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

Kapitel: 4: Betrieb

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: 14.12.2025

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

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

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

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

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

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

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1887 (564 Kilometer)				1888 (564 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1887		Mindereinnahme gegenüber 1887	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
5,341,288	03	36.28	I. Ertrag des Personentransportes	5,465,733	65	35.02	124,445	62	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
411,586	*13*	*2.79*	1. Vom Gepäck	*406,309*	*39*	*2.60*	—	—	*5,276*	*74*
261,982	*99*	*1.78*	2. Von Thieren	*256,380*	*17*	*1.64*	—	—	*5,602*	*82*
7,768,891	*05*	*52.77*	3. Von Gütern	*8,533,036*	*19*	*54.66*	*764,145*	*14*	—	—
8,442,460	17	57.34		9,195,725	75	58.90	753,265	58	—	—
13,783,748	20	93.62		14,661,459	40	93.92	877,711	20	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
834,438	*53*	*5.67*	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	*846,719*	*35*	*5.42*	*12,280*	*82*	—	—
89,263	*72*	*0.61*	2. Ertrag von 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	—	—
14,722,857	53	100	. . . Total der Einnahmen .	15,611,517	47	100	888,659	94	—	—

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

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

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

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

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1887		1888		1887		1888	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	24,000	0.40	23,982	0.39	157,418. 82	2.95	155,285. 36	2.84
„ „ . . II. „	249,480	4.15	236,471	3.83	773,763. 65	14.49	723,818. 97	13.26
„ „ . . III. „	1,189,159	19.80	1,209,182	19.61	1,237,895. 69	23.18	1,260,836. 18	23.06
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	4,526	0.08	5,062	0.08	2,854. 72	0.05	3,063. 45	0.05
„ „ . . III. „	98,156	1.63	101,984	1.65	41,304. 07	0.77	42,196. 28	0.77
Hin- und Rückfahrt . . I. „	5,374	0.09	8,112	0.13	17,088. 62	0.32	26,302. 11	0.48
„ „ „ . . II. „	456,556	7.60	455,740	7.38	569,120. 29	10.65	585,607. 55	10.71
„ „ „ . . III. „	3,038,448	50.60	3,132,856	50.78	1,949,046. 23	36.49	1,997,452. 76	36.54
Abonnementsbillete . . II. „	138,986	2.32	149,190	2.42	56,325. 44	1.05	57,869. 21	1.06
„ . . III. „	474,564	7.90	513,282	8.32	93,792. 22	1.76	103,060. 82	1.88
Militär- u. Polizeitransporte III. „	54,555	0.91	44,945	0.73	45,195. 30	0.85	43,384. 95	0.79
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . I. „	8,026	0.13	10,345	0.17	28,328. 88	0.53	46,050. —	0.86
II. „	78,975	1.32	89,847	1.46	156,905. 39	2.94	185,353. 60	3.39
III. „	184,149	3.07	188,068	3.05	212,248. 71	3.97	235,452. 41	4.31
Total	6,004,954	100	6,169,066	100	5,341,288. 03	100	5,465,733. 65	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	37,400	0.62	42,439	0.69	202,836. 32	3.80	227,637. 47	4.17
II. „	928,523	15.46	936,310	15.18	1,558,969. 49	29.19	1,555,712. 78	28.46
III. „	5,039,031	83.92	5,190,317	84.13	3,579,482. 22	67.01	3,682,383. 40	67.37
Total	6,004,954	100	6,169,066	100	5,341,288. 03	100	5,465,733. 65	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	20,029	.	21,012	.	411,586. 13	.	406,309. 39	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	7,301	2.17	6,896	2.37	261,982. 99	.	256,380. 17	.
„ II	45,736	13.61	46,896	16.10				
„ III	64,577	19.22	57,927	19.89				
„ IV	218,381	65.00	179,484	61.64				
Total	335,995	100	291,203	100	261,982. 99	.	256,380. 17	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	46,663	2.88	47,700	2.69	7,167,442. 70	92.26	7,840,249. 64	91.88
Stückgutklasse I	134,033	8.26	134,205	7.56				
„ II	126,886	7.82	135,043	7.61				
Wagenladungsklasse A . . .	58,812	3.63	57,663	3.25				
„ B . . .	74,153	4.57	84,433	4.76				
Spezial-Tarif Ia	34,744	2.14	35,114	1.98				
„ Ib	278,406	17.16	361,804	20.39				
„ IIa	14,909	0.92	16,293	0.92				
„ IIb	61,462	3.79	82,510	4.65				
„ IIIa	35,765	2.21	42,227	2.38				
„ IIIb	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	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1888 = 564 Kilom., 1887 = 564 Kilom.)		1887	1888
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,470.37	9,691.—
„ „ Reisenden	„	0.89	0.89
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.44	4.43
Zahl der Personenkilometer		120,289,815	123,252,682
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.03	19.98
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	213,280	218,533
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	10,647	10,938
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	5.87	5.88
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	729.76	720.41
„ „ Tonne	„	20.55	19.34
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	61.78	59.25
„ „ Reisenden	„	6.85	6.59
Zahl der Tonnenkilometer		664,112	685,708
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.16	32.63
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,178	1,216
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	36	37
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.34	3.41
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	464.51	454.58
„ „ Stück	„	0.78	0.88
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	19.94	21.20
Zahl der Tonnenkilometer		1,314,010	1,209,440
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	13,774.63	15,129.50
„ „ Tonne	„	4.79	4.81
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	9.12	8.77
Zahl der Tonnenkilometer		85,200,867	97,299,091
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	52.53	54.83
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	151,065	172,516
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	2,876	3,146
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.59	1.67
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	24,439.27	25,995.49
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,665.09	1,684.50
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	26,104.36	27,679.99

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

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

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

5. Frequenz nach den Stationen.

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

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

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1887		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,262,371	6,754	65,835	511,275	409,382					
79. Kempten	14,471	117	98	1,359	4,293	5,652	+ 86	+ 539	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 . . .	25,565	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	– 469	– 32	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	+ 6,796	+ 1,917	3	13
91. Glattbrugg . . .	12,368	20	37	127	336	463	+ 551	– 1,149	108	139
92. Rümlang	14,449	13	59	814	2,540	3,354	+ 1,055	– 227	99	81
93. Oberglatt	14,804	23	243	200	263	463	– 1,039	+ 50	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	+ 1,057	– 2,981	44	30
96. Zürich†	835,331	4,107	5,056	90,044	268,906	358,950	+ 28,049	+ 14,958	1	1
97. Enge	145,535	222	587	1,694	2,454	4,148	+ 17,869	– 758	4	70
98. Wollishofen . . .	35,467	22	57	12,283	23,676	35,959	+ 1,377	– 2,763	37	5
99. Bendlikon (Kilchberg) .	68,124	32	85	640	986	1,626	– 576	+ 76	17	110
100. Rüschlikon . . .	47,815	49	101	548	1,857	2,405	+ 1,118	+ 496	29	95
101. Thalweil	108,068	139	229	3,519	12,591	16,110	+ 6,039	+ 2,312	8	20
102. Oberrieden . . .	36,062	35	101	1,405	4,578	5,983	+ 3,054	– 2,215	35	48
103. Horgen	109,569	271	359	5,881	13,495	19,376	+ 5,497	– 1,651	7	15
104. Au (Zürich) . . .	17,215	53	41	—	448	448	+ 146	+ 81	83	141
105. Wädensweil . .	95,101	305	543	7,452	15,830	23,282	+ 341	– 714	10	11
106. Richtersweil . . .	67,497	243	450	9,810	11,191	21,001	+ 648	+ 2,393	19	14
107. Pfäffikon (Schwyz)	17,742	28	220	769	495	1,264	– 827	– 389	81	120
108. Lachen	31,245	79	2,703	4,895	4,657	9,552	– 35	– 3,275	42	34
109. Siebnen (Wangen) .	24,139	35	489	1,464	4,282	5,746	– 122	+ 248	56	50
110. Reichenburg . . .	16,983	72	385	377	921	1,298	+ 89	+ 148	84	118
111. Bilten	8,343	13	154	625	202	827	– 314	– 208	125	135
112. Ziegelbrücke .	8,094	14	213	580	248	828	+ 1,146	+ 284	127	134
113. N.-O.-Urnen . . .	19,061	31	104	443	2,399	2,842	+ 1,562	– 503	73	88
114. Näfels-Mollis . . .	18,998	64	100	1,675	3,567	5,242	+ 2,588	– 46	74	55
115. Netstall	11,043	37	73	1,427	5,978	7,405	+ 769	+ 429	115	41
116. Glarus	69,275	228	428	5,787	13,379	19,166	+ 2,977	– 217	14	16
117. Ennenda	20,363	39	19	897	7,176	8,073	+ 1,582	– 191	64	42
Übertrag . . .	4,501,365	13,609	81,837	688,629	849,640					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1887		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,501,365	13,609	81,837	688,629	849,640					
118. Mitlödi	16,771	21	29	550	1,607	2,157	+ 920	+ 191	85	99
119. Schwanden . . .	52,308	70	1,270	4,225	9,423	13,648	+ 1,828	+ 409	27	23
120. Nidfurn-Haslen . .	19,729	22	26	497	1,589	2,086	+ 1,686	– 270	67	101
121. Luchsingen . . .	25,358	34	76	1,367	4,187	5,554	+ 1,082	+ 212	53	53
122. Diesbach	9,070	5	27	561	510	1,071	+ 383	+ 463	122	125
123. Rüti (Glarus) . . .	5,890	7	61	379	903	1,282	– 591	– 282	139	119
124. Lintthal . . .	20,489	42	216	2,289	3,007	5,296	+ 507	+ 397	62	54
125. Altstetten	98,896	58	76	4,958	8,520	13,478	+ 4,518	– 2,073	9	27
126. Schlieren	41,624	42	112	2,090	2,718	4,808	+ 691	– 345	31	63
127. Dietikon	67,667	95	449	2,842	8,743	11,585	+ 2,804	– 732	18	29
128. Killwangen	19,194	34	208	369	769	1,138	– 240	– 557	70	122
129. Wettingen	18,615	30	106	1,564	1,881	3,445	+ 412	– 39	75	77
130. Baden-Oberstadt .	22,611	38	115	6,746	1,612	8,358	+ 562	+ 537	60	39
131. Dätwyl	8,971	19	47	868	1,245	2,113	+ 790	+ 298	123	100
132. Mellingen	19,158	80	532	4,371	1,794	6,165	+ 1,572	+ 1,934	71	46
133. Mägenwyl	3,208	8	16	2,660	110	2,770	– 67	– 830	144	89
134. Othmarsingen . .	6,852	11	28	977	272	1,249	– 690	+ 427	134	121
135. Lenzburg . . .	28,678	83	906	2,895	7,627	10,522	+ 204	+ 677	46	32
136. Hunzenschwyl. . .	6,369	25	3	147	327	474	– 594	+ 42	137	138
137. Suhr	10,790	20	360	465	945	1,410	+ 93	– 107	116	115
138. Baden	125,798	645	908	4,870	9,666	14,536	+ 3,862	+ 256	5	21
139. Turgi.	58,311	50	812	1,921	2,705	4,626	+ 3,992	– 238	24	64
140. Siggenthal . . .	12,764	43	186	2,410	1,882	4,292	+ 416	– 960	105	69
141. Döttingen-Klingnau .	18,063	43	763	1,668	1,702	3,370	+ 191	+ 643	78	79
142. Brugg	73,706	204	3,076	12,353	5,926	18,279	+ 89	+ 1,227	13	17
143. Schinznach	15,599	48	55	276	687	963	+ 753	– 128	94	128
144. Wildegg	37,675	47	282	3,326	3,344	6,670	+ 2,006	+ 279	34	43
145. Ruppersweil . . .	12,664	7	13	488	939	1,427	– 245	+ 197	106	114
146. Aarau	68,581	291	1,898	18,685	9,171	27,856	– 4,750	+ 2,004	16	9
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn und fremde Bahnen . . .	466,642	3,877	31,154	554,926	386,921	941,847	+ 676	+ 71,919		
Rundfahrten	151,100	—	—	—	—	—	+ 18,175	—		
Transitverkehr	124,550	1,404	165,556	444,102	444,102	888,204	+ 4,562	+ 118,356		
Total	6,169,066	21,012	291,203	1,774,474	1,774,474					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1887	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	13,791	3,246	11,352	2,857	25,143	6,103	- 408	- 515
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	25,607	24,797	16,491	7,232	42,098	32,029	+ 3,673	+ 2,776
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	62,498	43,861	54,974	167,510	117,472	211,371	+ 5,973	+ 10,412
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	213,277	83,846	194,758	61,693	408,035	145,539	+ 4,648	- 6,207
Tössthalbahn	8,007	10,472	9,935	5,402	17,942	15,874	+ 2,043	- 164
Wädensweil-Einsiedeln	32,277	3,508	10,482	2,520	42,759	6,028	- 1,450	+ 693
Gotthardbahn und Italien †	2,821	12,386	2,536	19,883	5,357	32,269	+ 1	+ 2,825
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	84,225	178,605	92,278	80,024	176,503	258,629	- 758	+ 51,223
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	51,237	16,546	57,008	148,418	108,245	164,964	- 3,369	+ 4,182
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	6,090	2,399	8,724	15,112	14,814	17,511	- 3,271	+ 1,372
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	7,112	6,323	4,311	21,787	11,423	28,110	+ 2,076	- 723
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	4,077	932	3,793	22,488	7,870	23,420	- 779	+ 6,045
Total	511,019	386,921	466,642	554,926	977,661	941,847	+ 8,379	+ 71,919

† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.
§ Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
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	- 63
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	195	24	174	2,439	369	2,463	- 144	+ 1,262
Übertrag .	10,521	9,087	11,818	20,269	22,339	29,356		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1887	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag .	10,521	9,087	11,818	20,269	22,339	29,356		
Zürichsee-Dampfboote	6	2,506	10	342	16	2,848	+ 7	+ 175
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	8,581	24,200	10,390	15,029	18,971	39,229	- 128	+ 4,331
Tössthalbahn.	11	1,424	19	107	30	1,531	+ 23	+ 645
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
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,108	—	390	—	1,498	—	+ 511
Vereinigte Schweizerbahnen	2,960	659	2,144	224	5,104	883	+ 824	- 341
Tössthalbahn	92	839	136	135	228	974	- 2	- 91
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	- 30	+ 2,470
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	1	1,413	2	11,854	3	13,267	- 4	+ 1,615
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	606	—	6,231	—	6,837	—	+ 1,523
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	—	15	—	85	—	100	—	+ 78
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	36	—	115	—	151	—	- 50
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
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Zürichsee-Dampfboote	—	5	—	—	—	5	—	- 23
Gotthardbahn	29	11	64	180	93	191	+ 23	+ 60
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	328	78	3,533	202	3,861	280	- 193	+ 52
Gr. Bad. Bahn	245	233	8,520	103	8,765	336	+ 858	- 43
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	—	—	5,986	—	5,986	—	+ 1,706	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	39	—	3,046	—	3,085	—	- 1,541	—
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	144	—	1,786	—	1,930	—	- 542	—
Übertrag .	53,511	93,776	62,027	240,349	115,538	334,125		

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

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

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

Verkehr nach den Waarengattungen.

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

Verkehr nach den Waarengattungen.

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

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer: Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	377
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	420
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	414
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.13	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	9.26	4. 86	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	9.12	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	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.

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

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

I. **„Allgemeine Verwaltung."** Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 19,237. 50 Cts. Während beim Kanzleipersonal (I a 2) eine Minderausgabe zu verzeichnen ist, weisen andere Dienstzweige Mehrausgaben auf, so die 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 Dampfbootkonzessionen, sowie für Druckkosten der neuen Statuten der Pensions- und Hülfskasse, und Kap. I B 4 für den Antheil der Nordostbahn an den vermehrten Kosten des Schweizerischen Eisenbahnverbandes.

II. **„Unterhalt und Aufsicht der Bahn."** Auf diesem Titel ist eine Minderausgabe von Fr. 19,749. 52 Cts. zu verzeichnen, als Fazit einer Reihe von Mehr- und Minderausgaben. Die grösste Mehrausgabe im Betrage von über Fr. 98,000 entstand auf dem Kapitel II B 3 „Hochbau", in Folge Umbau der Hallendächer in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn, in Folge Erstellung umfangreicher provisorischer Getreidelager im Bahnhof Romanshorn auf Betriebsrechnung und Versetzen des Güterschuppens der Station Örlikon. Dieser Mehrausgabe stehen dann aber Minderausgaben auf den Kapiteln II B a 1 „Unterbau", II B b 1, 2 und 3 „Erneuerung des Oberbaues" im 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	V	von	Stahl	mit	Eisenschwellen			2,377 *m*
„	„	III	„	„	„	„	V	„	„	„	„			3,795 „
„	„	IV	„	„	„	„	V	„	„	„	„			490 „
„	„	N. B.	„	„	„	„	V	„	„	„	„			3,481 „
„	„	V	„	„	„	„	V	„	„	„	„			14,672 „
„	„	II	„	„	„	„	V	„	„	„	Belassung	der	Holzschwellen	126 „
„	„	III	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	„	174 „
„	„	IV	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	„	8 „
„	„	V	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	„	119 „
„	„	III	„	„	„	„	V	„	Eisen	„	„	„	„	789 „
„	„	IV	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	„	291 „
													Total	26,322 *m* Geleise.

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

Schienen vom Normalprofil V 556,676 *m* Geleise = 74.7 %
„ von andern Profilen 188,232 *m* „ = 25.3 %

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

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

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

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

Der kilometrische Kohlenverbrauch ist, wie aus der, der „Statistik des Betriebsdienstes“ 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 Bahnpostwagen, sich auf 52,504,851 Achsenkilometer bezifferte, stieg er im Berichtsjahre auf 58,164,989 Achsenkilometer, also um 5,660,138 Achsenkilometer. Von diesem Plus fallen etwa 3,300,000 Achsenkilometer auf den Verkehr mit deutschen Bahnen, etwa 800,000 Achsenkilometer auf denjenigen mit der Gotthardbahn und den italienischen Bahnen und der Rest fast ausschliesslich auf die, der Güterwagengemeinschaft neu beigetretenen schweizerischen Bahnen. Die im II. Semester des Berichtsjahres stattgehabten ganz aussergewöhnlichen Getreidezufuhren in Romanshorn zu längerer oder kürzerer Lagerung daselbst machten den Abschluss von verschiedenen Supplementsversicherungen gegen Feuerschaden für den Werth von Fr. 2,650,000 nothwendig (die 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.
Neu hier angebracht	1,171 „
Von andern Bahnverwaltungen überwiesen	509 „
Total .	1,846 Fälle.
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,542 Fälle.
Unerledigt blieben	304 „

Die von der Nordostbahn theils an die Reklamanten ausgerichteten, theils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Cap. V. C. 4 beziffern sich auf . .		Fr. 43,786. 13 Cts.
Davon sind abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern		„ 38,575. 80 „
Es verbleibt somit eine Netto-Ausgabe von		Fr. 5,210. 33 Cts.
An den Brutto-Ausgaben partizipiren:		
a) Gänzlicher Verlust	Fr. 9,133. 26 Cts.	
b) Beschädigungen	„ 9,948. 48 „	
c) Verspätungen	„ 24,704. 39 „	
		Fr. 43,786. 13 Cts.

Nach Gütern vertheilt sich diese Summe folgendermassen:

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

2. Statistik des Betriebsdienstes.

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

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 106 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die 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 4,947,331 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 4,172,779 und im Rangirdienst 774,552 zurückgelegt. (1887: 4,667,966 Kilometer, wovon 3,945,854 im Fahr- und 722,112 im Rangirdienst).

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

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

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

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 55 und 56 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der Vereinigten Schweizerbahnen ausgeführten Zugskilometer (26,680) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

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

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

Die zum Rangirdienst in den Bahnhöfen Zürich, Romanshorn, Winterthur, Schaffhausen, Brugg, Aarau und Rothkreuz verwendeten Lokomotiven 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	„	„ 7,669. 16	„
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . .	„	8,852. 55	„	„ 9,848. 24	„
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	45,593. 16	„*	„ 57,003. 41	„*
Totalkosten	„	184,565. —	„*	„ 214,910. 51	„*

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr wurden vier baufällige Personenwagen (C^4 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^4 2,208) und 22 alte und ausrangirte Güterwagen, sowie zwei ebenfalls alte, auf ausländischen Bahnen zertrümmerte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen vier neue zweiachsige Gepäckwagen, sowie 40 gedeckte neue Reform-Güterwagen (Serie K^{RI}) und weitere 20 offene neue Güterwagen mit grossem Laderaum (Serie L^{RI}) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2,486 Stück mit 4,976 Achsen und einer Tragfähigkeit von 27,407 Tonnen.
1887: 2,447 „ „ 4,900 „ „ „ „ „ 26,897 „

---

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

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 Verwaltungen auf der Nordostbahn.				
Personenwagen	4,444,710		4,451,852	
Gepäck- und Güterwagen	48,060,141		53,713,137	
Schweizerische Bahnpostwagen	3,521,731	56,026,582	3,689,161	61,854,150
3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn .		97,903,024		104,826,398

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

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

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst							Rangirdienst	
	B^{2T}	A^{2T}	A^3 u. A^{3T}	C^{2T} u. C^{3T}	E^2	Total 1887	Total 1888	1887	1888
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven	47	10	16	40	13	129	126	16	17
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen . . . . . Km.	1,577,529	368,084	614,449	1,332,839	194,346	3,869,773	4,087,247	—	—
im Materialtransport . . . . „	1,438	70	—	1,651	460	7,352	3,619	—	—
in Schneepflugfahrten . . . . „	—	—	—	—	—	130	—	—	—
in Leerfahrten . . . . . „	46,837	5,022	1,431	21,495	7,128	68,599	81,913	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,625,804	373,176	615,880	1,355,985	201,934	3,945,854	4,172,779	960,144 (238,032)	1,025,858 (251,306)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1888	4,442.1	1,019.6	1,682.7	3,704.9	551.7	—	1,140.1	—	2,802.9
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1887	4,218.4	931.0	1,696.5	3,349.8	614.8	10,810.5	—	2,630.5	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	30,868,161	5,481,950	14,843,357	50,600,871	2,546,381	*97,553,978	*104,340,720	—	—
per Fahrkilometer 1888	18.99	14.69	24.48	37.32	12.61	—	**25.06	—	—
per Fahrkilometer 1887	19.04	14.29	24.89	37.16	12.83	**24.81	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im Ganzen . . . . Kg.	11,757,875	2,427,908	4,976,540	14,047,873	1,238,979	31,972,301	34,449,175	5,637,569	6,410,755
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1888	7.2320	6.5061	8.0804	10.3599	6.1356	—	8.2557	—	6.2492
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1887	7.1101	6.3441	8.0986	10.2199	6.0532	8.1028	—	5.8716	—
Kosten im Ganzen . . . . . Fr.	257,485.46	53,171.18	108,983.22	307,629.35	27,133.64	696,712.20	754,402.85	122,849.62	140,389.70
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1888 Cts.	15.8374	14.2483	17.6955	22.6868	13.4369	—	18.0791	—	13.6851
dito 1887 „	15.4935	13.8245	17.6477	22.2705	13.1906	17.6568	—	12.7949	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial . . Kg.	23,330	6,435	10,436	25,423	2,772	68,812.5	68,396	15,224	17,775
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1888	0.0143	0.0172	0.0169	0.0187	0.0137	—	0.0164	—	0.0173
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1887	0.0153	0.0169	0.0180	0.0205	0.0147	0.0174	—	0.0159	—
Kosten des Schmiermaterials . . Fr.	10,778.46	2,972.97	4,823.65	11,747.92	1,280.66	33,701.93	31,603.66	7,269.67	7,669.16
„ per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. . . . . 1888 Cts.	0.66	0.80	0.78	0.87	0.63	—	0.76	—	0.75
dito 1887 „	0.75	0.83	0.88	1.00	0.72	0.85	—	0.76	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . . Fr.	15,609.78	3,582.49	5,912.45	13,018.46	1,938.57	36,384.27	40,061.75	8,852.55	9,848.24
Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der Lokomotiven u. Tender „	153,072.70	23,921.03	58,473.73	143,946.44	17,723.87	394,223.38	397,137.77	45,593.16	57,003.41
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. . . . . 1888 Cts.	9.42	6.41	9.49	10.62	8.78	—	9.52	—	5.56
dito 1887 „	8.34	14.19	10.27	11.36	6.76	9.99	—	4.75	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen . . . . . Fr.	436,946.40	83,647.67	178.193.05	476,342.17	48,076.74	1,161,021.78	1,223,206.03	184,565.00	214,910.51
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. . . . . 1888 Cts.	26.88	22.42	28.93	35.13	23.81	—	29.31	—	20.95
dito 1887 „	25.50	29.76	29.72	35.56	21.60	29.42	—	19.22	—
								für jeden Tag:	
per Wagenachsenkilom. . . 1888 „	1.42	1.53	1.20	0.94	1.89	—	1.17	—	Fr. 587.19
dito 1887 „	1.34	2.08	1.22	0.96	1.68	1.19	—	Fr. 505.66	—

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

** Bei Berechnung dieser Verhältnisszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer *nicht* berücksichtigt, 1887 = 13,930; 1888 = 9,520

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Wagen: Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: II. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	Bruttolast: per Bahnkilometer	Bruttolast: per Achsenkilometer
									Tonnen				
1888	62	455	517	1158	1,159	6,957	13,605	21,721	11,872,540	119,871,236	131,743,776	191,210	4.92
1887	66	455	521	1174	1,159	6,957	13,893	22,009	11,966,175	114,852,317	126,818,492	184,062	4.88

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	Reparaturkosten: per Achsenkilometer	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material	Kosten des Schmiermaterials: per Achsenkilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials: per Achsenkilometer: Ausgaben	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für: Material	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für: Kosten per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1888	24,285,484	250,279.49	1.031	3.486	26,781,828	2,933.3	708.99	0.1095	0.0026	36,262.28	0.1354
1887	23,510,688	232,299.63	0.988	3.313	25,982,434	3,846.4	1,338.98	0.1480	0.0052	33,322.40	0.1282

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen: achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen: vierrädrige	Anzahl: Güterwagen: vierrädrige	Anzahl: Totalzahl: der Wagen	Anzahl: Totalzahl: der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast: im Ganzen	Bruttolast: per Bahnkilomtr.	Bruttolast: per Achsenkilomtr.
						Tonnen			Tonnen				
1888	2	73	2,411	2,486	4,976	27,407	2.928	5.51	135,146,511	265,063,413	400,209,924	580,856	5.13
1887	3	69	2,375	2,447	4,900	26,897	2.899	5.49	119,315,139	247,580,870	366,896,009	532,505	5.10

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	Reparaturkosten: per Achsenkilometer	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material	Kosten des Schmiermaterials: Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials: Betreffniss per Achsenkilometer: Ausgaben
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1888	64,523,270	252,918.67	0.392	2.080	78,044,570	8,547.7	2,066.05	0.1095	0.0026
1887	62,402,866	237,349.10	0.380	2.122	71,920,590	10,647.1	3,706.37	0.1480	0.0052

b) Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.			1886	1887	1888
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)					
Gesammt-Betriebsausgaben	per	Bahnkilometer . . . Fr.	14,328.13	13,902.02	14,632.86
	„	Nutzkilometer . . . „	2.62	2.48	2.47
	„	Lokomotivkilometer . „	2.59	2.43	2.42
	„	Wagenachsenkilometer Cts.	10.41	9.78	9.62
I. Allgemeine Verwaltung	„	Bahnkilometer . . . Fr.	655.03	659.67	687.59
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„	„ . . . „	2,934.06	2,988.20	2,959.53
III. Expeditions- und Zugsdienst	„	„ . . . „	4,386.11	4,485.73	4,650.98
IV. Fahrdienst:					
Im Ganzen	„	Bahnkilometer . . . „	4,468.06	4,423.06	4,533.27
	„	Nutzkilometer . . . Cts.	81.87	78.75	76.42
	„	Lokomotivkilometer . „	80.73	77.23	74.85
	„	Wagenachsenkilometer „	3.24	3.11	2.98
A. Personal	„	Nutzkilometer . . . „	21.80	22.04	21.91
	„	Lokomotivkilometer . „	21.49	21.62	21.46
	„	Wagenachsenkilometer „	0.86	0.87	0.85
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„	Nutzkilometer . . . „	23.98	24.40	25.03
	„	Lokomotivkilometer . „	23.65	23.93	24.52
	„	Wagenachsenkilometer „	0.95	0.96	0.98
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„	Nutzkilometer . . . „	35.75	31.92	29.13
	„	Lokomotivkilometer . „	35.25	31.30	28.53
	„	Wagenachsenkilometer „	1.42	1.26	1.14
D. Sonstige Ausgaben	„	Nutzkilometer . . . „	0.34	0.39	0.35
	„	Lokomotivkilometer . „	0.34	0.38	0.34
	„	Wagenachsenkilometer „	0.01	0.02	0.01
V. Verschiedene Ausgaben	„	Bahnkilometer . . . Fr.	1,884.87	1,345.36	1,801.49

Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den vorausgehenden Jahren unmöglich geworden, lediglich für das Jahr 1884 konnten auf Grund der dem betreffenden Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung der vorstehenden Tabelle analog die Durchschnitts- und Verhältnisszahlen ermittelt werden. Um indessen eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der 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 . „	13.32	10.36	7.47
	„	Wagenachsenkilometer „	0.53	0.42	0.30
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	„	Bahnkilometer . Fr.	1,592.18	1,033.10	1,182.04
	„	Nutzkilometer . Cts.	29.17	18.39	19.92
	„	Lokomotivkilometer . „	28.77	18.04	19.51
	„	Wagenachsenkilometer „	1.16	0.73	0.78
Im Ganzen	„	Bahnkilometer . Fr.	3,240.21	2,571.32	2,437.23
	„	Nutzkilometer . Cts.	59.36	45.78	41.08
	„	Lokomotivkilometer . „	58.55	44.90	40.23
	„	Wagenachsenkilometer „	2.35	1.82	1.61

		1886	1887	1888
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes am Jahresschluss	Kilometer	689	689	689
Durchschnittlich betriebene Länge	„	689	689	689
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.6242	4.7517	4.8182
„ „ „ „	Personenwagenachsen	8.0268	8.0965	8.0979
„ „ „ „	Güterwagenachsen	32.980	33.793	34.797
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	41.01	41.89	42.90
„ „ „ „	Sitzplätze	150.11	151.79	151.90
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	181.01	185.50	191.66
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.216	0.210	0.208
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.736	1.704	1.681
„ „ „ „	Güterwagenachsen	7.132	7.112	7.222
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	8.868	8.816	8.903
„ „ „ „	Sitzplätze	32.463	31.943	31.525
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	39.145	39.038	39.778
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.70	18.75	18.76
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.4886	5.4892	5.5078
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	per Jahr Km.	31,730	33,834	36,354
	„ Tag „	86.9	97.7	99.3
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	45,396	45,882	46,885
	„ Tag „	124.4	125.7	128.1
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	56,078	58,027	58,771
	„ Tag „	153.6	158.9	160.6
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt .	„ Jahr „	60,970	60,009	60,345
	„ Tag „	167.0	164.4	164.9
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		24.85	24.81	25.06
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	9.89	9.99	9.52
„ Zugskilometer	„	10.40	10.56	10.21
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.399	0.404	0.381
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	7.8065	8.1028	8.2557
„ Zugskilometer	„	8.2117	8.5655	8.8566
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.3153	0.3277	0.3301
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0184	0.0174	0.0164
„ Zugskilometer	„	0.0193	0.0184	0.0176
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.00074	0.00071	0.00066
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	17.2960	17.6568	18.0791
„ Zugskilometer	„	18.1937	18.6651	19.3950
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.6985	0.7142	0.7230

	1886	1887	1888
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . Centimes	1.0173	0.8541	0.7574
„ Zugskilometer . . . . „	1.0701	0.9029	0.8125
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . . . „	0.903	0.922	0.960
„ Zugskilometer . . . . „	0.950	0.975	1.030
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer . . . . Franken	1,610.79	1,685.08	1,775.34
„ Lokomotivkilometer . . . Centimes	29.10	29.42	29.31
„ Zugskilometer . . . . . „	30.61	31.10	31.45
„ Wagenachsenkilometer . . . „	1.18	1.19	1.17
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . . Kilometer	14,649	14,144	14,478
und zwar jede Personenwagenachse . „	20,102	20,026	20,972
„ Güterwagenachse . . „	13,321	12,735	12,967
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . .	98.86	103.32	106.20
„ Güterwagenachsen . . .	278.18	285.98	309.49
„ Personen- u. Güterwagenachsen	377.04	389.30	415.69
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . . . Prozente	45.12	42.77	40.99
„ fremde Wagen . . . . . „	54.88	57.23	59.01
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.0033	0.0052	0.0026
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . . . Franken	681.70	681.64	730.33
„ Wagenachse und Jahr . . . . . „	76.87	77.32	82.03
„ Wagenachsenkilometer . . . . . Centimes	0.525	0.547	0.567
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . . . Prozente	30.23	29.97	28.50
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . „	35.49	35.57	36.77

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

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

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

In unserm vorjährigen Berichte haben wir an dieser Stelle u. A. bemerkt, dass in Folge der Konversion der restirenden $4^1/_4$ % und $4^1/_2$ % Anleihen in das 4 % 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 Antheil am 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 $^1/_2$ % ($9^1/_2$ % gegen 9 % 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 % Zins auf dem Betheiligungskapital von Fr. 11,714,000 gegen Fr. 426,877. 03 Cts. oder 3.644 % 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 % 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 % 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 % abgeworfen. Im Jahr 1887 war das Zinsenerträgniss gleich 5.515 % von einem Betheiligungskapital von Fr. 27,665,000. — Cts.

Die verfügbaren Kapitalien weisen nach Abzug der Contocorrentzinse und Provisionen (Ausgabenrubrik 1) einen Nettoertrag von Fr. 353,712. 11 Cts. aus, wobei jedoch einerseits das Agio auf den zur Ablösung von Dividendenguthaben ausgegebenen 8000 Stück Prioritätsaktien und anderseits die Emissionskosten für das 4 % 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	„ 311,847. 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 Ganzen Fr. 5,344,300 ausgegeben werden, gegen Fr. 5,829,397. 90 Cts. im Vorjahr, also Fr. 485,097. 90 Cts. weniger als in letzterm. Dieses Mindererforderniss setzt sich zusammen aus:

1. Der Zinsenersparniss auf dem Anleihen von 87 Millionen Franken

auf Fr. 83,240,000 zu 1/2 % für 3/4 Jahr . . .	Fr. 312,150. — Cts.	
„ „ 3,480,000 „ 1/4 % „ „	„ 6,525. — „	
		Fr. 318,675. — Cts.

2. Dem Zinsenwegfall auf den Ausloosungen mit 1. Februar 1887

auf Fr. 370,000 vom 1. Januar / 1. Februar 1888 zu 4 1/2 % . .	Fr. 1,387. 50 Cts.	
„ „ 10,000 „ „ „ „ 4 1/4 % . .	„ 35. 40 „	
		„ 1,422. 90 „

3. Der Ersparniss nachstehender Zinsen auf dem neuen 4 % 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. Mai / 15. Dezember 1888 zu 4 % . .	Fr. 82,500. — Cts.	
„ „ 3,800,000 „ 1. Juni / 15. Dezember „ „ „ . .	„ 82,333. 35 „	
„ „ 100,000 Kapitalreduktion v. 15. / 31. Dezember 1888 zu 4 %	„ 166. 65 „	
		„ 165,000. — „
Zusammen wie oben		Fr. 485,097. 90 Cts.

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

a) Nachträgliche Abschreibungen für 1887:

1. Minderwerth eines abgebrochenen Geleisestumpens im Rangirbahnhof Zürich . .		Fr. 496. 27 Cts.
2. Erstellungskosten einer beseitigten Weichenverbindung in Winterthur mit 2 Weichen und 1 Geleisedurchschneidung		„ 5,332. 05 „
3. Für ein auf Station Wiesendangen abgebrochenes Stück Lebhaag von 65 *m* Länge .		„ 65. — „
4. Abschreibung auf einem 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	„ 881. — „	
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	„ 120. — „	
5. Minderwerth von zurückgezogenem disponiblem Inventar . .	„ 340. — „	
		„ 5,204. 84 „
	Zusammen	Fr. 11,598. 16 Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1887		1888		1887		1888	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	20,262	19.65	23,192	19.55	32,900. 67	32.57	32,949. 48	32.83
„ „ II. „ . .	25,400	24.63	29,836	25.16	27,500. 10	27.22	28,096. 69	27.99
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	8,416	8.16	11,198	9.44	6,820. —	6.75	6,400. 34	6.38
„ „ „ II. „ . .	19,838	19.24	22,502	18.97	10,787. 93	10.68	9,920. 57	9.88
Abonnementsbillete I. „ . .	2,315	2.24	2,871	2.42	1,719. 84	1.70	2,313. 92	2.31
„ II. „ . .	2,167	2.10	2,954	2.49	991. 35	0.98	1,773. 01	1.77
Lustfahrtbillete I. „ . .	8,962	8.69	11,640	9.81	13,786. 77	13.65	12,378. 09	12.33
„ II. „ . .	15,769	15.29	14,423	12.16	6,514. 08	6.45	6,538. 61	6.51
Total .	103,129	100	118,616	100	101,020. 74	100	100,370. 71	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	39,955	38.74	48,901	41.23	55,227. 28	54.67	54,041. 83	53.84
II. „	63,174	61.26	69,715	58.77	45,793. 46	45.33	46,328. 88	46.16
Total .	103,129	100	118,616	100	101,020. 74	100	100,370. 71	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	444	.	480	.	3,874. 63	.	4,879. 39	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	109	5.06	179	5.85				
„ b, schweres Vieh . . .	780	36.20	747	24.40				
„ 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				
Hunde	413	19.16	486	15.87				
Total .	2,155	100	3,062	100	4,926. 69	.	5,005. 16	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,500	0.95	1,465	0.71				
Stückgut	9,654	6.14	10,266	4.94				
Massengut A	7,238	4.60	7,197	3.47				
„ B	22,228	14.13	25,026	12.05	437,804. 28	.	582,320. 23	.
Spezialtarif I	66,608	42.35	112,983	54.42				
„ II	30,622	19.48	29,014	13.98				
„ III	19,421	12.35	21,664	10.43				
Total .	157,271	100	207,615	100	437,804. 28	.	582,320. 23	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	161. 53	.	140. 90	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	547,787. 87	.	692,716. 39	
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	101,020. 74	18.44	100,370. 71	14.49
Gepäcktransport	.	.	.	.	3,874. 63	0.71	4,879. 39	0.70
Viehtransport	.	.	.	.	4,926. 69	0.90	5,005. 16	0.72
Gütertransport	.	.	.	.	437,804. 28	79.92	582,320. 23	84.07
Verschiedenes	.	.	.	.	161. 53	0.03	140. 90	0.02
Total .	.	.	.	.	547,787. 87	100	692,716. 39	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1888	118,616	100,370	71	480	4,879	39	3,062	5,005	16	207,615	582,320	23	140	90	692,716	39
1887	103,129	101,020	74	444	3,874	63	2,155	4,926	69	157,271	437,804	28	161	53	547,787	87
mehr als 1887	15,487	—	—	36	1,004	76	907	78	47	50,344	144,515	95	—	—	144,928	52
weniger „ „	—	650	03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	63	—	—

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

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

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

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

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

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

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

Betriebsmaterial.

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

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

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

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1887		1888		1887		1888	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	30,128	3.93	30,672	3.97	30,134. 27	8.14	29,816. 91	8.01
„ „ . . II. „	125,006	16.37	124,308	16.09	65,680. 67	17.75	64,963. 86	17.45
Hin- und Rückfahrt . I. „	125,450	16.43	127,910	16.56	91,069. 35	24.61	92,844. 79	24.94
„ „ . II. „	356,440	46.67	363,210	47.02	146,376. 56	39.56	149,236. 24	40.10
Abonnementsbillete . I. „	40,308	5.28	43,680	5.66	9,167. 50	2.48	9,856. 55	2.65
„ . II. „	50,724	6.64	50,688	6.56	9,334. 60	2.52	9,046. 80	2.43
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	19,163	2.51	15,849	2.05	11,966. 15	3.24	10,271. 40	2.76
II. „	16,561	2.17	16,153	2.09	6,300. 25	1.70	6,176. 64	1.66
Total .	763,780	100	772,470	100	370,029. 35	100	372,213. 19	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	215,049	28.16	218,111	28.24	142,337. 27	38.47	142,789. 65	38.36
II. „	548,731	71.84	554,359	71.76	227,692. 08	61.53	229,423. 54	61.64
	763,780	100	772,470	100	370,029. 35	100	372,213. 19	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	784	.	835	.	6,727. 75	.	6,739. 10	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	20	0.45	20	0.44				
„ II	1,675	37.49	1,759	38.74	4,683. 60	.	4,483. 55	.
„ III	2,592	58.01	2,544	56.04				
„ IV	181	4.05	217	4.78				
Total .	4,468	100	4,540	100	4,683. 60	.	4,483. 55	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,035	6.02	2,718	5.56				
Stück-Klasse I	3,860	7.65	3,663	7.49				
„ II	8,594	17.03	9,047	18.50				
Wagenladungen Klasse A . .	879	1.74	844	1.72				
„ „ B . .	2,016	4.00	2,049	4.19				
Spezialtarif „ Ia . .	2,409	4.77	2,411	4.93	112,873. 24	.	110,297. 14	.
„ „ Ib . .	4,232	8.39	4,563	9.33				
„ „ IIa . .	639	1.27	673	1.38				
„ „ IIb . .	392	0.78	722	1.47				
„ „ IIIa . .	1,452	2.88	1,248	2.55				
„ „ IIIb . .	22,938	45.47	20,974	42.88				
	50,446	100	48,912	100	112,873. 24	.	110,297. 14	.
Lokalspesen	.	.	.	.	17,806. 60	.	16,647. 67	.
Total .	.	.	.	.	130,679. 84	.	126,944. 81	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,603. —	.	2,520. —	.
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	25.39	126,944. 81	24.75
Verschiedenes	.	.	.	.	2,603. —	0.50	2,520. —	0.50
Total .	.	.	.	.	514,723. 54	100	512,900. 65	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1888	772,470	372,213	19	835	6,739	10	4,540	4,483	55	48,912	126,944	81	2,520	—	512,900	65
1887	763,780	370,029	35	784	6,727	75	4,468	4,683	60	50,446	130,679	84	2,603	—	514,723	54
mehr als 1887	8,690	2,183	84	51	11	35	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	200	05	1,534	3,735	03	83	—	1,822	89

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

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

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

Die Ausgaben sind im Total um Fr. 1,723. 50 Cts. höher als im Vorjahr. Die Mehrausgaben werden begründet: zu Kapitel 3 durch Gehaltsaufbesserungen und Ausrichtung höherer Nebenbezüge, zu Kapitel 9 durch Leistung einer namhaften Entschädigung an das Quaiunternehmen für die Benutzung der Landungsstege, zu welcher die Dampfschiffunternehmung verhalten wurde. Nachdem nämlich die Landungsstege in Folge der 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 Dampfboot „Concordia“ erhielt, wurden auf Erneuerungsfonds verrechnet.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1887					1888				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	514,723	54	1	72	—	512,900	65	1	71	—
Ausgaben	450,264	26	1	50	87.48	451,987	76	1	51	88. 12
Vorschlag .	64,459	28	—	22	12.52	60,912	89	—	20	11. 88

Betriebsmaterial.

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

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

		1887	1888
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	254,961	256,015
und zwar in	Zeitstunden	19,074	19,229
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.37	13.31
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	24,942	25,063
und zwar in	Zeitstunden	3,446	3,456
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.24	7.25
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	19,360	18,400
und zwar in	Zeitstunden	1,483	1,445
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.05	12.73
Total: Zurückgelegte	„	299,263	299,478
	Zeitstunden	24,003	24,130
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.47	12.41
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	70,500	57.000
Steinkohlen	Tonnen	4,561,750	4,310.200
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	4,589,950	4,333.000
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	15.338	14.469
„ „ Zeitstunde	„	191.224	179.569
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	107,434. 95	98,934. 64
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	35.90	33.03
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4. 48	4. 10
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen .	Tonnen	11.097	13.520
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.037	0.045
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.462	0.560
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	6,118. 64	7,324. 20
per Kilometer	Centimes	2.04	2.45
„ Zeitstunde . . .	„	25.49	30.35
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	57,494. 04	55,193. 27
per Kilometer . .	Centimes	19.21	18.43

3. Werkstättebetrieb.

Die Arbeitskräfte der Hauptwerkstätte und der Filialwerkstätten Romanshorn und Wollishofen waren im Berichtsjahre wie bisher hauptsächlich durch den Unterhalt der Lokomotiven und Wagen, sowie der Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee und Bodensee sammt Ausrüstungsgegenständen in Anspruch genommen. Hieran reihten sich die den Werkstätten zugewiesenen Arbeiten für den Unterhalt des Oberbaues, der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, der Bahn- und Stations-Inventare, des Bahn-Telegraphen, deren Kosten 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, deren Kosten 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 Laufachsen und 3 Tenderachsen, sämmtliche für Lokomotiven	Fr.	84,086. 91 Cts.
2. Ersetzen von 173 Bandagen, 41 Radsternen und 4 Achsen für Personenwagen	„	8,888. 94 „
3. Ersetzen von 351 Bandagen, 106 Radsternen und 9 Achsen für Güterwagen	„	20,845. 87 „
Zusammen . .	Fr.	113,821. 72 Cts.
Hievon kommen in Abrechnung die Erlöse der bezüglichen Altmaterialien mit	„	35,172. 26 „
Total der Ersatzstücke für Lokomotiven und Wagen	Fr.	78,649. 46 Cts.
4. Ersetzen und Montiren von zwei Dampfkesseln für das Dampfboot „Concordia“ auf dem Zürichsee	„	21,967. 90 „
5. Abschreibungen auf Radsätzen u. s. w.	„	15,005. 27 „
Total . .	Fr.	115,622. 63 Cts.

Zu Lasten des Versicherungsfonds wurden die Reparaturen der Lokomotiven No. 45, 114, 269 und des Wagens Z No. 19 mit einem Kostenbetrage von Fr. 2,298. 70 Cts. ausgeführt.

Für fremde Rechnung führte die Werkstätte Arbeiten im 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. 69 Cts.	Fr. 1,280,276. 29 Cts.
An Ausgaben . . .	„ 1,230,741. 58 „	„ 1,257,603. 32 „
Einnahmen-Überschuss . .	Fr. 13,219. 11 Cts.	Fr. 22,672. 97 Cts.

4. Unfälle.

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

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden 6 Personen 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 . .	„ 37,590,000. — „
	Fr. 51,848,659. — Cts.
b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:	
Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 522,000. — „
Total	Fr. 52,370,659. — Cts.
Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfonds erzeigt mit Ende 1888 laut Rechnung einen Saldo von	Fr. 653,999. 88 Cts.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

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

Übertrag		207
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalconto	456	
ebenso und Arbeiter auf andern Conti	636	
		1,092
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto		1,957
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto	380	
ebenso und Arbeiter (wovon 516 Werkstättenarbeiter) auf andern Conti	536	
		916
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto	2949	
„ andern Conti	1223	
		4,172
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,06 Angestellte (im Vorjahr 5,76).		
V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter	194	
VI. Imprägniranstalt, Arbeiter	12	
		206
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals		4,378

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse.

Am 31. Dezember 1887 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 1,105,815. 62 Cts.
Im Jahr 1888 kamen an Einnahmen hinzu:			
Übertrag der Reserve für Reorganisation der Pensions- und 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	„ —.— „		
Übertrag	Fr. 10,115. 91 Cts.	Fr. 1,224,834. 96 Cts.	Fr. 1,105,815. 62 Cts.

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

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

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

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbeiter.

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

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1300.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

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

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

d) Alfred Escher-Stiftung.

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

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

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

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

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

Bestand am 31. Dezember 1888:			
in Werthpapieren		Fr. 96,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	Fr. 838. 80 Cts.		
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller	„ 1,521. 25 „		
		„ 2,360. 05 „	
			Fr. 98,360. 05 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.