cts  " 3,945. 78 "  Fr. 43,729. 14 Cts  Fr. 16,913. 78 Cts
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben .  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	Fr. 39,783. 36 Cts  " 3,945. 78 "  Fr. 43,729. 14 Cts  Fr. 16,913. 78 Cts

— 73 —		
d) Alfred Escher-Stiftt	ıng.	
Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 30,000. — Cts.	
$5^{0}/0$ Zinsen hierauf für 1888	" 1,500. — "	74 <u>*                                   </u>
Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der		Fr. 31,500. — Cts.
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 <u>"</u> 70. — "		
	" 500.— "	
ATD TO THE STATE OF THE STATE O		" 1 <b>,5</b> 00. — "
NB. Diese Zinse sind unter den betreffenden Einnahmepositionen		
der vorstehenden Rechnungen a—c inbegriffen.		En 20.000 Ch
Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren		Fr. 30,000. — Cts.
8. Kautionskassen.		
a) Baarkautionen von Ange	stellten.	
	stellten.	Fr. 57.538, 32 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887		Fr. 57,538. 32 Cts.
	stellten.  Fr. 7,805.16 Cts.	Fr. 57,538. 32 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887		Fr. 57,538. 32 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887	Fr. 7,805. 16 Cts.	Fr. 57,538. 32 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887	Fr. 7,805. 16 Cts.	
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887	Fr. 7,805. 16 Cts.	
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887	Fr. 7,805. 16 Cts.	
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60  Fr. 57,500. — Cts.	
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88	, 70.56 "
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88	, 70. 56 , Fr. 57,608. 88 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887  An Einnahmen kamen im Jahr 1888 hinzu: Einlagen und Zinse Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen  Vorschlag  Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren  in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn  b) Kautionskasse der Gütera  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60 ,  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88 ,	, 70.56 "
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88	, 70. 56 , Fr. 57,608. 88 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887  An Einnahmen kamen im Jahr 1888 hinzu: Einlagen und Zinse Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen  Vorschlag  Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren  in Conto-Corrent-Guthaben bei  der Nordostbahn  b) Kautionskasse der Güter  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben  An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1888 hinzu  Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 37.50 Cts.	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60 ,  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88 ,	, 70. 56 , Fr. 57,608. 88 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887  An Einnahmen kamen im Jahr 1888 hinzu: Einlagen und Zinse Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen  Vorschlag  Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren  in Conto-Corrent-Guthaben bei  der Nordostbahn  b) Kautionskasse der Gütere  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben  An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1888 hinzu  Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 37.50 Cts.  und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88  The eiter.  Fr. 18,714. 67 Cts.	, 70. 56 , Fr. 57,608. 88 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887  An Einnahmen kamen im Jahr 1888 hinzu: Einlagen und Zinse Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen  Vorschlag  Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren  in Conto-Corrent-Guthaben bei  der Nordostbahn  b) Kautionskasse der Gütere  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben  An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1888 hinzu  Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 37.50 Cts.  und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88  The eiter.  Fr. 18,714. 67 Cts.	, 70. 56 , Fr. 57,608. 88 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887  An Einnahmen kamen im Jahr 1888 hinzu: Einlagen und Zinse Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen  Vorschlag  Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren  in Conto-Corrent-Guthaben bei  der Nordostbahn  b) Kautionskasse der Gütere  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben  An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1888 hinzu  Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 37.50 Cts.  und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60 ,  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88 ,	, 70. 56 , Fr. 57,608. 88 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887  An Einnahmen kamen im Jahr 1888 hinzu: Einlagen und Zinse Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen  Vorschlag  Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren  in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn  b) Kautionskasse der Güters  Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben  An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1888 hinzu  Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 37.50 Cts.  und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben  und Zinsen  vorschlag	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88   108. 88   Tr. 18,714. 67 Cts.	, 70. 56 ,  Fr. 57,608. 88 Cts.  Fr. 91,086. 72 Cts.
Aktivsaldo vom 31. Dezember 1887	Fr. 7,805. 16 Cts.  7,734. 60  Fr. 57,500. — Cts.  108. 88   108. 88   Tr. 18,714. 67 Cts.	, 70. 56 ,  Fr. 57,608. 88 Cts.  Fr. 91,086. 72 Cts.

#### 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 Grunderwerbungstabellen 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 bezüglichen 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

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Einnahmen.	# 6		N.			120
					8 11	
					,	
I. Ertrag des Personentransportes			5,465,733	65		
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.						
I. Vom Gepäck	406,309	39	6			
2. Von Thieren	256,380	17				١,
3. Von Gütern	8,533,036	19	9,195,725	75	14 001 450	40
П. Verschiedene Einnahmen.					14,661,459	40
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	7.	
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.	Te ,*					
a) Werkstätte	22,672	97				2
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
					300,000	0
Summa der Einnahmen						
Summa ver Einnanmen .	2 1				15,611,517	4'

## Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

Ausgaben.  I. Allgemeine Verwaltung.  A. Personal.  1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion)	72,265 57,820 60,371	40				
<ol> <li>Allgemeine Verwaltung.</li> <li>Personal.</li> <li>Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion)</li> <li>Sekretariat, Kanzlei und Registratur</li> </ol>	57,820					
A. Personal.  1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion)	57,820		*			
A. Personal.  1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion)	57,820		1 - 1 <sub>2</sub>			1
Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Commission, Verwaltungsrath und Direktion)     Sekretariat, Kanzlei und Registratur	57,820		CS.			
mission, Verwaltungsrath und Direktion)	57,820					
		10			4	
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkassa .	60,371	10	8		*	
	,	41				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	17,019	60		2.	8	
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)	35,854	32	-			
6. Betriebskontrole	113,206	81	3*		i.	
7. Statistisches Bureau	21,665	55	W.			
8. Telegraphen-Inspektion	8,019	84			is.	
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	9,980	36	396,203	39		
B. Sonstige Ausgaben.					(2)	
Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate,     Porti und Telegramme	53,424	79	- 18			1
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	11,412	08	2			
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	2,411	14	8			
4. Verschiedenes	10,297	27	77,545	28	479 740	
					473,748	1
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.			6			
A. Personal.			6		^ = IG	
1. Bureau des Oberingenieurs	67,268	80	ē		2	
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. <sup>1</sup> / <sub>3</sub> 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.						
a) Unterhalt der Bahnanlagen.						
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	(

## I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.		1	1			
Übertrag .	363,916	22	798,522	61	473,748	67
3. Hochbau	205,385	25				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (incl. Fundation)	24,281	76			9 9	
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	40,404	42	*			
6. Räumung von Schnee und Eis	12,043	44	646,031	09		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfond.)			040,001	00	5	
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	184,528	33	`		2	
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	327,043	63			ž	
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	41,408	93	552,980	89	a	
C. Sonstige Ausgaben.			352,560	09		
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			8	
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grund- stücken und für Kulturschaden	148	95				
6. Verschiedenes	100	_	41,585	17	2,039,119	7
П. Expeditions- und Zugsdienst.					_,,	
A. Personal.					-	
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrole	70,437	66			7X )    - G	
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:					8	
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und		7				
Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontro- leure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nacht-						
wächter	610,668	80	D7		8	
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	231,449	11	1		,	
c) Billetdrucker und Billetsortirerinnen	10,773	25				
d) <sup>2</sup> / <sub>3</sub> der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 602,775. 99 Cts	401,850	66	a <sup>rt</sup>		e	
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter	939,473	10	,			
Übertrag	2,264,652	58			2,512,868	4

#### Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.			- 7,			
	•					
Übertrag	2,264,652	58			2,512,868	4
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	576,214	92			2	
4. Bekleidungskosten	46,235	75	2,887,103	25		
B. Sonstige Ausgaben.			2,001,103	20	10.	
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen incl. Billets, Buchbinder- kosten, Inserate, Porti und Telegramme	108,201	53				
<ol> <li>Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen</li> </ol>	158,674	19				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliess- lich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	35,068	23				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	4,568	66	*			
5. Camionnage und Plombage	6,254	22		İ		
6. Verschiedenes	4,653	05	317,419	88	3,204,523	
V. Fahrdienst.	8 89	w			3,204,323	'
A. Personal.		90			-	
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	35,063	30			B 78	
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	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	005 504			
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.		-	895,584	04	2	
a) Lokomotiven.	9					
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		
			000,010	30	10.0	
b) Wagen.  1. Beheizungsmaterial	24,099	64				
2. Schmiermaterial	2,775	04			7	
2. Sommermaterial	2,1.0	-				-
Übertrag .	26,874	68	1,879,559	40	5,717,391	1

## I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.						
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					14 N. H.	
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.			33,031	32		0
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	399,955	06				
2. Personenwagen	243,465	55				
3. Gepäck- und Güterwagen	235,269	27	070.600	00	*	
b) Erneuerung. (Erneuerungsfond.)			878,689	88		
	400 700					
1. Lokomotiven und Tender	168,533	39			_	
2. Personenwagen	43,649	94			- F	
	99,664	20	311,847	53		
D. Sonstige Ausgaben.					1	
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	3,273	40			* * * * *	
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Uebernachtlokale	5,708	99				12
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	5,289	77			7	
4. Verschiedenes	16	56	14,288	72		
					3,123,422	85
V. Verschiedene Ausgaben.			4.2		100	
A. Pacht- und Miethzinse (Passiv-Zinse).				2		
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 Hülfsgeschäften			-	_		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	1,673	73	25		* * * * * * * * * * * * * * * * * * *	
2. Feuerversicherungen	51,987	94				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:	32,001	0.1	,			
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.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.		B 8	7 9			-
					9	
Übertrag .	127,216	47	814,427	20	8,840,814	4
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 Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	185,868	02		(e)		
8. Verschiedenes:						
Betriebsausgaben Fr. 7,456.83 Erneuerungsfond: Vollendungsarbeiten			£2.			
für definitive Stationsanlage Horgen . " 63,045.65	70,502	48	426,801	38	1,241,228	5
Total der Ausgaben			-		10,082,042	$\frac{3}{9}$
Total uci Ausyaben .	•		·	.	10,002,042	0
				,		
Hievon ab.						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	• ,	•	836,116	85	= =	
b) auf der Bötzbergbahn	•	•	1,364,489	52	2,200,606	9
	,					
			D 96			
			a 6		2	
	9				= 4	
			Si.			
	T .	2				
				20.7		
			*			_
Summa der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	•	·	•	•	7,881,436	6:
	, F					10
			2 20			

#### II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	c
Einnahmen.						-
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						1
Aktiv-Saldo vom Jahr 1887			1,802,533	35	9	
ab: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1888	•		1,002,000	00		
a. 6% Jahresdividende pro 1887 an die Prioritätsaktien von 11 Millionen Franken	660,000	_	2 p		74	
b. 2% Jahresdividende pro 1887 an die Stammaktien von 42 Millionen Franken	840,000	_	1,500,000	_	302,533	
					002,000	
. Überschuss der Betriebseinnahmen.	100	5				
Betriebseinnahmen	15,611,517	47				
Betriebsausgaben	7,881,436	62	7,730,080	85		
. Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.	, a					
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	914,470	-		21		
b. Bötzbergbahn	483,614	73				ŀ
c. Aargauische Südbahn	220,345	50				1
d. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	5,064	07	1,613,366	16		
. 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		
Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten		v	155	20		
Kapitalien	•		100	32	* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *	
. 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		
. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfond	1,030,721	20				
b. Versicherungsfond	76,345	50	1,107,066	70	5	
. 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			9	
c. Ertrag der Correntrechnung über die Bauobjekte der rechts- ufrigen Zürichseebahn pro 1888	3,412	70				
d. Ertrag der Correntrechnung des Liegenschaftenconto der Nord-	5,112				5 % 8	
ostbahn pro 1888 (Pacht- und Miethzinse etc.)	23,397	70	59,696	42	11,634,101	
Summa .	77	,				ŀ
Summa .		.	•		11,936,634	Ľ

## Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

Angarahan	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.					•	
1. Contocorrentzinse und Provisionen etc	121,545	22				100
Hiezu:	121,040	22				
a. Emissionskosten des 4 º/o 7 Millionen An-					200	
leihens d. d. 1. Juni 1888 Fr. 13,340. 61			a^			
b. Emissionskosten der neuen 5% Prioritäts-			2			
Aktien vom 1. Juli 1888 <u>"</u> 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. $44,000.$ —					a	
", $3,800,000$ ", $4^{0/0}$ $\frac{1. \text{ Januar}}{31. \text{ Mai}}$ $1888$ " $63,333.35$						
Fr. 7,100,000 Fr. 107,333.35						
$-$ , 5,000,000 , 4 $^{\circ}/_{\circ}$		.	5			
Fr. 12,100,000	307,333	35			S 1800	
b. Subventions-Darleihen: Fr. $3,200,000$ zu $2^{1/2}$ % Fr. $80,000$ .—					. A	
$_{n}$ 500,000 $_{n}$ 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> 0/ <sub>0</sub> $_{n}$ 16,250. —				,		
<u>, 450,000</u> , 41/2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> <u>, 20,250.</u>	440,500				8	
Fr. 4,150,000	116,500				8 N	
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn. Fr. $3.000,000$ zu $4.0$ /o	120,000	_				
d. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.	1 1			7		
Fr. $\frac{119,720,000}{7,000,000}$ zu $\frac{4}{9}$ % $\frac{9}{15}$ . Dezember $\frac{1888}{31}$ $\frac{11,666.65}{11,666.65}$					1 ×	
Fr. 126,720,000	4,800,466	65	5,344,300		8	
	1,000,100		0,511,500			
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 % Millionen-Anleihens d. d. 1. Oktober 1887	210,000	_				
c. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten, abzüglich ge-						
wonnene Materialien	11,598	16	671,598	16	5	
5. Einlage in die Spezialfonds:					10	
a. Erneuerungsfond	1,500,000	-	0.00		R	
b. Versicherungsfond	100,000		1,600,000	_		
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken:						
Verzinsung der Einzahlungen auf das neue 5% Prioritäts- Aktienkapital vom 1. Juli 1888 Fr. 11,765,900 zu 4½%						
vom 1. Juli bis 31. Dezember 1888			264,732	75		
	an a		4			
7. Rücklage behufs Erhöhung des Aktienkapitals. I. Rate pro 1888		.	590,000	_	9,084,076	4
8. Zur Verfügung der Aktionäre					2,852,558	30
					-	77
Summa .					11,936,634	1

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

	Erlöse un Rück- erstattung		Verwendung zu Bauzweck		Zusa		TOTAL	1		
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten	_	_	_	_					_	-
B. Verzinsung des Baukapitals	_	-	_	_				.	_	-
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne 2. Entschädigungen	50,456 — — —	_ 15 _ _ _	184 18,501 1,082 56 21	55 12 75 — 90	•		184 31,955 1,082 56 21	55 <b>03</b> 75 — 90	30,609	83
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.			)							
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpfianzung der Böschungen, Entwässerungen etc	    		8,306 — — 8,211 1,030 14,498 —	86  08 94 99 	8,306 — — 8,211 1,030 14,498 —	86  08 94 99 	32,047	87		
2. Oberbau.							,		-	
<ul> <li>a. Schienenunterlagen (Schwellen)</li> <li>b. Schienen und deren Befestigungsmittel</li> <li>c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen incl. Fundirung</li> <li>d. Legen des Oberbaues</li> <li>e. Verschiedenes</li> </ul>	1,460 1,823 6,882 500	- 22 80 - -	11,573 14,165 9,052 3,548 5	96 29 25 86 30	10,113 12,342 2,169 3,048 5	96 07 45 86 30		0.4		
3. Hochbau u. mechanische Stations- einrichtungen.							27,679	64		
<ul> <li>a. Verwaltungsgebäude</li> <li>b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter inel. Einsteighallen, Trottoirs und</li> </ul>	-	-	-	-	-	-				
Rampen	100	_	53,244	38	53,144	38				
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasser-Beschaffung	1,125		17,024	32	15,899	32				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwaagen . f. Wärterhäuser . g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	500 1,181 50	_ _	65 42,728 70	75 71 74	434 41,547 20	25 71 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 un Rück- erstattung		Verwendun zu Bauzweck		Zus	amn	nenzüge		TOTA	L
	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 Verschiedenes.			1							
<ul><li>a. Telegraphenleitungen</li><li>b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei-</li></ul>	_	-	16	50	16	50			w <sup>e</sup>	-
tungen	33	-	466	76 50	433	76				
c. Orientirungs- und Ordnungszeichen d. Einfriedigung und Barrieren	185	-	11 779	29	11 594	50 29			,	
a. Emiriedigung und Barrieren	100	_	_	_						
o. Voisomourios			100-221				1,056	05	170,961	40
·	64,296	17	204,647	80	-				140,351	6
II. Rollmaterial.	01,200	1,	201,011			.			110,001	0,
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	3
III. Mobiliar und Geräthschaften.		×					1 <sub>6</sub>			
1. Für die Allgemeine Verwaltung .	_	<b> </b> -	_					-		
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	T T	İ
5. Für die Werkstätten	404	-	8,398	58			7,994	58		
6. Telegraphenapparate		_		-	•	.		_		
	2,027	71	9,483	40			•		7,455	6
IV. Nebengeschäfte.	302,872	22	461,595	85			•		158,723	6
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	_	_		_			-,	_		
r	56		180	_					124	-
	302,928	22	461,775	85			a a			
Total der Netto-Ausgaben									158,847	6
									8	
									200	

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

# IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken vom Jahr

Rechtsufrige Bürichseebahn.	Übertra vom Kon Zu amortisi Verwendu	to : irende	Verwendu zu Bauzwecl im Jahr 1	cen.	Zus	amn	nenzüge	3 7 2	ТОТА	L
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten, incl. tech- nische Bauleitung.										
<ol> <li>Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen.</li> <li>Bureaukosten</li> <li>Mobiliar, Instrumente und Messgeräthschaften</li> <li>Miethe, Heizung, Beleuchtung und Reinigung</li> </ol>	200,000	_	21,530 1,671 4,186	30 13 40	· .		221,530 1,671 4,186	30 13 40	,	
der Bureaux		_	1,596	24			1,596	24		0
6. Verschiedenes (Vorstudien und Erwerbung der Conzession)	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	_ _ _ 	_ _ 32	•		- - 67,774	 	0===1	
C. Expropriation.	01,010		100	02			01,111	-	67,774	-
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne 2. Entschädigungen 3. Schatzungs- und Gerichtskosten 4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung 5. Verschiedenes	2,484 1,415,615 32,739 228 14,153	53 79 77 90 10	- - - -	_			2,484 1,415,615 32,739 228 14,153	53 79 77 90 10	1,465,222	09
D. Bahnbau.					9					
<ol> <li>Unterbau.</li> <li>a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.</li> <li>b. Tunnels.</li> <li>c. Brücken und Durchlässe</li> <li>d. Beschotterung</li> <li>e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen</li> <li>f. Fluss- und Uferbauten</li> <li>g. Verschiedenes</li> </ol>	351,935 348,318 53,374 — 902 10,706 2,489	51 21 08 - 30 75 43	-		351,935 348,318 53,374 — 902 10,706 2,489	51 21 08 - 30 75 43	767,726	28		
<ol> <li>Oberbau.</li> <li>Schienenunterlagen (Schwellen etc.)</li> <li>Schienen und deren Befestigungsmittel</li> <li>Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, incl. Fundirung etc.</li> <li>Legen des Oberbaues</li> <li>Verschiedenes</li> </ol>	- - -				- <u>,</u>					
Übertrag .	2,520,000	,—	29,140	39			767,726	28	1,781,414	11

# für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn 1888.

Rechtsufrige Bürichseebahn.	Übertra vom Cont Zu amortis Verwendu	to : irende	Verwendur zu Bauzweck im Jahr 1	ce <b>n</b>	Zus	amr	nenzüge		ТОТА	L
	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.					,					
<ul> <li>a. Verwaltungsgebäude</li> <li>b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, incl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen</li> </ul>			_	-	<u> </u>	_	ų.			
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	-	_	_		_	_			u = .	
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasserbeschaffung etc  e. Hebevorrichtungen (Krahnen etc.) und	_	-	_	-	_	-	5			
Brückenwaagen	_	_	_	_	_	_				
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gas- leitungen	-	-	_	-	_	-	70 N W			
h. Verschiedenes						_		_		
denes.  a. Telegraphenleitungen	_	_	_	_		-				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	_		_		<u> </u>	_	-0			
d. Einfriedigung und Barrieren e. Verschiedenes	_	_		_	_	_			240	
	0 500 000		90.140	20				_	767,726	28
	2,520,000		29,140	39		•	•	•	2,549,140	39
II. Mobiliar und Geräthschaften.									e	
<ol> <li>Für die Allgemeine Verwaltung</li> <li>Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst</li> </ol>	_	_	_				_	-		
3. Für den Stationsdienst	_		-	_	•		-	-		
4. Für den Transportdienst 5. Für die Werkstätten	_		_	_				_		
6. Telegraphenapparate	_	-	_	-				-		
* ***			_	_			•	•		-
	2,520,000		29,140	39	2					
Total der Ausgaben .									2,549,140	39
	= =						,			

### V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Einnahmen.	**					
·			22			
I. Einzahlung auf das Gesellschaftskapital.	10					
Emission von 5% Prioritätsaktien d. d. 1. Juli 1888: 52,000 Titel à Fr. 500. —		.0 =	•		26,000,000	-
II. Einzahlung auf consolidirte Anleihen.				- L		
4% 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.			10			
4748 Obligationen Zürich-Zug-Luzern mit Gewinnberechtigung à Fr. 500.					2,374,000	-
IV. Zuwendungen aus dem Bauconto der neuen NOBLinien.						8.
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.					,	
<ol> <li>Zu Gunsten des Conto "Zu amortisirende Verwendungen":</li> <li>V. bezw. I. reduzirte Amortisationsquote pro 1888 .</li> </ol>			450,000	_	ü.	
2. Zu Gunsten des Conto "Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals":	1 2				. 1	
I. Rate pro 1888			590,000	-		
3. Zu Gunsten des Conto "Emissionskosten des 87 Millionen-Anleihens":  II. Amortisationsquote pro 1888	, ,		210,000	_	e	
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	5,204	84	11 500	10		
	0,201	01	11,598	16	1,261,598	1
VI. Erlöse und Rückerstattungen.  1. Zu Gunsten des Conto "Verwendungen zu Bauzwecken":			-			
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	53,038	01			E	
b) Rollmaterial	236,548 1,687	34 71	291,274	06		
2. Zu Gunsten des Conto "Verwendungen auf Nebengeschäfte":					,	
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee		.	56		291,330	0
Summa .					39,446,928	2

### Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

1	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.	,		,			
I. Passiv-Saldo-Vortrag vom Jahr 1887	•	٠.			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					<b>6,138,2</b> 50	_
IV. Rückzahlung auf consolidirte Anleihen.  Rückzahlung bezw. Conversion des 4 % Anleihens von Fr. 7,100,000. — d. d. 1. Oktober 1860					7,100,000	_
V. Verwendungen zu Bauzwecken.		÷			y	
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz.					ш	
a. Bahnanlage und feste Einrichtungen b. Rollmaterial c. Mobiliar und Geräthschaften	204,647 247,464 9,483	80 65 40	461,595	85		
2. Bauausgaben für die neuen Linien.  Rechtsufrige Zürichseebahn.  Bahnanlage und feste Einrichtungen:  a. Übertragung eines Theils der früheren Bauausgaben vom Conto "zu amortisirende Verwendungen" auf Bauconto der Rechtsufrigen Zürichseebahn	2,520,000 29,140	39	2,549,140	39		
VI. Verwendungen auf Nebengeschäfte.	29,140	38	2,343,140	30	3,010,736	24
Bruttoausgaben im Jahr 1888.  Dampfboote auf dem Zürichsee			,		180	_
VII. Betheiligung 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. Anleihens 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
A. Aktiven, laut Specification in der Bilanz: Verfügbare Mittel Fr. 23,353,185.53			2			
B. Passiven, laut Specifikation 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						S-
Restbetrag wie oben Fr. 9,285,247.14			,			
Summa .					39,446,928	22
			H			,

#### VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

<b>T</b> 1.4	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Debitoren.		2				
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. b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1888, laut Rechnung. 2. Rollmaterial.	117,286,900 140,351	02 63	117,427,251	65		
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz. b. Betrag der Bauausgaben im Jahre 1888, lt. Rechnung 3. Mobiliar und Geräthschaften.	21,607,487 10,916	20 31	21,618,403	51	g*	
<ul> <li>a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz</li> <li>b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1888, lt. Rechnung</li> <li>.</li> </ul>	2,115,759 7,455	82 69	2,123,215	51		
<ul> <li>B. Neue Linien.</li> <li>1. Rechtsufrige Zürichseebahn.</li> <li>Bahnanlage und feste Einrichtungen.</li> <li>a. Übertrag eines Theils der früheren Bauausgaben vom Conto</li> </ul>			141,168,870	67		
"Zu amortisirende Verwendungen" auf den Bauconto der neuen Linien b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1888, lt. Rechnung	2,520,000 29,140	39	2,549,140	39	143,718,011	06
<ul> <li>III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.</li> <li>1. Bötzbergbahn.</li> <li>Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz.</li> </ul>			11,714,000	_		
<ol> <li>Aargauische Südbahn.</li> <li>Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz.</li> <li>Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1888, lt. Rechnung</li> </ol>	5,825,000 40,000	_	5,865,000	_		
3. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz			500,000	_	18,079,000	_
IV. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.  1. Anlagekosten per Ende 1887, lt. Rechnung 2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1888	11,706, <b>7</b> 52 25,901	44 23	11,732,653	67		
3. Liegenschaften-Conto Zürich-Zug-Luzern 4. Baureserve Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1888	4,035 263,311	33	267,346	<b>3</b> 3	12,000,000	_
V. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital. Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz					696,467	45
<ul> <li>VI. Verwendungen auf Nebengeschäfte.</li> <li>1. Dampfboote auf dem Bodensee (incl. Werfte Romanshorn) Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz</li> <li>2. Dampfboote auf dem Zürichsee (incl. Werfte Wollishofen)</li> </ul>			1,311,025	74		<i>a</i>
<ul> <li>a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz</li> <li>b. Betrag der Ausgaben im Jahr 1888, lt. Rechnung</li> </ul>	1,220,128 124	36 —	1,220,252	36		=
<ol> <li>Imprägniranstalt in Zürich.</li> <li>Betrag der restirenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz .</li> </ol>		•	11,275	90	2,542,554	_
VII. Zu amortisirende Verwendungen.  Betrag der zu amortisirenden Verwendungen, lt. vorjähr. Bilanz Hievon ab:		•	22,414,470	35	*	
<ol> <li>Übertrag eines Theils der früheren Bauverwendungen der rechtsufrigen Zürichseebahn auf den neuen Bauconto dieser Linie</li> <li>V. Amortisationsquote pro 1888, lt. neuem Amortisationsplan</li> </ol>	2,520,000 450,000	- -	2,970,000	_	19,444,470	35
VIII. Emissionskosten des 4º/0 87 Millionen-Anleihens. Übertrag des Restbetrages dieser Kosten in die Hauptbilanz Hievon ab: II. Quote pro 1888		•	420,000 210,000	_	210,000	_
Übertrag .			•		202,828,752	86

#### Gesellschaft auf 31. Dezember 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Kreditoren.	*	-			2	
I. Gesellschaftskapital.			5 000 ·			
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500.—			42,000,000	_	,	
2. Prioritätsaktien, 52,000 Aktien à " 500.—	•	•	26,000,000	_	68,000,000	-
II. Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals.					590,000	_
III. Consolidirte Anleihen.	10°T					
A. Obligationen (ältere Anleihen).			7		=	
Mit einem Zinsfusse von 40/0:	V P				e 5	
Anleihen vom 1. Juni 1862 (gekündigt auf 28. Februar 1889)			5,000,000	-		
B. Subventionsdarleihen.			*			
1. Mit einem Zinsfusse von 2½0/0 bezw. 4½0/0:					s	
Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	_				~
2. Mit einem Zinsfusse von 3 1/40/0:						
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).			,			
<ol> <li>4% Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885:</li> <li>Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz</li> </ol>	15,000,000	_				
2. 4% Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	20,000,000	-			-	
3. 4% Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	87,000,000	-			5	
4. 4% Anleihen von 7 Mill. Franken vom 1. Juni 1888: Betrag der Einzahlungen im Jahr 1888.	7,000,000	_	129,000,000	_		=
D. 4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehe-	100 Y					
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	_	149 504 000	
mit Gewinnberechtigung, 4140 Obngationen a Fr. 600.					143,524,000	-
Übertrag					212,114,000	-

#### VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Debitoren.					9 ,	
	Übertrag .	•				202,828,752	86
IX.	Verfügbare Mittel.						15
1.	Cassa, Wechsel und Bankguthaben  a. Baarbestand der Cassa, incl. Chèque-Conti in Zürich  b. Basler Depositenbank in Basel, Giro-Conto  c. Wechsel-Conto, Bestand des Portefeuille	561,133 129,722 6,706,923	34  38	7,397,778	72		
2.	Werthschriften.						
	<ul> <li>a. Eigene Werthpapiere</li></ul>	8,493,675 2,000,000	-			i i	
	c. Noch nicht ausgegebene Obligationen des 4 % Anleihens von	2,000,000	_				
	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.						
	<ul> <li>a. Material-Conto (Vorräthe an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)</li> <li>b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.)</li> </ul>	828,291	55				
	räthe an Schienen, Schwellen etc.) c. Werkstätte-Conto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	1,111,779 351,415	50   89	2,291,486	94		
5.	Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.			2,231,400	94		
	Diversi Debitoren, lt. umstehendem Ausweis		١. ا	1,645,362	28	23,353,185	53
		×				20,000,100	00
			100		,		
							2
	Summa .					226,181,938	39

#### Gesellschaft auf 31. Dezember 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
${f Kreditoren}.$			s *	٥		
Übertrag .					919 114 000	
IV. Schwebende Schulden.					212,114,000	-
1. Gekündigte, aber noch nicht eingelöste Obligationen und Prioritätsaktien:						
a. des $4^{1}/2$ % Gemeinschafts-Anleihens vom  1. April 1874 Fr. 2,000. —  b. des $4^{1}/2$ % Anleihens von 68 Mill. Fr. vom						
1. Februar 1879	1		=			
1. Oktober 1860	24 100					
	34,100	_				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse	1,648,988	42			,	
3. Baarkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten	2,915	_	y +			
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			20	
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
	Įs.				, .	
					2	
	(4 po					
	-					
	2					
	ii.					
Q	*				226,181,938	39
Summa .	•	<u> </u>			220,101,000	33

# Ausweis über die "Diversen Hauptbuch-Debitoren und -Kreditoren"

per 31. Dezember 1888.

	222,138 354,381 6,355 636 15,342 270 46,237	18 86 - 48 14 86 76	1,645,362	2
schaften und diverse Transportanten	354,381 6,355 636 15,342 270	86  48 14 86	1,645,362	2
schaften und diverse Transportanten	354,381 6,355 636 15,342 270	86  48 14 86	1,645,362	2
2. Unvollendete Bauobjekte 3. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen 4. Kaufrestanzen auf Liegenschaften 5. Konferenzkosten des schweiz. Eisenbahnverbands pro 1888 6. Passiv-Saldo der Krankenkasse der Nordostbahnarbeiter 7. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Guthaben der Nordostbahn)  Summa	354,381 6,355 636 15,342 270	86  48 14 86	1,645,362	2
3. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen 4. Kaufrestanzen auf Liegenschaften 5. Konferenzkosten des schweiz. Eisenbahnverbands pro 1888 6. Passiv-Saldo der Krankenkasse der Nordostbahnarbeiter 7. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Guthaben der Nordostbahn)  Summa	6,35 <b>5</b> 636 15,342 270	- 48 14 86	1,645,362	-
5. Konferenzkosten des schweiz. Eisenbahnverbands pro 1888	15,342 270	14 86	1,645,362	-
6. Passiv-Saldo der Krankenkasse der Nordostbahnarbeiter	270	86	1,645,362	:
7. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Guthaben der Nordostbahn)  Summa			1,645,362	:
Summa	46,237		1,645,362	:
			1,645,362	:
	•		1,645,362	-
I. Diverse Kreditoren.				
I. Diverse Kreditoren.				
I. Diverse Kreditoren.				ı
* · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				
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 Bötzbergbahn	14,823	.96		
5. Baar-Kautionen für Frachtenkredite	3,800	_	···	
6. Conto-Corrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	16,496	34		
7. Aktiv-Saldo des Conto "Baar-Kautionen von Angestellten"	108	88	v 2	
8. Aktiv-Saldo des Conto "Kautionskassa der Güterarbeiter"	838	80		
9. Aktiv-Saldo der Pensions- und Hülfskassa	1,693	35		
10. Conto pro Diversi	2,000	_		
11. Couponszahlstellen (Conto-Corrent-Schuld der Nordostbahn)	125,097	25		
Summa .			1,074,256	
Suillia .			1,014,200	- -
			,	

### 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

A V	Verwendungen zu Bauzwecken.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Α. (		-					1
×	a) Bisheriges Netz.						
	Stammnetz.						
1. Romanshorn:	Anlage eines Holzlagerplatzes von $2350m^2$ Flächen- inhalt und eines Geleises von $225m$ 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 Güter- schuppens 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, Wohnungs- aufbau 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	ě			
6. Offene Bahn:	Erstellung von 4 Wärterwohnhäusern:  a) bei Kil. 77.5s zwischen Romanshorn u. Amrisweil  b) , , 48.29 , Müllheim und Felben .  c) , 6.852 , Altstetten und Schlieren  d) , , 13.805 , Dietikon und Killwangen	9,063 8,833 10,764	18 36 84	**			
	Linksufrige Zürichseebahn.	9,348	10	118,001	78		
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-Lintthal.						
9. Ennenda:	Erstellung einer steinernen Verladerampe			2,762	43		
	Sulgen-Gossau.						
0. Offene Bahn:	Uferschutzbauten im Tellenholz an der Thur . abzüglich Reserve hiefür laut vorjähriger Bilanz	34,498 20,000	99	14,498	99		
	Effretikon-Hinweil.			,100			
1. Pfäffikon:	Wasserversorgung, Erwerb und Zuleitung für einen Ventilbrunnen mit Zweigleitung in die Küche des Stationsgebäudes (vide Einnahmen Pos. 37)	2,560	14	_			(A)
2. Kempten:	Vergrösserung des Güterschuppens, Erstellen eines durchgehenden Gütergeleises, eines Stumpenge- leises gegen Pfäffikon und Verlängerung des Stumpengeleises gegen Wetzikon	8,917	92	11,478	06		
			- 52				-
	Übertrag .	•		<b>152,</b> 153	32		

# Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1888.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
							-
	$\ddot{ extsf{U}} ext{bertrag}$ .			152,153	32		
	Ehemalige Nationalbahn.			7		18 10	
13. Rielasingen:	Wiedererstellung des s. Zt. abgebrochenen II. Ge- leises	6,809	64			2	
14. Etzweilen:	Ankauf, Fassung und Zuleitung von Quellwasser zur Speisung der Wasserstation und eines laufenden Brunnens (vide Einnahmen Pos. 40)		19			× <sup>2</sup>	
15. Thalheim:	Vergrösserung des Stationsgebäudes durch Wohnungsaufbau	11	31			es.	
16. Seuzach:	vergrosserung des Stationsgebaddes duren nounungsautoau	4,832	02				1
17. Dynhard:	" " " " " "	4,816	44				-
18. Oberwinterthur:	11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11	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		46		3		
20. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Kil. 65.15 bei Hunzenschwyl	10,557	33	52,494	48		
	Rollmaterial.						
21. Gepäck und Güter	Anschaffung von 64 neuen Wagen, nämlich:						
wagen:	a) 4 Stück zweiachsigen Gepäckwagen F 2087-90	29,380	<b>2</b> 9		* *		
	b') 40 , idem gedeckten Normalgüterwagen KRI 5001/40	153,992	31			21	
	c) 20 , idem offenen Spezialgüterwagen L $^{ m R~I}$ 7031/50	64,092	05	247,464	65		
7 H 1	Mobiliar und Geräthschaften.						-
22. Transportdienst:	Anschaffung von 2 starken Rollwagen zum Aus- binden von Lokomotivachsen für das Maschinen- depôt Zürich	834	82				
	Zuweisung des ausrangirten Güterwagens K C 3098 an das Depôt Zürich zu Depôtzwecken, Alt- materialwerth	250		-		*	
23. Werkstätte:	Anschaffung einer weitern Wagenräderdrehbank	200					
20. Werkstatte:	für die Hauptwerkstätte Zürich	8,398	58	9,483	40	461,595	8
F	lievon ab Einnahmen:						
	Stammnetz.	2					
24. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren.	805	35				
25. Wiesendangen:	Abschreibung eines im Jahre 1887 beseitigten	65				\$0 	
26. Winterthur:	Lebhaagstückes von 65 m Länge		_				
	mit 2 Weichen und einer Geleisedurchschneidung	5,332	05				
27. Effretikon:	Abschreibung der ausgehobenen Drehscheibe von 5 m Durchmesser nebst Fundation	4,812	80		e .		
28. Oerlikon:	Abschreibung des wiedereingefüllten Sodbrunnens (vide Ausgaben Pos. 2)	500	_		,	8 2	-
	$\ddot{ ext{U}} ext{bert} ext{rag}$ .	11,515	20			461,595	8

## 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	_			11	
29. Zürich:	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Roh- materialbahnhof	100	_	12			
	Abschreibung eines im Jahr 1887 abgebrochenen Geleisestumpens bei der untern Drehscheibe im Rangirbahnhof (Kohlenlagerplatz)	496	27	12,231	47		
				12,201	1		
	Linksufrige Zürichseebahn.		.	-			
30. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren .	3,445	25				5
31. Wädensweil:	Abschreibung auf dem im Jahre 1887 erstellten Bockkrahnen	500	-			=	
32. Offene Bahn:	Abschreibung der bei Kil. 4.87 Enge-Wollishofen disponibel gewordenen Wärterterbude	1,181	_	5,126	25		
	•			0,120	-0		
00 5 1 1 1 5 6	Winterthur-Koblenz.			20			١,
33. Landverkäufe:	Erlöse hiefür			20	-		
	Glarus-Lintthal.						
34. Rekognitionsgebüh	r: Einmalige Rekognitionsgebühr			10	-		
	Sulgen-Gossau.						
35. Landverkäufe:	${\bf Erl\ddot{o}se}$ hiefür und diverse Rekognitionsgebühren .			2,691	-		
	Effretikon-Hinweil.						
36. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	1,607	_		1	*	
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		
				2,100			
	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		. P			
41. Seuzach, Baden-	Vergütung für 4 zurückgezogene Laternen	83	_	*		8 "	
Oberstadt u. Suhr	: ) Yeightung im 4 zuruckgezogene Dateinen	- 65	-	42,110	55		
	Rollmaterial.						
42. Lokomotiven:	Abschreibung der 2 ausrangirten Lokomotiven	100				1020	
	A <sup>2 T</sup> 63 und B <sup>2 T</sup> 3	106,888	_			8	
49. Dangan (	Reserve-Werkzeugen	<b>4</b> 08	74				
43. Personenwagen:	Abschreibung der 4 ausrangirten Personenwagen C <sup>I</sup> 1614/15 und 1627/28	38,636	_				
	Übertrag .	145,932	74	64,296	17	461,595	8
							İ

# Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1888.

	*	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
	Übertrag	145,932	74	64,296	17	461,595	8
44. Gepäck- u. Güter- Abschreibun wagen: FI 2208	g des ausrangirten Gepäckwagens	8,400	_				
,	von 22 ausrangirten Güterwagen,	0,100			,		
a) 12 geo 305	deckte Wagen K <sup>c</sup> 3035, 3047, 3050, 7, 3061, 3076, 3097/8, 3139, 3142, 1 und K 9706	46,900	20	534			
b) 10 offe 961	ne Wagen L 9505, 9510, 9521, 9609, 5, 9628, 9635, 9638, 9641 und 9675	27,715	40				
Dessgleich	nen der $2$ im Ausland zertrümmerten agen $\mathbf{K}^{ \mathbf{C}}$ 3019 und $\mathbf{L}$ 6159	7,600	_	236,548	34		
Mobiliar und Ge	räthschaften.						
5. Bahnaufsichtsdienst: Abschreibun aus dem I	g von zurückgezogenen Geräthschaften nventar des Bahnmeisterdistrikts Stein-	752	30				
	g des Inventars von 8 aufgehobenen	860	41				
	g von zurückgezogenem disponiblem	11	-	9			
Inventar 47. Werkstätten: Dessgleichen		404		2,027	71	302,872	2
# *						158,723	6
b) Neue 1	inien.						
Rechtsufrige Zü							
48. Bisherige Verwendungen: Th				2,520,000	_		
49. Technische Bauleitung: Kosten		•		29,140	39	2,549,140	5
Summa der	Netto-Ausgaben von Titel A					2,707,864	(
						*	
			10			-	
B. Verwendungen a	uf Nebengeschäfte.						
Dampf- und Schleppboot	e auf dem Zürichsee.						
1. Anschaffung eines neuen Stationsschiffe	es für die Station Meilen			180	_		
2. Abschreibung des ausrangirten Stations				÷ 56	_	124	
Summa dan l	Netto-Ausgaben von Titel B					124	-
Summa der i	Tello-Ausgaben von Tile D .					124	-
							5
		U		1	1		1

### Rechnung über den Erneuerungsfond der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Einnahmen.		İ				
I. Saldo vom Jahr 1887				١. ا	<b>7,</b> 331,841	9
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1888					<b>1,500,00</b> 0	-
Summa .					8,831,841	9
						-
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	8
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 <sup>2 T</sup> 63			,			
und B <sup>2T</sup> 3, abzüglich Altmaterialwerth	99,288	-				
3. Abschreibung von Reservestücken zu ausrangirten Lokomotivtypen, abzüglich Altmaterialwerth	15,059	27	100 500			
Dokomonvojpon, aozagnon Monaconarroten	10,000	-	168,533	39		
b. Personenwagen.				-	· 6	
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	6,813	94				
2. Abschreibung der vier ausrangirten Personenwagen C <sup>1</sup>						
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 <sup>1</sup> 2208, abzüglich						
Altmaterialwerth	8,000					
3. Abschreibung der 22 ausrangirten Güterwagen K <sup>c</sup> 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 Güter-						
wagen K <sup>c</sup> 3019 und L 6159, abzüglich Vergütungen und Altmaterialwerth	4,286		00.004	00		
und Ammateriatwerth	4,400		99,664	20	311,847	5
Übertrag .		.			864,828	4

### Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
			2 2		9	
Übertrag .	· ·	.	× .		864,828	42
<ol> <li>Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit und für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.</li> </ol>						
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	3
			39			
V. 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		22.010	00	* * * * * * *	
Stationssemii (Ar. 55)	40		22,013	90	87,719	4
V. Zuschüsse an die Betriebsrechnung aus den bisherigen Einlagen für die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen.			2			
1. $^{1}/_{2}$ Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Bötzbergbahn von Fr. 16,829. 88			8,414	94		
2. 1/2 Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Er-			1 000			
neuerungsfond der Aargauischen Südbahn von Fr. 3,658. —	•		1,829	-	10,243	- 5
		7	-		1,030,721	2
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1889		٠.	•		7,801,120	7
			120			-
Summa .			•		8,831,841	9
			. *			
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						
						7
		100			I	

#### Rechnung über den Versicherungs-Fond

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
		İ		ĺ		T
					<i>**</i>	
					=	
Einnahmen.						
Edduanmen.						
1. Saldo vom Jahr 1887	•				630,345	9
2. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1888 .					100,000	
Summa .					730,345	3
			·		100,020	-
	n *					
Ausgaben.			E 15.		* * *	
nuseuvon.						
1. Reparatur von beschädigtem Transportmaterial			2,800	70		
2. Entschädigungen aus Personalunfällen.			=		7 10.2	
a. An Angestellte	61,180	41	4			
b. An Drittpersonen	811	05		5.		
c. Antheile an Entschädigungen aus der Haftpflichtgemein-					8 1 10	
schaft mit Schweizerbahnen etc	9,185	80				
d. Gerichtskosten und Diverses	2,367	54	73,544	80	70.045	
					76,345	5
3. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1889			٧.		653,999	8
Summa			, ·		730,345	3
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				
b. Von Thieren				l
c. Von Gütern	592,204	78		
3. Verschiedene Einnahmen	140	90		
				1
Summa der Einnahmen .		•	692,716	3
Ausgaben.				١
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		
1. Verschiedenes	14,421	18		
Summa der Ausgaben			419,867	7
Deskum as Abashlaras				
Rechnungs-Abschluss.	692,716	39		
Die Einnahmen betragen	419,867	73		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1888 .			272,848	6
Hievon ab: nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884:			,0	
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer III a und IV a der				
Spezialrechnung über denselben		.	70,589	2
Netto-Ertrag pro 1888 .		.	202,259	3
		ÌÌ		
		1		1

## Rechnungen über die Nebengeschäfte der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
Einnahmen.			(4)	
1. Ertrag des Personentransportes	372,213	19		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.	1.			
a. Vom Gepäck				
b. Von Thieren		- 4	107	
c. Von Gütern	107 051	01		
	127,851	01		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs	10,316	45		
4. Verschiedene Einnahmen	2,520			
Summa der Einnahmen .		.	512,900	65
Anagalon				
Ausgaben.			, a	
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	15,000		j.	
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	S. S. M. A.	
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
${m Rechnungs-Abschluss.}$				
Die Einnahmen betragen	512,900	65		
Die Ausgaben betragen	451,987	76		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1888 .			60,912	88
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884:	•		00,012	
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV b der Spezialrech-				
nung über denselben		.	22,013	90
Netto-Ertrag pro 1888 .		.	38,898	99
The state of the s				
	*			

### Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1888.

l l		Cts.	Fr.	C
	*_ *_			
				1
C. Betrieb der Imprägniranstalt.				
o. Detrieb der impragnitanstatt.			- 3	
	27			
Einnahmen.	10		20.00	
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	100			
1. Arbeiten für die eigene Unternehmung.  a. Für den Bahnunterhalt	9,895	65		
b. Für die Materialverwaltung	3,114	40		
o. Fur the material verwaltung			13,010	1
2. Arbeiten für Privaten			20,608	Ľ
Summa .			33,618	
				┝
				l
Ausgaben.		jn		
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	8
Saldo-Übertrag auf die Gewinn- und Verlustrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte .			7,320	2
Summa .		ľ	33,618	-
Summa .	•		33,010	Ľ
		1		
			18.8	
* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *				
			7	
	,			