

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: 15.01.2026

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

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 Bundesrath 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 Umstände 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 Miethzinse“ (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 Achsen-kilometer 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 Bahnhofskosten durch die vermehrte Achsenzufuhr mit den eigenen Zügen in Folge des bedeutend gesteigerten Transitverkehrs nach dem Westen erhöhte, während die Zahl der von den mitbenützenden Verwaltungen aus- und eingeführten Achsen gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme erfahren hatte. Der Ausfall auf dem Ertrag der Hülfsgeschäfte beruht mehr nur auf zufälligen Ursachen. Zu erwähnen ist hier noch, dass wir uns veranlasst gefunden haben, die Lithographiewerkstätte mit 1. Mai 1888 aufzuheben.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1887		1888		1887		1888	
	Personen	Prozent	Personen	Prozent	Fr. Cts	Prozent	Fr. Cts	Prozent
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	2.82	149,190	2.42	56,325.44	1.05	57,869.21	1.06
" . . III. "	474,564	7.90	513,282	8.82	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
II. Gepäcktransport								
III. Viehtransport								
Klasse I	7,301	2.17	6,896	2.37				
" II	45,736	13.61	46,896	16.10	261,982.99	.	256,380.17	.
" 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								
Eilgut	46,663	2.88	47,700	2.69				
Stückgutklasse I	134,033	8.26	134,205	7.56				
" II	126,886	7.82	135,043	7.61				
Wagenladungsklasse A	58,812	3.68	57,663	3.25				
" B	74,153	4.57	84,433	4.76				
Spezial-Tarif Ia	34,744	2.14	35,114	1.98	7,167,442.70	92.26	7,840,249.64	91.88
" 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	4.48
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 Bahn länge 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	59.26
" Reisenden	"	6.85	6.59
Zahl der Tonnenkilometer		664,112	685,708
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.16	32.63
Auf die ganze Bahn länge bezogen, kommen	Tonnen	1,178	1,216
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	36	37
" Reisenden "	Kilogr.	3.84	3.41
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	464.51	454.58
" Stück	"	0.78	0.88
" Tonnenkilometer	Centimes	19.94	21.20
Zahl der Tonnenkilometer		1,314,010	1,209,440
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	13,774.63	15,129.50
" Tonne	"	4.79	4.81
" Tonnenkilometer	Centimes	9.12	8.77
Zahl der Tonnenkilometer		85,200,867	97,299,091
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	52.53	54.88
Auf die ganze Bahn länge 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.

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1887		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
				Anzahl	Tonnen	Stück	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. Etzwiesen	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. Hauptwil	11,839	30	361	586	4,022	4,608	+ 45	+ 910	111	73
Übertrag	876,932	2,713	28,647	357,026	162,200					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1887		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach Per- sonen- zahl	
									Güter- gewicht	
Übertrag . . .	876,932	2,713	28,647	357,026	162,200					
40. Arnegg . . .	17,646	55	185	263	4,083	4,346	+ 699	+ 1,204	82	67
41. Gossau . . .	24,775	36	275	324	2,749	3,073	+ 817	- 162	54	83
42. Bürglen . . .	36,015	98	711	3,907	9,674	13,581	+ 1,662	+ 1,306	36	25
43. Weinfelden . . .	60,921	192	3,293	5,040	8,556	13,596	- 476	+ 1,936	21	24
44. Märstetten . . .	32,557	64	1,957	7,743	8,633	16,376	- 871	+ 1,461	40	19
45. Müllheim-Wigoltingen .	34,704	96	1,957	3,548	4,987	8,535	- 1,220	+ 2,036	39	37
46. Felben . . .	26,027	48	1,122	2,203	1,515	3,718	+ 177	+ 909	50	75
47. Frauenfeld . . .	87,980	389	3,087	10,564	19,004	29,568	- 2,513	+ 1,828	11	8
48. Islikon . . .	27,923	33	352	1,229	1,721	2,950	- 2,086	+ 1,351	47	86
49. Wiesendangen . .	26,577	10	173	248	721	969	- 665	- 94	49	127
50. Winterthur . . .	357,425	1,269	5,778	32,526	88,908	121,434	+ 6,154	- 3,601	2	3
51. Hettlingen . . .	16,061	14	95	79	187	266	+ 775	- 38	89	145
52. Henggart . . .	23,299	89	873	1,398	1,099	2,497	+ 121	+ 567	57	93
53. Andelfingen . . .	32,063	104	1,060	1,575	1,626	3,201	+ 1,932	+ 324	41	82
54. Marthalen . . .	25,899	67	1,220	3,876	4,060	7,936	- 726	+ 2,342	51	40
55. Dachsen . . .	19,503	42	161	264	587	851	+ 883	+ 63	68	132
56. Schaffhausen . .	68,740	436	4,096	33,599	21,042	54,641	+ 2,911	- 3,128	15	4
57. Töss . . .	14,647	35	11	5,614	17,236	22,850	+ 1,854	+ 2,937	97	12
58. Wülflingen . . .	12,178	16	29	368	3,611	3,979	+ 2,187	+ 352	109	74
59. Pfungen-Neftenbach	22,833	27	156	4,534	9,005	13,539	+ 1,054	+ 642	59	26
60. Embrach-Rorbas .	39,095	86	165	4,484	5,731	10,215	- 1,471	+ 1,130	33	33
61. Bülach . . .	47,748	129	1,933	2,106	2,825	4,931	- 3,425	- 506	30	60
62. Niederglatt . .	20,071	77	629	1,086	776	1,862	+ 1,390	- 156	65	107
63. Buchs (Zürich) .	4,029	8	30	73	314	387	- 288	+ 168	142	142
64. Otelfingen . . .	10,769	28	110	1,841	241	2,082	- 656	- 49	117	102
65. Wurenlos . . .	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. Fehrlitorf . . .	15,660	30	325	1,513	1,856	3,369	- 250	+ 245	93	80
78. Pfäffikon . . .	30,419	115	685	2,005	7,235	9,240	- 26	+ 175	40	35
Übertrag . . .	2,262,371	6,754	65,835	511,275	409,382					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1887		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personenzahl	Gütergewicht
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. Bülten . . .	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.-Urnern . . .	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	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
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. Dätwyel . . .	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. Hunzenschwil . . .	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
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		

† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.

§ Verkehr der Stationen Zürich und Orlikon nach und von der Glathalllinie nicht inbegriffen.

* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.

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

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1887	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
	53,511	93,776	62,027	240,349	115,538	334,125		
Übertrag								
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	weniger
			Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	191,620	267,444	75,824	—
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	46,057	51,944	5,887	—
3. Kartoffeln	21,730	21,249	—	481
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	4,249	5,636	1,387	—
5. Baumfrüchte	17,859	35,882	18,023	—
6. Weintrauben zur Weinbereitung	1,408	1,704	296	—
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	6,432	7,753	1,321	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	14,073	14,729	656	—
9. Eier	2,282	2,870	588	—
10. Kaffee	4,651	3,999	—	652
11. Kaffee-Surrogate	4,251	3,932	—	319
12. Zucker, raffinirt	15,047	14,827	—	220
13. Rohzucker	2,468	989	—	1,479
14. Tabak, roh und fabrizirt	2,989	2,994	5	—
	335,116	435,952	100,836	—
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	9,300	9,721	421	—
16. Wein und Most, Speiseessig	52,069	62,843	10,774	—
17. Bier	19,207	20,269	1,062	—
18. Branntwein und Liqueur	2,442	1,971	—	471
19. Mineralwasser	1,616	2,150	534	—
	84,634	96,954	12,320	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrath und Effekten	14,500	14,787	287	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,309	2,125	—	184
	16,809	16,912	103	—
	436,559	549,818	113,259	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	42,415	52,006	9,591	—
23. Torf	6,865	6,843	—	22
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	315,417	305,565	—	9,852
	364,697	364,414	—	283
C. Baumaterialien :				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	55,842	57,723	1,881	—
26. Backsteine, Ziegel	32,445	39,400	6,955	—
27. Dachziefer	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, Steinhouerarbeit, 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.

	Übertrag	1887		1888		Gegenüber 1887	
		Tonnen		Tonnen		Tonnen	Tonnen
						mehr	weniger
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. Maschinenteile		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) Papier-spähne		11,074		14,563		3,489	—
61. Papier und Carton (A u. B)		8,214		7,721		—	493
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)		2,934		3,414		480	—
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.

	Übertrag			Gegenüber 1887	
		1887		1888	
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
K. Holzindustrie.		1,361,692	1,492,132	130,440	—
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	.	14,685	26,163	11,478	—
65. Parquerterie 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, Beitzten	.	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. Hülftmittel 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.

Durch- schnittl. Bahn- länge Kilometer	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen				Transport-Einnahmen der eigenen Linien												Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.																
	Personen	Gepäck	Gitter	Tonnen	Personen- per Personen- kilometer				Gepäck per Tonnen- kilometer				Gitter per Tonnen- kilometer				per Wagen- achsenträger kilometer				Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total								
					Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.							
1855 60 113,000 — 29,000 5,52 — 15,96 — — 6,239 501 60 4,625 11,425 254	1856 106 130,000 — 34,000 6,04 — 16,59 — — 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 — 21,26 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 1,963	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 20,38 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 49,18 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 4,88 51,40 10,40 5,99 18,65 15,018 761 875 27,315 43,969 3,215	1872 213 361,429 1,595 234,098 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 1,833 270,133 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 1,376 220,063 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 18,88 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 18,90 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.	Prozent	Fr.	Cts.	Prozent
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 Vorjahrs ergibt eine Vermehrung um Fr. 503,553. 46 Cts., die wesentlich durch grössere Fahrleistungen (168,811 Zugs-kilometer mehr), sowie durch die zu Titel V folgenden Aufschlüsse begründet wird. Im Einzelnen wird auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Ausgabenposten verwiesen.

I. „Allgemeine Verwaltung.“ Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 19,237. 50 Cts. Während beim Kanzleipersonal (I a 2) eine Minderausgabe zu verzeichnen ist, weisen andere Dienstzweige Mehrausgaben auf, so die Betriebskontrolle (I a 6) für Gehaltsaufbesserungen und für grössere Anteile der Nordostbahn an den Kosten der Abrechnung aus dem Fahrposttransportverkehr beziehungsweise für geringere Anteile 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 Anteil 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 Orlikon. 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 Gesamtbetrag 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 eingebaut (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:

$$\begin{aligned} \text{Schienen vom Normalprofil V } 556,676 \text{ m Geleise} &= 74.7 \% \\ \text{" von andern Profilen } 188,232 \text{ m } &= 25.3 \% \end{aligned}$$

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

$$\begin{aligned} \text{Stahlschienen } 413,080 \text{ m} &= 74.2 \% \\ \text{Eisenschienen } 143,596 \text{ m} &= 25.8 \% \end{aligned}$$

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betragen 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 partizipieren. Dieselbe wird begründet durch Vermehrung des Stationspersonals und Gehaltsaufbesserungen an dasselbe, sowie durch Mehrbelastung der Nordostbahn für Mitbenutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe und Minderbezüge von diesfälligen Kostenanteilen fremder Verwaltungen (Kap. III A 2 a), durch Vermehrung des Rangirpersonals und Gehaltsaufbesserungen an dasselbe (III A 2 b), durch die grossen Getreidezufuhren ins Lagerhaus Romanshorn in der zweiten Hälfte des Jahres, indem der Verkehr desselben im Jahr 1888 mit 209,291 Tonnen denjenigen des Jahres 1887 mit 136,170 Tonnen um etwa 53 % überstieg (Kap. III A 2 c), ferner durch die der grösseren Fahrleistungen wegen nothwendig gewordene Vermehrung des Zugpersonals und Besserstellung desselben mittelst eines neuen Regulativs über Nebenbezüge (Kap. III A 3), sowie durch grösseren 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 betragen.

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 Getreidezufrachten 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 erheischt. Dagegen fielen die letztes Jahr wegen vorübergehender Einlagerung von Sprit in das Lagerhaus Romanshorn bezahlten Prämien erhöhungen von Fr. 428 weg, und ferner mussten für Gebäudeversicherung etwa Fr. 500 weniger ausgelegt werden. Fr. 40,899. 76 Cts. mehr erheischten die Unfallentschädigungen und die Wiederherstellung von bei Zusammenstössen beschädigtem Rollmaterial (siehe Ziffer C 3 und 4). Abgesehen von verschiedenen beträchtlichen Aversalsummen,

welche an invalid gewordene Angestellte und an Hinterlassene verunglückter Angestellter ausgerichtet werden mussten, hat sich bei diesem Mehraufwand nicht unwesentlich auch das mit 1. November 1887 in Kraft getretene Bundesgesetz vom 26. April 1887 über die Ausdehnung der Haftpflicht und die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881 geltend gemacht, indem bei einer Reihe von kleineren Unfällen, in denen bisher die Unterstützung durch die eine oder andere der beiden Krankenkassen zu erfolgen hatte, nunmehr die Verwaltung für den Ersatz der während der vorübergehenden Erwerbsunfähigkeit entgangenen Löhne und die Bestreitung der erwachsenen Heilungskosten eintreten musste. Während im Jahr 1887 die Zahl derartiger Fälle nur 75 betragen hat, stieg sie im Jahr 1888 auf 238. Im Weiteren hatte sich unsere Gesellschaft auf Grund des seit 1. Oktober 1885 in Kraft bestehenden Übereinkommens zwischen den sechs grössten 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 beteiligen. Ferner erforderten die unter Ziffer C. 8 „Verschiedenes“ eingestellten Vollendungsarbeiten für die definitive Stationsanlage in Horgen noch eine Ausgabe von Fr. 63,045. 65 Cts. gegenüber dem in der vorjährigen Rechnung an gleicher Stelle erschienenen Passivsaldo von Fr. 15,992. 67 Cts. der s. Z. für fragliche Baute gebildeten Reserve. Die in den Jahren 1882—1888 für die Wiederherstellung der Station Horgen aufgewendeten Kosten betragen insgesamt Fr. 479,038. 32 Cts. Die unter Ziffer C 3, 4 und 8 namhaft gemachten Ausgaben kommen übrigens in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Einnahme. Schliesslich ist noch die Erhöhung des Jahresbeitrages an die Pensions- und 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	<u>1,846 Fälle.</u>
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,542 Fälle.
Unerledigt blieben	<u>304 "</u>

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

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

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

An den Brutto-Ausgaben partizipieren:

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

Nach Gütern vertheilt sich diese Summe folgendermassen:

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

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr wurden zwei, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven (A²T No. 63 und B²T 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-fahrt-Kilometer	Leer-fahrt-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 }	9,520	—	9,520	—	—	—	9,520
(Ziegelbrücke-Sargans)							
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 reduziert) in Kilogramm	31,972,301	34,449,175
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm	68,812,5	68,396
Kosten des Brennmateriale	Fr. 696,712. 20 Cts.	Fr. 754,402. 85 Cts.
" " per 100 Kilogramm	2. 18 "	2. 19 "
" " Schmiermateriale	" 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 Brennmateriale	Fr. 122,849. 62 Cts.	Fr. 140,389. 70 Cts.
" " Schmiermateriale	" 7,269. 67 "	" 7,669. 16 "
" für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung,		
Wasserpumpen und Streusand	" 8,852. 55 "	" 9,848. 24 "
Erneuerungs- und Reparaturkosten	" 45,593. 16 *	" 57,003. 41 *
Totalkosten	" 184,565. — *	" 214,910. 51 *

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

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

1887: 521 " " 1,174 " " 22,009 "

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahr wurden ein alter und defekter Gepäckwagen (F⁴ 2,208) und 22 alte und ausrangirte Güterwagen, sowie zwei ebenfalls alte, auf ausländischen Bahnen zertrümmerte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen vier neue zweiachsige Gepäckwagen, sowie 40 gedeckte neue Reform-Güterwagen (Serie K^{RI}) und weitere 20 offene neue Güterwagen mit grossem Laderraum (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.) inbegriiffen, dagegen nicht enthalten Fr. 114,347. 27 Cts. (1887: Fr. 226,693. — Cts.), welche zur Abschreibung von zwei Lokomotiven verausgabt wurden.

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

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

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	3,689,161
	<u>56,026,582</u>	<u>61,854,150</u>

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 ² T	A ² T	A ³ u. A ^{3T}	C ² T u. C ³ T	E ²	Total		1887	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	1,025,858	
Im tägl. Durchschnitt Kilometer { 1888	4,442.1	1,019.6	1,682.7	3,704.9	551.7	—	1,140.1	(238,032)	(251,306)	
1887	4,218.4	931.0	1,696.5	3,349.8	614.8	10,810.5	—	2,630.5	2,802.9	
Beförderte Wagenachsenkilometer { 1888	30,868,161	5,481,950	14,843,357	50,600,871	2,546,381	*97,553,978	*104,340,720	—	—	
per Fahrkilometer { 1888	18.99	14.69	24.48	37.32	12.61	—	**25.06	—	—	
1887	19.04	14.29	24.89	37.16	12.83	**24.81	—	—	—	
b) Kosten des Brennmaterials.										
Verbrauch im Ganzen Kg.	11,757,875	2,427,908	4,976,540	14,047,873	1,238,979	31,972,301	34,449,175	5,637,569	6,410,755	
" per Lokom.-,(Fahr- bzw.	{ 1888	7.2320	6.5061	8.0804	10.3599	6.1256	—	8.2557	—	6.2492
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.	{ 1888	15.8874	14.2483	17.6955	22.6868	13.4369	—	18.0791	—	13.6851
Rangir-) Kilom. 1888 Cts.	dito	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.	{ 1888	0.0148	0.0172	0.0169	0.0187	0.0137	—	0.0164	—	0.0173
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- bzw.	{ 1888	0.66	0.80	0.78	0.87	0.63	—	0.76	—	0.75
Rangir-) Kilom. 1888 Cts.	dito	0.75	0.88	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 " per Lokom.-,(Fahr- bzw. Rangir-)	153,072.70	23,921.03	58,473.73	143,946.44	17,723.87	394,223.38	397,137.77	45,593.16	57,003.41	
Kilom. 1888 Cts.	9.42	6.41	9.49	10.62	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- bzw. Rangir-)	{ 1888 Cts.	26.88	22.42	28.93	35.13	23.81	—	29.31	—	20.95
Kilom. 1888 Cts.	dito	25.50	29.76	29.72	35.56	21.60	29.42	—	19.22	—
per Wagenachsenkilom. . . 1888 "	1.42	1.53	1.20	0.94	1.89	—	1.17	—	Fr. 587.19	
dito 1887 "	1.34	2.08	1.22	0.96	1.68	1.19	—	Fr. 505.66	—	

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

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

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

Betriebsjahr	A. Stand und Leistungen.			Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert									
	Sitzplätze der Wagen			Personen-gewicht	Eigen-gewicht der Wagen	Bruttolast							
	im Einzelnen					im Ganzen	im Ganzen			per Achsen-kilometer			
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				per Bahnkilo-meter	per Achsen-kilometer	per Achsen-kilometer				
	achträdrige	vierrädrige	Aanzahl der Wagen							Tonnen			
	Total	Total	Aanzahl der Achsen										
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

Betriebsjahr	Achsen-kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen-kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung		
		im Ganzen		per Achsen-kilometer		Material	Ausgaben für Material	per Achsenkilometer		Ausgaben für		
		Franken	Centimes	in Prozenten der Einnahmen				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.

Betriebsjahr	A. Stand und Leistungen.				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert								
	Anzahl			Totalzahl	Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel	Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen-gewicht der Wagen	Bruttolast			
	Gepäck-wagen	Güter-wagen	der Wagen							im Ganzen	per Bahn-kilomtr.	per Achsen-kilomtr.	
	achträdrige	vierrädrige	der Wagen	der Achsen						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

Betriebsjahr	Achsen-kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen-kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials					
		im Ganzen		per Achsen-kilometer		Material	Ausgaben für Material	Betreffiss per Achsen-kilometer			
		Franken	Centimes	in Prozenten der Einnahmen				Kilogr.	Franken	Schmiere	Ausgaben
										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 Verhältniszahlen.

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 Verhältniszahlen ermittelt werden. Um indessen eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben der Jahre vor 1884 zu ermöglichen, lassen wir hier noch die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die neu in die Betriebsrechnung eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.				
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues . per Bahnkilometer . Fr. 910.95	945.12	802.58		
" Nutzkilometer . Cts. 16.69	16.83	18.53		
" Lokomotivkilometer . " 16.46	16.50	18.25		
" Wagenachsenkilometer " 0.68	0.67	0.58		
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	10.86	7.47		
" Wagenachsenkilometer " 0.68	0.42	0.30		
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinsen) . Bahnkilometer . Fr. 1,592.18	1,033.10	1,182.04		
" Nutzkilometer . Cts. 29.17	18.89	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. 59.86	45.78	41.08		
" Lokomotivkilometer . " 58.55	44.90	40.28		
" Wagenachsenkilometer " 2.35	1.82	1.61		

		1886	1887	1888
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes am Jahresschluss	Kilometer	689	689	689
Durchschnittlich betriebene Länge	"	689	689	689
<i>a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:</i>				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.6242	4.7517	4.8182
" " " "	Personenwagenachsen	8.0263	8.0965	8.0979
" " " "	Güterwagenachsen	32.980	33.793	34.797
" " " "	Wagenachsen	41.01	41.89	42.90
" " " "	Sitzplätze	150.11	151.79	151.90
" " " "	Tonnen Tragkraft	181.01	185.50	191.66
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.216	0.210	0.208
" " " "	Personenwagenachsen	1.736	1.704	1.681
" " " "	Güterwagenachsen	7.182	7.112	7.222
" " " "	Wagenachsen	8.868	8.816	8.903
" " " "	Sitzplätze	32.463	31.948	31.525
" " " "	Tonnen Tragkraft	39.145	39.038	39.778
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.70	18.75	18.76
" " Güterwagenachse "	Tonnen Tragkraft	5.4886	5.4892	5.5078
<i>b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:</i>				
I. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	31,730	33,834	36,354
	" Tag "	86.9	97.7	99.3
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zu- rückgelegt	" Jahr "	45,396	45,882	46,885
	" Tag "	124.4	125.7	128.1
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zu- rückgelegt	" Jahr "	56,078	58,027	58,771
	" Tag "	153.6	158.9	160.6
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst 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	Kilogr.	7.8065	8.1028	8.2557
" Lokomotivkilometer	"	8.2117	8.5655	8.8566
" Zugskilometer	"	0.3153	0.3277	0.3301
" Wagenachsenkilometer	"	0.0184	0.0174	0.0164
" Schmiermaterial	"	0.0193	0.0184	0.0176
" Zugskilometer	"	0.00074	0.00071	0.00066
Kosten des Brennmaterials	Centimes	17.2960	17.6568	18.0791
" Lokomotivkilometer	"	18.1937	18.6651	19.3950
" Zugskilometer	"	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 durchlaufenden Wagenachsenkilometern fallen					
auf Nordostbahnwagen Prozenten			45.12	42.77	40.99
„ fremde Wagen „			54.88	57.23	59.01
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer Centimes			0.0083	0.0052	0.0026
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken			681.70	681.64	730.33
„ Wagenachse und Jahr „			76.87	77.32	82.03
„ Wagenachsenkilometer Centimes			0.525	0.547	0.567
d) Ausnutzung der Wagen:					
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Prozenten			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 Vorjahr.

1887	1888
Fr. 13,783,748. 20 Cts.	. Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransports
„ 939,109. 33 „	„ Verschiedene Einnahmen
Fr. 14,722,857. 53 Cts.	„ Betriebsausgaben
„ 7,491,337. 87 „	Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung
Fr. 7,231,519. 66 Cts.	49.12 0/0 in Prozenten der Bruttoeinnahmen 49.51 0/0
	Fr. 12,821. 84 Cts. per Bahnkilometer (564) Fr. 13,705. 82 Cts.
	„ 2.50 „ Zugskilometer „ 2.58 „
	„ 2.40 „ Nutzkilometer „ 2.44 „
„ 1,181,598. 20 „	„ Zuschüsse aus den Spezialfonds
„ 393,456. 40 „	Ertrag von Kapitalien einschliesslich Agio auf Prioritätsaktien im Jahr 1888
„ — — „	Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien
„ 193,214. 99 „	Ertrag von Nebengeschäften
„ 70,873. 29 „	„ Aus sonstigen Quellen
Fr. 9,070,662. 54 Cts.	Fr. 14,661,459. 40 Cts. „ 950,058. 07 „ Fr. 15,611,517. 47 Cts. „ 7,881,436. 62 „
	Fr. 7,730,080. 85 Cts.
	Fr. 10,020,735. 26 Cts.
	Davon kommen in Abzug: Conto-Correntzinse, Provisonen 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 „	„ 2,435,043. 72 „
„ 2,110,695. 57 „	Fr. 7,585,691. 54 Cts.
Fr. 6,959,966. 97 Cts.	Reinertrag des eigenen Netzes
„ 1,525,785. 31 „	Hiezu kommt ferner:
Fr. 8,485,752. 28 Cts.	„ Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien
„ 186,178. 97 „	„ Verfügbar für Verzinsung der Anleihen
Fr. 8,671,931. 25 Cts.	„ und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr
	Total
	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) Hypothekarankleihen	" 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 % Prioritäts-aktienkapitals vom 1. Juli bis 31. Dezember 1888	" 264,732. 75 "	" 5,609,032. 75 "
" 5,829,397. 90 "				
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 und für Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals	Fr. 450,000. — Cts.	
" 1,040,000. — "			" 590,000. — "	" 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 Ergeniss des Berichtsjahres um Fr. 1,050,024. 95 Cts. besser wurde als das vom Jahr 1887, so ist dieses ausser der vorerwähnten Zinsensparniss 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 Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien erzeugt ein Plus von Fr. 87,580. 85 Cts. gegenüber dem Vorjahr. An dieser Mehreinnahme partizipiert die Beteiligung 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 Beteiligungskapital von Fr. 9,626,000. —. Weitere Fr. 56,737. 70 Cts. kommen auf den Anteil an dem Mehrertrag der Bötzbergbahn. Der Gesammt-Ertragsanteil an dieser Unternehmung beziffert sich im Berichtsjahr auf Fr. 483,614. 73 Cts. = 4.128 % Zins auf dem Beteiligungskapital von Fr. 11,714,000 gegen Fr. 426,877. 03 Cts. oder 3.644 % Zins auf dem nämlichen Beteiligungskapital 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 Anteil an dem Ertrag der Aargauischen Südbahn um Fr. 19,412. 36 Cts. kleiner als im Vorjahr, indem der Gesamtantheil sich nur auf Fr. 220,345. 50 Cts. beziffert, gleich 3.757 % Zins für das durch eine weitere Kapitaleinzahlung von Fr. 40,000 auf 5,865,000 Fr. erhöhte Beteiligungskapital gegenüber Fr. 239,757. 86 Cts. oder 4.116 % Zins auf einem Beteiligungskapital von 5,825,000 Fr. im Jahr 1887.

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

Die verfügbaren Kapitalien weisen nach Abzug der Contocorrentzinse und Provisionen (Ausgabenrubrik 1) einen Nettoertrag von Fr. 353,712. 11 Cts. aus, wobei jedoch einerseits das Agio auf den zur Ablösung von Dividendenguthaben ausgegebenen 8000 Stück Prioritätsaktien und anderseits die Emissionskosten für das 4 % 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 Anleihehens 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. Mehrereinnahme resultieren 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 Vierteljahrezins 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 Imprägnanstalt 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 m³ und für die eigene Verwaltung 2,079 m³, zusammen 5,068 m³ gegen 4,940 m³ im Vorjahr. Der Minderertrag, ungeachtet der etwas grösseren Leistungen im Berichtsjahr, beruht auf dem Umstande, dass in der Rechnung für 1887 einige umfangreichere Arbeiten zur Vereinnahmung gelangten, wofür die Ausgaben schon im Jahr 1886 stattgefunden hatten und verbucht worden waren.

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

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds:

Betriebsrechnung II, B. b: Erneuerung des Oberbaus	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 0% für 3/4 Jahr	Fr. 312,150. — Cts.
" " 3,480,000 " 1/4 0% " "	" 6,525. — "
	Fr. 318,675. — Cts.
2. Dem Zinsenwegfall auf den Auslosungen mit 1. Februar 1887 auf Fr. 370,000 vom <u>1. Januar</u> 1888 zu 4 1/2 0%	Fr. 1,387. 50 Cts.
" " 10,000 " " " " 4 1/4 0%	" 35. 40 "
	" 1,422. 90 "
3. Der Ersparniss nachstehender Zinsen auf dem neuen 4 0% Anleihen von 7 Millionen Franken (verzinslich ab 15. Dezember 1888) in Folge der Konversion des Anleihens von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860: auf Fr. 3,300,000 vom <u>1. Mai</u> 1888 zu 4 0%	Fr. 82,500. — Cts.
" " 3,800,000 " <u>1. Juni</u> 1888 zu 4 0%	" 82,333. 35 "
" " 100,000 Kapitalreduktion v. <u>15. Dezember</u> 1888 zu 4 0%	" 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 Abschnitt 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 Wädenswil	" 500. — "
	Fr. 6,893. 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 Etzwilen	" 1,051. 04 "
4. Für ein beseitigtes Stück Einfriedigung auf der Station Örlikon von 120 m Länge	" 120. — "
5. Minderwerth von zurückgezogenem disponibilem Inventar	" 340. — "
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
Abonnementsbillette 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
Lustfahrtbillette I. " . .	8,962	8.69	11,640	9.81	13,786.	77	13.65	12,378.	09	12.33
" II. " . .	15,769	15.29	14,423	12.16	6,514.	08	6.45	6,538.	61	6.51
Total	103,129	100	118,616	100	101,020.	74	100	100,370.	71	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	39,955	38.74	48,901	41.23	55,227.	28	54.67	54,041.	83	53.84
II. "	63,174	61.26	69,715	58.77	45,793.	46	45.33	46,328.	88	46.16
Total	103,129	100	118,616	100	101,020.	74	100	100,370.	71	100
II. Gepäcktransport										
Tonnen 444			Tonnen 480		3,874.	63	.	4,879.	39	.
III. Viehtransport.										
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 1,500			Tonnen 1,465							
Stückgut	9,654	6.14	10,266	4.94						
Massengut A	7,238	4.60	7,197	3.47						
" B	22,228	14.18	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										
Gesammttotal . . . . .	.	.	.	.	161.	53	.	140.	90	.
Rekapitulation:										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	101,020.	74	18.44	100,370.	71	14.49
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	3,874.	63	0.71	4,879.	39	0.70
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	4,926.	69	0.90	5,005.	16	0.72
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	437,804.	28	79.92	582,320.	23	84.07
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	161.	53	0.08	140.	90	0.02
Total . . . . .	.	.	.	.	547,787.	87	100	692,716.	39	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	1887				1888			Gegenüber 1887			
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe	Minderausgabe	Fr.	Cts.
10,000	—	2.66		1. Centralverwaltung und technische Leitung	10,000	—	2.88	—	—	—	—
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 Schiffs-	122,496	90	29.18	2,574	24	—	—
2,370	22	0.68		personals	3,075	39	0.73	705	17	—	—
3,257	37	0.86		4. Bekleidung desselben	3,025	77	0.72	—	—	231	60
62,001	60	16.46		5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung	80,974	20	19.29	18,972	60	—	—
96,719	45	25.68		und Beheizung der Bureaux	114,518	30	27.27	17,798	85	—	—
42,909	27	11.39		6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	49,786	84	11.86	6,877	57	—	—
8,510	50	2.26		8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch-	8,510	50	2.03	—	—	—	—
18,847	08	5.01		tung und Beheizung der Schiffe	14,421	18	3.43	—	—	4,425	90
376,583	11	100		9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung	419,867	73	100	43,284	62	—	—
			Total	11. Assekuranzprämien							

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 Errichtung 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 grössttentheils aus dem Erneuerungsfonds bestritten worden. Die Minderausgabe auf Kapitel 11 röhrt daher, dass von Württemberg für die Trajektkahnmieth vom Januar 1888 an erst nach Umfluss des Württembergischen Rechnungsjahres (Frühjahr 1889) Rechnung gestellt wird, während dies früher allmonatlich geschah.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1887						1888					
	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		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		

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

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	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<i>a. Leistungen der Schiffe:</i>					
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).					
Dieselben haben zurückgelegt				Kilometer	118,779
und zwar in				Zeitstunden	7,478
sonach per Zeitstunde durchschnittlich				Kilometer	15.88
Schleppboote. Solche durchliefen				"	111,820
<i>b. Verbrauch an Brennmaterial:</i>					
Holz				Ster	10.500
Steinkohlen				Tonnen	3,408.910
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)				"	3,413.110
Durchschnittsverbrauch per Kilometer				Kilogramm	28.735
" Zeitstunde				"	456.420
Kosten für Brennmaterial im Ganzen				Franken	88,872. 83
per Kilometer				Centimes	74.82
" Zeitstunde				Franken	11. 88
<i>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</i>					
Öl und Talg im Ganzen				Tonnen	7.802
per Kilometer				Kilogramm	0.066
" Zeitstunde				"	1.043
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen				Franken	4,633. 64
per Kilometer				Centimes	3.90
" Zeitstunde				"	61.96
<i>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</i>					
im Ganzen				Franken	42,909. 27
per Kilometer				Centimes	36.13

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1887		1888		1887		1888	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt . . . I. Platz	30,128	3.93	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
Total	763,780	100	772,470	100	370,029. 35	100	372,213. 19	100
II. Gepäcktransport								
III. Viehtransport.								
Klasse I	Stück		Stück					
" II	20	0.45	20	0.44				
" III	1,675	37.49	1,759	38.74	4,683. 60	.	4,483. 55	.
" IV	2,592	58.01	2,544	56.04				
Total	181	4.05	217	4.78				
	4,468	100	4,540	100	4,683. 60	.	4,483. 55	.
IV. Gütertransport.								
Eilgut	Tonnen		Tonnen					
Stück-Klasse I	3,035	6.02	2,718	5.56				
" II	3,860	7.65	3,663	7.49				
Wagenladungen Klasse A	8,594	17.03	9,047	18.50				
" " B	879	1.74	844	1.72				
Spezialtarif	2,016	4.00	2,049	4.19	112,873. 24	.	110,297. 14	.
" " Ia	2,409	4.77	2,411	4.93				
" " Ib	4,232	8.39	4,563	9.33				
" " IIa	639	1.27	673	1.38				
" " IIb	392	0.78	722	1.47				
" " IIIa	1,452	2.88	1,248	2.55				
" " IIIb	22,938	45.47	20,974	42.88				
Total	50,446	100	48,912	100	112,873. 24	.	110,297. 14	.
Lokalspesen . . . . .	.	.	.	.	17,806. 60	.	16,647. 67	.
Total . . . . .	.	.	.	.	130,679. 84	.	126,944. 81	.
V. Verschiedenes								
Gesammtotal . . . . .	.	.	.	.	2,603. —	.	2,520. —	.
Rekapitulation :	.	.	.	.	514,723. 54	.	512,900. 65	.
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	370,029. 35	71.89	372,213. 19	72.57
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	6,727. 75	1.31	6,739. 10	1.31
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	4,683. 60	0.91	4,483. 55	0.87
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	130,679. 84	25.89	126,944. 81	24.75
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	2,603. —	0.50	2,520. —	0.50
Total . . . . .	.	.	.	.	514,723. 54	100	512,900. 65	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

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

Durchschnittseinnahmen.

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

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1887			1888			Gegenüber 1887			
	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe	Minderausgabe	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 lebhaften 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 Eigentümer 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 röhrt 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 blass 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 Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen		
	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		

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

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
<i>a. Leistungen der Schiffe:</i>			
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	Zeitstunden	299,263	299,478
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	24,003	24,130
<i>b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz</i>			
Steinkohlen	Ster	70,500	57.000
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen:	Tonnen	4,561,750	4,310.200
(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
<i>c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen</i>			
" " " per Kilometer	Tonnen	11.097	13.520
" " " Zeitstunde	Kilogr.	0.037	0.045
" " " "	"	0.462	0.560
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	6,118.64	7,324.20
per Kilometer	Centimes	2.04	2.45
" Zeitstunde	"	25.49	30.35
<i>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen</i>			
per Kilometer	Franken	57,494.04	55,193.27
	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 insgesamt auf Betriebsconto zur Buchung gelangten, soweit nicht der Erneuerungsfonds für die reglementarische Quote in Anspruch genommen wurde. Die Arbeiten auf Bauconto bezifferten 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 Gesamtbetrag von Fr. 13,279. 69 Cts. aus, von denen namentlich zu erwähnen sind: Reparaturen an Rollmaterial der Tössthalbahn, Wädensweil-Einsiedeln-Bahn und Ülibergbahn und Anfertigung von Ersatzstücken u. dgl. für dieselben, Reparaturen von Bahnpostwagen, Einrammen von Pfählen für die Quaiunternehmung in Zürich und Einrichtung von Weinreservoirwagen.

Der Werthbetrag der Arbeitsleistung der Werkstätte für den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven beziffert sich auf Fr. 451,905. 75 Cts. (1887: Fr. 439,816. 54 Cts.) und für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen auf Fr. 503,198. 16 Cts. (1887: Fr. 469,648. 73 Cts.), worin jedoch ausgewiesene Ersatzstücke mit Fr. 78,649. 46 Cts. zu Lasten des Erneuerungsfonds inbegriffen sind.

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

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

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

4. Unfälle.

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

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

In 27 von diesen 58 Fällen lag Selbstverschulden vor.

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

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1888 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden)	Fr. 14,258,659. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . .	" 37,590,000. — "
	Fr. 51,848,659. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:

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

Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfonds erzeugt 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

II. Bahnunterhalt und Aufsicht.

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

III. Expeditions- und Zugdienst.

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

IV. Maschinendienst und Werkstätten.

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

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

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

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

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

VI. Imprägniranstalt, Arbeiter

Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals	206
---------------------------------------------------------	-----

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 Nordostbahngesell-

schaft „ 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:

Rückerostattung von Beiträgen an aus-

getretene Angestellte Fr. 10,115. 91 Cts.

Arzt-, Verpflegungs- und Begräbniss-

kosten „ — „

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 Unter-			
stützungsberechtigung	„ 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 Kinkel in 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	„
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		
An Krankengeldern, Spitalrechnungen u. dgl. wurden hinwieder		Fr. 5,412. 65 Cts.
verausgabt		
	Vorschlag	„
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 Bahn- arbeiter	" 70.— "
	" 500.— "
	" 1,500.— "

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

Bestand am 31. Dezember 1888: in Werthpapieren	Fr. 30,000.— Cts.
----------------------------------------------------------	-------------------

8. Kautionskassen.

a) Baarkautio[n]en 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 Kanalisationssanlagen bis auf einige Ergänzungsbauten 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 Projektierung 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 früheren Pläne wurden durch Aufnahme und Eintrag der seitherigen Veränderungen ergänzt. Der Zustand der früheren 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.