Betrieb

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft**

Band (Jahr): **35 (1887)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

zum System des eisernen Oberbaues durch die Abnahme des Bestandes an hölzernen Schwellen und Bahnhölzern verursacht wurde und die Lieferung neuer Schienen, eiserner Schwellen und Befestigungsmittel nicht in dem Umfang stattgefunden hatte wie 1886.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,897,175 Kilometer zurückgelegt.

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

Im Jahr 1887 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 113 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

	1886 Kilometer	1887 Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge . .	2,039,807	2,116,145
2. Gemischte Züge	440,961	378,755
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	262,590	280,775
	2,743,358	2,775,675
b) Ergänzungs- und Extrazüge .	89,868	121,500
	2,833,226	2,897,175

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1886 (564 Kilometer)				1887 (564 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1886		Mindereinnahme gegenüber 1886	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
5,264,375	78	34.75	I. Ertrag des Personentransportes	5,341,288	03	36.28	76,912	25	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
417,940	*15*	*2.76*	1. Vom Gepäck	*411,586*	*13*	*2.79*	—	—	*6,354*	*02*
320,155	*48*	*2.11*	2. Von Thieren	*261,982*	*99*	*1.78*	—	—	*58,172*	*49*
7,780,236	*61*	*51.35*	3. Von Gütern	*7,768,891*	*05*	*52.77*	—	—	*11,345*	*56*
8,518,332	24	56.22		8,442,460	17	57.34	—	—	75,872	07
13,782,708	02	90.97		13,783,748	20	93.62	1,040	18	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,273,352	*92*	*8.40*	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	*834,438*	*53*	*5.67*	—	—	*438,914*	*39*
81,336	*61*	*0.54*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	*89,263*	*72*	*0.61*	*7,927*	*11*	—	—
13,922	*24*	*0.09*	3. Sonstige Einnahmen . . .	*15,407*	*08*	*0.10*	*1,484*	*84*	—	—
1,368,611	77	9.03		939,109	33	6.38	—	—	429,502	44
15,151,319	79	100	. . . Total der Einnahmen . .	14,722,857	53	100	—	—	428,462	26

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen rund $1^1/_2$ % mehr als jene des Vorjahres; die Mehreinnahme rührt wesentlich vom Ertrag der Retourbillete III. Klasse her und scheint, da im Berichtsjahre keine grossen Feste oder besondere Anlässe, welche eine ausnahmsweise lokale Steigerung des Personenverkehrs hätten veranlassen können, vorgekommen sind, auf normaler Entwicklung des Verkehrs zu beruhen. Immerhin hält, wie aus den nachfolgenden Tabellen 3 und 8 hervorgeht, die Vermehrung der Einnahmen nicht gleichen Schritt mit der Vermehrung des Verkehrs beziehungsweise der Transportleistungen. Wohl in Folge der reichlichern und bessern Personenzugsverbindungen mit III. Klasse verschiebt sich das Frequenzverhältniss zwischen II. und III. Klasse allmälig zu Gunsten der letztern, so dass die mittlere Einnahme pro Personenkilometer seit einigen Jahren im Sinken begriffen ist. Aus demselben Grunde ist der Verkehr in Güterzugsbilleten (eine Einrichtung, die bei keiner andern schweizerischen Bahn besteht) nachgerade zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken; derselbe beziffert sich dermalen nur noch auf 1,71 % des Gesammtverkehrs, und die Einnahmen hieraus belaufen sich nur noch auf 0,82 % der Gesammteinnahme, so dass, wenn die fragliche Einrichtung nicht in den Konzessionen vorgeschrieben wäre, kaum noch ein ausreichender Grund zur längern Aufrechterhaltung derselben vorhanden sein dürfte. Eine beträchtliche Steigerung des Verkehrs haben die in der Nähe von Zürich gelegenen Stationen, insbesondere jene des untern Theils der linksufrigen Zürichseebahn zu verzeichnen.

Die Mindereinnahme im Gepäckverkehr ist von keinem Belange; dagegen erzeigt der Viehverkehr einen ganz bedeutenden Ausfall. Derselbe rührt hauptsächlich von dem Ausbleiben der Kleinviehtransporte aus Österreich-Ungarn nach Frankreich her, was durch die Änderung der Zollverhältnisse herbeigeführt worden ist.

Der Güterverkehr hat eine an sich nicht erhebliche Mindereinnahme zu verzeichnen, nicht als Folge von geringerm Verkehr, sondern wesentlich aus einer kleinen Verminderung der mittlern Transportlänge herrührend. Laut

Tabelle 2 weisen fast alle Güterklassen eine kleine Vermehrung der Quantitäten, die letzte Klasse (Sp. T. III, Rohmaterialien) sogar eine ganz beträchtliche Zunahme auf. Aus letzterm Umstande erklärt sich auch der Rückgang der mittlern Einnahme pro Tonnenkilometer. Das beträchtliche Anwachsen der Quantitäten in Sp. T. III erklärt sich zunächst (laut Tabelle 7) durch die Vermehrung der Kohlentransporte; doch haben auch die Eisen- und Baumaterialtransporte bedeutend dazu beigetragen. Die geringe Obsternte der Ostschweiz bewirkte dagegen einen starken Rückgang der Obsttransporte; desgleichen haben die Transporte der Milchprodukte und die Rohzuckersendungen (im Transit durch die Schweiz nach Italien) verhältnissmässig stark abgenommen. Die Ursache dieser Erscheinungen ist vorwiegend in den politischen und Zollverhältnissen der Nachbarstaaten zu finden.

Die „Verschiedenen Einnahmen“ sind im Berichtsjahr um Fr. 429,502. 44 Cts. unter denjenigen des Jahres 1886 verblieben. Die „Pacht- und Miethzinse“ (Titel 1) haben nämlich Fr. 438,914. 39 Cts. weniger aufzuweisen, während dagegen der „Ertrag der Hülfsgeschäfte“ (Titel 2) sich um Fr. 7,927. 11 Cts. gesteigert hat, und an „sonstigen Einnahmen“ (Titel 3) Fr. 1,484. 84 Cts. mehr eingegangen sind. Der bedeutende Einnahmenrückgang auf dem Titel 1, wovon allein Fr. 438,566. 63 auf die Rubrik *c* „Rollmaterial“ entfallen, ist indessen zum weitaus grössten Theile nur scheinbar ein solcher und beruht in der Wirklichkeit auf einem veränderten Abrechnungsverfahren über Wagenmiethe. Von den schweizerischen Konferenzverwaltungen wurde im Berichtsjahre, wie an anderer Stelle bereits erwähnt ist, eine Zentralabrechnungsstelle in Zürich mit gleichzeitigem Anschluss an das deutsche Zentralabrechnungsbureau für Wagenmiethe in Magdeburg etablirt. Durch diese Einrichtung wurde die Möglichkeit geboten, vom 1. Januar 1887 ab die Antheile jeder Bahn für gegenseitige Wagenmiethe von vorneherein genau auszuscheiden und zur Verrechnung zu bringen. Es erscheinen daher unter vorgenanntem Einnahmenkapitel III. 1 *c* im Jahr 1887 nur noch die effektiven eigenen Einnahmenantheile, während in demjenigen der Vorjahre auch die von der Nordostbahn vermittelten Betreffnisse dritter Verwaltungen inbegriffen waren. Diese Erläuterung gilt auch für die analoge Ausgabenrubrik V. A 3, welche gegenüber 1886 ebenfalls eine Verminderung von Fr. 385,460. 89 Cts. erzeigt. Werden die Nettoausgaben für Wagenmiethe in den Jahren 1886 und 1887 miteinander verglichen, so sind dieselben allerdings von Fr. 77,631. 51 Cts. im Jahr 1886 auf Fr. 130,737. 25 Cts. im Jahr 1887 gestiegen. Diese Ausgabenvermehrung hat ihren Grund theilweise in dem Wegfall der in unserm letztjährigen Berichte bemerkten nachträglichen Einnahme von Fr. 11,832. 58 Cts. vom Jahr 1885 aus dem schweizerischen Güterwagenverband und in den Minderleistungen unserer Wagen auf den deutschen Bahnen; letzteres vorwiegend daher rührend, dass die eigenen Ruhrkohlenbezüge im Jahr 1887 auf dem Wasserwege nach Mannheim und Ludwigshafen gelangten, wesshalb unsere betreffenden Kohlenwagen nur noch nach diesen beiden Stationen statt direkt nach dem Ruhrbecken zu laufen hatten. Der diesfällige Einnahmenausfall findet seinen Ausgleich in den billigeren Kohlenpreisen. Sodann haben die fremden Wagen etwa 3,460,000 Achsenkilometer mehr auf den Nordostbahnlinien zurückgelegt als im Vorjahre; soweit es die Personenwagen betrifft als Naturalausgleichung früherer Mehrleistungen der Nordostbahn und hinsichtlich der Güterwagen in Folge der massenhaften Kohlenzufuhr im I. Quartal des Jahres 1887 wegen der damaligen Kriegsbefürchtungen, in den letzten Monaten des Jahres aber wegen des gesteigerten Transitverkehrs nach Italien.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1886		1887		1886		1887	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	25,173	0.43	24,000	0.40	154,563. 86	2.93	157,418. 82	2.95
„ „ . . II. „	250,217	4.28	249,480	4.15	772,624. 98	14.67	773,763. 65	14.49
„ „ . . III. „	1,183,764	20.27	1,189,159	19.80	1,237,121. 60	23.50	1,237,895. 69	23.18
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	5,641	0.10	4,526	0.08	3,618. 37	0.07	2,854. 72	0.05
„ „ . . III. „	118,600	2.03	98,156	1.63	51,229. 03	0.97	41,304. 07	0.77
Hin- und Rückfahrt . . I. „	5,070	0.09	5,374	0.09	16,152. 15	0.31	17,088. 62	0.32
„ „ „ . . II. „	447,532	7.66	456,556	7.60	552,450. 89	10.49	569,120. 29	10.65
„ „ „ . . III. „	2,923,700	50.05	3,038,448	50.60	1,889,840. 97	35.90	1,949,046. 23	36.49
Abonnementsbillete . . II. „	144,630	2.48	138,986	2.32	59,423. 45	1.13	56,325. 44	1.05
„ . . III. „	448,216	7.67	474,564	7.90	90,451. 12	1.72	93,792. 22	1.76
Militär- u. Polizeitransporte III. „	38,705	0.66	54,555	0.91	32,030. 43	0.61	45,195. 30	0.85
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . I. „	7,135	0.12	8,026	0.13	31,936. 33	0.60	28,328. 88	0.53
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . II. „	70,937	1.22	78,975	1.32	148,040. 61	2.83	156,905. 39	2.94
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . III. „	171,929	2.94	184,149	3.07	224,891. 99	4.27	212,248. 71	3.97
Total	5,841,249	100	6,004,954	100	5,264,375. 78	100	5,341,288. 03	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	37,378	0.64	37,400	0.62	202,652. 34	3.85	202,836. 32	3.80
II. „	918,957	15.73	928,523	15.46	1,536,158. 30	29.18	1,558,969. 49	29.19
III. „	4,884,914	83.63	5,039,031	83.92	3,525,565. 14	66.97	3,579,482. 22	67.01
Total	5,841,249	100	6,004,954	100	5,264,375. 78	100	5,341,288. 03	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	20,442	.	20,029	.	417,940. 15	.	411,586. 13	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	5,382	0.92	7,301	2.17	320,155. 48	.	261,982. 99	.
„ II	57,114	9.72	45,736	13.61				
„ III	58,811	10.01	64,577	19.22				
„ IV	466,196	79.35	218,381	65.00				
Total	587,503	100	335,995	100	320,155. 48	.	261,982. 99	.
	Tonnen		Tonnen					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	45,723	2.94	46,663	2.88	7,175,195. 43	92.22	7,167,442. 70	92.26
Stückgutklasse I	130,222	8.30	134,033	8.26				
„ II	122,967	7.90	126,886	7.82				
Wagenladungsklasse A[1] . . .	57,721	3.77	58,812	3.63				
„ B . . .	77,475	4.98	74,153	4.57				
Spezial-Tarif I[a]	34,339	2.20	34,744	2.14				
„ I[b]	272,509	17.50	278,406	17.16				
„ II[a]	14,314	0.92	14,909	0.92				
„ II[b]	75,810	4.87	61,462	3.79				
„ III[a]	34,550	2.22	35,765	2.21				
„ III[b]	691,209	44.40	756,181	46.62				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	605,041. 18	7.78	601,448. 35	7.74
Total	1,556,839	100	1,622,014	100	7,780,236. 61	100	7,768,891. 05	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	13,782,708. 02	.	13,783,748. 20	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1887 = 564 Kilom., 1886 = 564 Kilom.)		1886	1887
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,334.—	9,470.37
„ „ Reisenden	„	0.90	0.89
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.46	4.25
Zahl der Personenkilometer		118,027,803	125,689,815
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.21	20.93
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	209,269	222,854
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	10,357	10,647
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	6.07	6.14
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	741.03	729.76
„ „ Tonne	„	20.45	20.55
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	61.85	61.78
„ „ Reisenden	„	7.15	6.85
Zahl der Tonnenkilometer		675,769	664,112
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.06	33.16
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,198	1,178
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	36	36
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.50	3.34
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	567.65	464.51
„ „ Stück	„	0.54	0.78
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	17.15	19.94
Zahl der Tonnenkilometer		1,867,336	1,314,010
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	13,794.75	13,774.63
„ „ Tonne	„	5.—	4.79
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	9.26	9.12
Zahl der Tonnenkilometer		84,010,827	85,200,867
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	53.96	52.53
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	148,955	151,065
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	2,760	2,876
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.61	1.59
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	24,437.43	24,439.27
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	2,426.61	1,665.09
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	26,864.04	26,104.36

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten															
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter												
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . .	420,561	1,155	32,649	2,962	9,920	8,063	4,126	6,302	2,831	22,865	771	3,811	1,724	59,371	122,746
Februar . .	364,359	1,147	34,310	3,711	10,205	8,973	4,003	5,220	2,955	22,084	1,069	3,987	2,544	67,418	132,169
März . . .	387,774	1,350	32,067	3,150	11,873	11,313	4,534	5,899	3,088	19,975	1,177	5,122	3,387	70,417	139,935
April . . .	497,951	1,480	27,432	3,735	11,425	10,857	4,730	5,654	3,166	17,295	1,202	4,784	3,315	63,360	129,523
Mai	582,721	1,651	19,885	4,641	10,738	10,489	4,401	5,379	2,842	18,349	1,000	5,298	3,097	63,670	129,904
Juni . . .	515,624	1,702	18,128	3,376	10,643	10,154	4,163	4,435	2,724	18,691	1,091	4,383	3,852	60,081	123,593
Juli	652,457	2,319	30,526	3,911	10,586	10,153	4,007	4,142	2,667	16,572	1,040	3,897	3,211	62,258	122,444
August . . .	611,996	2,446	38,954	4,638	11,739	10,184	4,298	4,608	2,764	23,389	1,044	3,721	3,247	62,263	131,895
September . .	568,659	2,067	38,270	3,785	11,809	11,231	5,595	7,380	2,878	25,976	1,398	6,832	3,296	66,495	146,675
Oktober . .	551,780	1,842	25,643	4,866	12,532	13,562	7,039	8,223	2,608	28,589	1,718	9,618	3,347	70,406	162,508
November . .	445,493	1,553	22,334	4,483	11,625	11,867	6,071	7,968	3,163	31,037	1,442	4,715	2,849	58,984	144,204
Dezember . .	405,579	1,317	15,797	3,405	10,938	10,040	5,845	8,943	3,058	33,584	1,957	5,294	1,896	51,458	136,418
Total	6,004,954	20,029	335,995	46,663	134,033	126,886	58,812	74,153	34,744	278,406	14,909	61,462	35,765	756,181	1,622,014
gegenüber 1886: mehr . . .	163,705	—	—	940	3,811	3,919	1,091	—	405	5,897	595	—	1,215	64,972	65,175
weniger . .	—	413	251,508	—	—	—	—	3,322	—	—	—	14,348	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1887		per Bahnkilometer 1886	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	307,716	18	22,607	53	19,759	29	578,248	81	928,331	81	1,645	98	1,554	61
Februar . .	272,177	37	21,292	88	17,449	37	606,212	57	917,132	19	1,626	12	1,595	65
März	316,161	98	26,133	08	21,335	25	657,113	60	1,020,743	91	1,809	83	1,819	39
April . . .	420,687	28	30,490	31	16,128	31	606,444	07	1,073,749	97	1,903	81	1,962	12
Mai	501,153	17	33,241	37	19,756	46	592,492	63	1,146,643	63	2,033	06	2,137	82
Juni	480,112	53	35,875	24	20,553	12	602,290	27	1,138,831	16	2,019	20	1,999	75
Juli	661,898	66	50,908	55	19,504	58	584,080	47	1,316,392	26	2,334	03	2,410	01
August . . .	667,694	66	55,136	36	25,404	44	629,041	89	1,377,277	35	2,441	98	2,423	76
September . .	580,467	03	43,421	44	35,734	76	714,360	78	1,373,984	01	2,436	14	2,409	75
Oktober . .	482,179	78	37,247	44	25,824	32	822,706	46	1,367,958	—	2,425	46	2,497	30
November . .	342,161	66	29,429	60	21,797	21	689,110	58	1,082,499	05	1,919	32	1,900	62
Dezember . .	308,877	73	25,802	33	18,735	88	686,788	92	1,040,204	86	1,844	34	1,726	65
Total	5,341,288	03	411,586	13	261,982	99	7,768,891	05	13,783,748	20	24,439	27	24,437	43
gegenüber 1886: mehr . . .	76,912	25	—	—	—	—	—	—	1,040	18	1	84	—	—
weniger . .	—	—	6,354	02	58,172	49	11,345	56	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1886		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	54,828	184	409	10,632	20,355	30,987	– 5,468	– 764	24	7
2. Horn	18,597	32	33	6,651	5,656	12,307	+ 2,375	– 1,152	72	28
3. Arbon	57,362	150	353	1,704	6,992	8,696	– 38	+ 139	23	35
4. Egnach	21,035	61	242	878	4,060	4,938	+ 534	+ 124	61	37
5. Romanshorn	109,773	391	5,348	183,017	29,730	212,747	– 6,465	– 24,963	6	2
6. Uttweil	12,277	20	52	981	1,524	2,505	+ 57	– 106	108	90
7. Kessweil	11,623	14	74	1,064	1,779	2,843	+ 342	+ 150	112	83
8. Güttingen	15,296	18	128	603	1,875	2,478	– 1,039	+ 17	91	91
9. Altnau	15,393	33	245	366	748	1,114	+ 425	– 115	90	120
10. Münsterlingen	18,981	31	163	511	2,135	2,646	+ 209	+ 39	67	89
11. Kreuzlingen	20,560	65	146	1,940	3,276	5,216	+ 105	+ 333	62	53
12. Konstanz	53,968	227	810	25,733	5,295	31,028	– 2,773	– 799	26	6
13. Emmishofen-Egelshofen	17,764	41	239	3,706	2,310	6,016	+ 1,102	+ 1,126	77	46
14. Tägerweilen	15,245	21	50	467	865	1,332	+ 1,545	+ 99	93	112
15. Ermatingen	21,516	124	317	1,079	1,610	2,689	+ 1,305	+ 13	60	88
16. Mannenbach	8,440	20	66	332	391	723	+ 453	– 41	125	135
17. Berlingen	6,925	13	92	607	572	1,179	– 309	– 110	135	117
18. Steckborn	19,059	48	132	1,262	1,645	2,907	+ 282	– 361	66	81
19. Mammern	13,561	22	165	301	524	825	+ 53	+ 9	99	131
20. Eschenz	7,340	15	286	421	538	959	– 157	– 128	131	128
21. Stein am Rhein	20,026	66	610	2,394	2,714	5,108	+ 341	– 205	63	56
22. Etzweilen	5,520	4	336	136	64	200	+ 114	– 287	139	146
23. Hemmishofen	7,831	4	52	750	468	1,218	+ 489	+ 192	127	115
24. Ramsen	9,273	9	800	1,046	384	1,430	+ 1,303	+ 42	119	111
25. Arlen-Rielasingen	12,614	7	40	1,372	3,529	4,901	+ 2,860	– 34	105	59
26. Singen	14,986	12	11,107	21,859	6,363	28,222	+ 150	– 6,878	94	8
27. Stammheim	18,952	62	2,361	2,852	1,991	4,843	+ 1,208	+ 656	68	62
28. Ossingen	9,089	23	876	953	602	1,555	– 398	+ 269	122	108
29. Thalheim-Altikon	13,372	43	464	566	322	888	+ 1,439	+ 206	102	130
30. Dynhard	7,076	12	116	922	390	1,312	+ 343	+ 349	132	113
31. Seuzach	6,642	8	44	483	476	959	– 55	+ 592	136	129
32. Oberwinterthur	7,696	17	35	261	825	1,086	+ 263	+ 237	129	122
33. Amrisweil	60,000	233	3,049	3,340	9,218	12,558	+ 2,394	+ 701	22	26
34. Erlen	27,395	107	535	877	2,560	3,437	+ 277	+ 162	47	76
35. Sulgen	39,142	83	559	1,650	2,077	3,727	+ 377	+ 981	33	67
36. Kradolf	14,792	49	111	1,070	2,525	3,595	+ 912	+ 622	96	71
37. Sitterthal	9,388	67	85	1,457	6,041	7,498	+ 197	+ 2,324	118	39
38. Bischofszell	33,156	160	870	2,638	6,148	8,786	– 1,427	+ 678	38	34
39. Hauptweil	11,794	31	209	576	3,122	3,698	+ 41	+ 586	111	68
Übertrag	848,287	2,527	31,609	287,457	141,699					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1886		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	848,287	2,527	31,609	287,457	141,699					
40. Arnegg	16,947	43	126	187	2,955	3,142	+ 572	+ 61	81	79
41. Gossau	23,958	36	237	418	2,817	3,235	- 299	- 955	56	78
42. Bürglen	34,353	100	630	2,671	9,604	12,275	+ 1,210	+ 605	36	29
43. Weinfelden	61,397	188	3,757	2,964	8,696	11,660	+ 398	+ 365	21	30
44. Märstetten	33,428	56	2,097	6,000	8,915	14,915	+ 3,989	+ 2,658	39	19
45. Müllheim-Wigoltingen .	35,924	84	2,163	2,167	4,332	6,499	+ 171	+ 697	34	44
46. Felben	25,850	36	1,083	1,291	1,518	2,809	+ 867	+ 439	52	85
47. Frauenfeld . . .	90,493	404	2,987	7,604	20,136	27,740	+ 5,386	+ 4,119	11	9
48. Islikon	30,009	24	418	687	912	1,599	- 971	+ 45	44	106
49. Wiesendangen . . .	27,242	12	113	162	901	1,063	+ 4,774	- 2,236	48	125
50. Winterthur . . .	351,271	1,196	5,562	32,642	92,393	125,035	+ 14,312	+ 14,272	2	3
51. Hettlingen	15,286	10	66	151	153	304	+ 984	+ 97	92	142
52. Henggart	23,178	71	741	876	1,054	1,930	+ 1,628	+ 240	57	98
53. Andelfingen . . .	30,131	99	1,044	1,248	1,629	2,877	+ 3,189	- 102	43	82
54. Marthalen	26,625	59	1,260	3,011	2,583	5,594	+ 2,852	- 1,298	49	47
55. Dachsen.	18,620	42	99	354	434	788	+ 556	- 90	71	134
56. Schaffhausen .	65,829	432	5,008	41,494	16,275	57,769	- 150	- 147	18	4
57. Töss	12,793	36	10	5,708	14,205	19,913	+ 414	+ 2,608	104	14
58. Wülflingen . . .	9,991	13	87	383	3,244	3,627	+ 348	- 225	117	69
59. Pfungen-Neftenbach	21,779	24	169	4,802	8,095	12,897	+ 790	+ 934	59	24
60. Embrach-Rorbas . .	40,566	81	204	3,943	5,142	9,085	+ 105	- 612	32	32
61. Bülach	51,173	122	2,039	2,517	2,920	5,437	+ 755	- 129	27	49
62. Niederglatt . .	18,681	71	571	1,288	730	2,018	+ 754	- 312	70	96
63. Buchs (Zürich) .	4,317	7	244	53	166	219	- 61	+ 59	141	145
64. Otelfingen . .	11,425	22	120	1,861	270	2,131	+ 1,578	+ 526	114	95
65. Würenlos . .	12,474	23	61	495	321	816	+ 1,032	+ 145	106	133
66. Glattfelden . . .	6,234	13	40	617	515	1,132	- 37	+ 315	138	119
67. Eglisau	26,477	133	2,580	3,023	1,334	4,357	+ 822	+ 461	50	64
68. Zweidlen	2,259	5	23	566	1,271	1,837	- 52	+ 135	145	100
69. Weiach-Kaiserstuhl .	13,538	35	605	1,992	849	2,841	+ 395	- 132	100	84
70. Rümikon	3,729	11	50	967	106	1,073	- 278	- 309	143	124
71. Reckingen	5,178	4	65	3,209	306	3,515	+ 892	+ 226	140	74
72. Zurzach	15,859	55	680	1,715	1,012	2,727	+ 947	+ 229	87	86
73. Koblenz . . .	13,799	21	587	5,549	1,170	6,719	+ 143	- 249	98	43
74. Kemptthal	49,090	26	350	2,140	5,217	7,357	+ 1,299	+ 1,670	29	40
75. Effretikon	81,956	49	1,334	2,119	1,857	3,976	+ 5,714	+ 11	12	66
76. Illnau	16,124	33	673	598	1,799	2,397	+ 115	- 341	85	94
77. Fehraltorf	15,910	31	262	1,220	1,904	3,124	+ 811	+ 1,013	86	80
78. Pfäffikon	30,445	110	574	1,577	7,488	9,065	- 266	+ 988	42	33
Übertrag . . .	2,222,625	6,344	70,328	437,726	376,927					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1886		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,222,625	6,344	70,328	437,726	376,927					
79. Kempten	14,385	105	86	1,023	4,090	5,113	- 1,557	+ 585	97	55
80. Wetzikon	11,484	24	318	984	3,572	4,556	- 1,059	+ 366	113	63
81. Hinweil	11,897	53	339	663	2,868	3,531	- 14	+ 381	109	73
82. Bassersdorf . . .	25,637	47	270	583	1,240	1,823	+ 2,908	- 57	53	101
83. Kloten	16,546	55	206	425	649	1,074	- 32	- 35	83	123
84. Seebach	1,801	5	5	305	879	1,184	- 50	+ 163	146	116
85. Affoltern b. H. . .	4,136	5	15	73	181	254	+ 286	+ 83	142	144
86. Regensdorf-Watt. .	9,249	12	45	574	446	1,020	+ 321	+ 396	120	127
87. Buchs-Dällikon . .	9,130	8	64	145	182	327	+ 705	+ 63	121	141
88. Dietlikon	25,962	16	107	1,086	1,388	2,474	+ 594	+ 667	51	92
89. Wallisellen . . .	62,232	46	166	2,337	4,803	7,140	+ 7,602	+ 1,453	20	41
90. Örlikon*)	151,874	80	215	4,896	15,818	20,714	+ 6,055	- 957	3	13
91. Glattbrugg . . .	11,817	18	44	171	1,441	1,612	+ 5	+ 893	110	104
92. Rümlang	13,394	17	104	746	2,835	3,581	+ 791	- 1,666	101	72
93. Oberglatt	15,843	29	234	210	203	413	- 448	+ 17	89	139
94. Niederhasli . .	7,744	36	113	79	184	263	+ 538	+ 29	128	143
95. Dielsdorf . . .	29,001	98	956	12,904	1,584	14,488	- 888	+ 3,802	45	20
96. Zürich†	807,282	3,979	5,236	86,932	257,060	343,992	+ 841	+ 19,121	1	1
97. Enge	127,666	187	252	1,844	3,062	4,906	+ 13,670	+ 409	4	58
98. Wollishofen . . .	34,090	21	75	12,666	26,056	38,722	+ 4,316	+ 1,580	37	5
99. Bendlikon (Kilchberg) .	68,700	29	76	660	890	1,550	+ 9,944	- 84	15	109
100. Rüschlikon . . .	46,697	43	73	440	1,469	1,909	+ 3,080	+ 607	30	99
101. Thalweil	102,029	139	240	2,960	10,838	13,798	+ 12,664	+ 1,760	8	22
102. Oberrieden . . .	33,008	29	71	2,289	5,909	8,198	+ 1,969	+ 1,219	40	37
103. Horgen	104,072	251	254	5,486	15,541	21,027	+ 6,115	+ 7,614	7	12
104. Au (Zürich) . . .	17,069	56	68	—	367	367	+ 2,100	+ 44	80	140
105. Wädensweil . .	94,760	301	489	7,460	16,536	23,996	+ 5,451	- 90	9	11
106. Richtersweil . . .	66,849	252	395	8,588	10,020	18,608	- 181	+ 699	16	16
107. Pfäffikon (Schwyz)	18,569	32	217	835	818	1,653	- 67	+ 498	73	105
108. Lachen	31,280	75	2,323	8,437	4,390	12,827	- 767	+ 6,738	41	25
109. Siebnen (Wangen) .	24,261	37	511	1,326	4,172	5,498	- 2,248	+ 62	55	48
110. Reichenburg . . .	16,894	56	432	382	768	1,150	- 261	+ 125	82	118
111. Bilten	8,657	9	144	636	399	1,035	- 572	+ 161	124	126
112. Ziegelbrücke .	6,948	12	160	348	196	544	+ 164	+ 74	134	137
113. N.-O.-Urnen . . .	17,499	31	81	568	2,777	3,345	- 1,075	+ 1,008	79	77
114. Näfels-Mollis . . .	16,410	49	125	1,756	3,532	5,288	- 587	+ 520	84	51
115. Netstall	10,274	36	72	1,196	5,780	6,976	- 695	+ 869	116	42
116. Glarus	66,298	222	727	6,047	13,336	19,383	- 1,016	+ 1,673	17	15
117. Ennenda	18,781	33	26	1,054	7,210	8,264	+ 1,121	+ 544	69	36
Übertrag . . .	4,382,850	12,877	85,662	616,840	810,416					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1886		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,382,850	12,877	85,662	616,840	810,416					
118. Mitlödi	15,851	23	22	444	1,522	1,966	- 471	+ 118	88	97
119. Schwanden . . .	50,480	73	1,508	3,858	9,381	13,239	+ 530	+ 441	28	23
120. Nidfurn-Haslen . .	18,043	22	40	478	1,878	2,356	- 926	+ 574	75	93
121. Luchsingen . . .	24,276	34	69	1,507	3,835	5,342	+ 277	+ 148	54	50
122. Diesbach	8,687	7	56	169	439	608	+ 452	- 108	123	136
123. Rüti (Glarus) . . .	6,481	7	60	589	975	1,564	+ 567	+ 673	137	107
124. Lintthal . . .	19,982	44	163	1,833	3,066	4,899	+ 238	- 191	64	60
125. Altstetten	94,378	55	83	5,766	9,785	15,551	+ 5,617	+ 2,266	10	18
126. Schlieren	40,933	23	108	1,869	3,284	5,153	+ 4,205	+ 865	31	54
127. Dietikon	64,863	85	394	2,658	9,659	12,317	+ 4,893	+ 5,347	19	27
128. Killwangen	19,434	31	181	403	1,292	1,695	+ 707	+ 911	65	103
129. Wettingen	18,203	22	134	1,624	1,860	3,484	+ 132	+ 54	74	75
130. Baden-Oberstadt .	22,049	43	81	6,069	1,752	7,821	- 1,323	+ 3,545	58	38
131. Dätwyl	8,181	14	52	701	1,114	1,815	+ 19	- 128	126	102
132. Mellingen	17,586	72	427	2,954	1,277	4,231	- 441	+ 840	78	65
133. Mägenwyl	3,275	6	16	3,466	134	3,600	- 256	+ 1,246	144	70
134. Othmarsingen . .	7,542	9	36	635	187	822	- 296	- 815	130	132
135. Lenzburg . . .	28,474	82	749	2,810	7,035	9,845	+ 949	- 1,882	46	31
136. Hunzenschwyl. . .	6,963	6	3	177	255	432	+ 1,030	- 41	133	138
137. Suhr	10,697	21	275	478	1,039	1,517	+ 460	- 679	115	110
138. Baden	121,936	585	1,021	4,415	9,865	14,280	+ 1,074	- 199	5	21
139. Turgi.	54,319	40	974	1,897	2,967	4,864	- 879	- 145	25	61
140. Siggenthal . . .	12,348	33	175	3,220	2,032	5,252	- 766	+ 1,000	107	52
141. Döttingen-Klingnau .	17,872	40	710	1,386	1,341	2,727	+ 576	+ 34	76	87
142. Brugg	73,617	191	3,082	11,941	5,111	17,052	- 109	- 452	13	17
143. Schinznach	14,846	53	51	573	518	1,091	- 583	+ 12	95	121
144. Wildegg	35,669	44	254	3,377	3,014	6,391	+ 656	+ 184	35	45
145. Ruppersweil . . .	12,909	8	29	338	892	1,230	+ 346	+ 233	103	114
146. Aarau	73,331	271	1,798	14,037	11,815	25,852	+ 6,256	+ 1,684	14	10
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn und fremde Bahnen . . .	465,966	3,782	29,692	540,578	329,350	869,928	+ 2,518	+ 11,381		
Rundfahrten	132,925	—	—	—	—	—	+ 12,673	—		
Transitverkehr	119,988	1,426	208,090	384,924	384,924	769,848	- 3,191	+ 52,196		
Total	6,004,954	20,029	335,995	1,622,014	1,622,014					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1886	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	14,346	3,734	11,205	2,884	25,551	6,618	+ 2,306	- 1,040
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	22,167	22,514	16,258	6,739	38,425	29,253	+ 649	+ 788
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	57,634	29,603	53,865	171,356	111,499	200,959	+ 10,886	+ 12,948
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	211,068	93,233	192,319	58,513	403,387	151,746	- 4,198	- 2,745
Tössthalbahn	6,632	11,196	9,267	4,842	15,899	16,038	- 683	- 1,193
Wädensweil-Einsiedeln	33,516	2,928	10,693	2,407	44,209	5,335	- 4,430	- 477
Gotthardbahn und Italien †	2,817	14,442	2,539	15,002	5,356	29,444	+ 362	+ 3,181
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	87,064	132,282	90,197	75,124	177,261	207,406	+ 5,667	- 14,326
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	51,400	10,276	60,214	150,506	111,614	160,782	- 314	+ 8,876
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	6,152	1,911	11,933	14,228	18,085	16,139	- 6	- 4,872
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	5,983	6,373	3,364	22,460	9,347	28,833	- 522	+ 3,910
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	4,537	858	4,112	16,517	8,649	17,375	- 658	+ 6,331
Total	503,316	329,350	465,966	540,578	969,282	869,928	+ 9,059	+ 11,381

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

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	22	889	8	249	30	1,138	- 81	- 209
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	504	670	342	6,923	846	7,593	+ 56	+ 92
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	4,657	2,338	6,619	1,815	11,276	4,153	+ 578	- 1,013
Tössthalbahn	48	253	44	121	92	374	- 29	+ 103
Wädensweil-Einsiedeln	3,103	121	559	57	3,662	178	+ 221	- 83
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	122	553	35	587	157	1,140	+ 36	+ 16
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	508	3,387	987	4,799	1,495	8,186	+ 301	- 6,410
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	233	175	202	460	435	635	+ 76	- 93
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	724	541	1,068	2,937	1,792	3,478	+ 328	- 428
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	292	16	221	1,185	513	1,201	+ 53	+ 312
Übertrag	10,213	8,943	10,085	19,133	20,298	28,076		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1886	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	10,213	8,943	10,085	19,133	20,298	28,076		
Zürichsee-Dampfboote	4	2,333	5	340	9	2,673	– 2	+ 177
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	8,727	22,021	10,372	12,877	19,099	34,898	– 75	+ 761
Tössthalbahn	6	814	1	72	7	886	+ 5	– 173
Wädensweil-Einsiedeln	11,160	1,951	678	60	11,838	2,011	– 6,131	– 463
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	365	933	131	235	496	1,168	– 156	+ 36
Gr. Bad. Bahn	—	221	—	37	—	258	– 63	+ 58
K. Württemberg. Staatsbahn	13	3	—	34	13	37	+ 13	– 7
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	299	868	335	4,859	634	5,727	+ 18	+ 1,087
Österreich-Ungarn via Arlberg	2,550	1,249	2,610	7,664	5,160	8,913	+ 90	+ 5,516
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	617	—	370	—	987	—	+ 752
Vereinigte Schweizerbahnen	2,209	949	2,071	275	4,280	1,224	+ 95	+ 216
Tössthalbahn	117	916	113	149	230	1,065	– 1	+ 186
Wädensweil-Einsiedeln	6,329	410	1,447	421	7,776	831	– 620	– 29
Gotthard und Italien	1,453	1,540	1,394	11,149	2,847	12,689	– 121	+ 2,408
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	8,278	37,021	6,805	19,441	15,083	56,462	+ 799	+ 13,390
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	593	2,239	708	105,405	1,301	107,644	– 247	+ 7,149
K. Württemberg. Staatsbahn	3	965	4	10,687	7	11,652	+ 7	– 4,349
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	661	—	4,653	—	5,314	—	+ 4,471
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	—	—	22	—	22	—	– 10
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	60	—	141	—	201	—	+ 153
Wädensweil-Einsiedeln	39	—	1	—	40	—	– 7	—
Gotthardbahn	1	20	6	556	7	576	– 12	– 309
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	4	247	4	1,194	8	1,441	– 4	+ 527
Gr. Bad. Bahn	—	86	—	7,970	—	8,056	—	+ 809
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Zürichsee-Dampfboote	—	12	—	16	—	28	—	+ 28
Gotthardbahn	13	11	57	120	70	131	+ 18	+ 66
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	262	69	3,792	159	4,054	228	+ 500	+ 91
Gr. Bad. Bahn	249	228	7,658	151	7,907	379	+ 1,361	+ 10
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	4,280	—	4,280	—	– 1,018	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	35	—	4,591	—	4,626	—	+ 1,876	—
Österreich-Ungarn via Arlberg	194	—	2,278	—	2,472	—	+ 57	—
Übertrag	53,116	85,387	59,426	208,190	112,542	293,577		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1886	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	53,116	85,387	59,426	208,190	112,542	293,577		
Centralbahn	—	—	—	—	—	—	– 3	—
Deutsche Bahnen via Romanshorn	153	4,039	178	9,269	331	13,308	– 30	+ 394
„ „ via Singen	—	1,266	—	4,082	—	5,348	—	+ 2,208
„ „ via Schaffhausen	275	—	723	—	998	—	+ 75	—
„ „ via Arlberg	4	—	4	—	8	—	– 21	—
„ „ via Waldshut	6	4,360	21	9,123	27	13,483	– 18	+ 1,928
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	846	—	729	—	1,575	—	+ 768
Aarg. Südbahn	647	507	221	572	868	1,079	+ 309	– 95
Seethalbahn	98	719	973	293	1,071	1,012	– 204	+ 147
Gotthard und Italien	—	151	—	582	—	733	—	+ 180
Gr. Bad. Bahn	933	356	764	1,798	1,697	2,154	+ 17	– 1,387
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	117	4,602	141	1,499	258	6,101	+ 11	– 4,881
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	476	6,844	383	17,512	859	24,356	– 145	– 643
Österreich-Ungarn via Arlberg	661	1,795	634	19,973	1,295	21,768	– 1,108	+ 2,692
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Württemberg. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
Zürichsee-Dampfboote	—	93	—	7	—	100	—	– 41
Vorarlbergbahn	23	330	11	—	34	330	+ 5	– 10
Total des Transitverkehrs	56,509	111,295	63,479	273,629	119,988	384,924	– 3,191	+ 26,098
Gesammttotal	559,825	440,645	529,445	814,207	1,089,270	1,254,852	+ 5,868	+ 37,479

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1886	1887	Gegenüber 1886 mehr	Gegenüber 1886 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	193,645	191,620	—	2,025
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	42,244	46,057	3,813	—
3. Kartoffeln	18,864	21,730	2,866	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	4,999	4,249	—	750
5. Baumfrüchte	34,337	17,859	—	16,478
6. Weintrauben zur Weinbereitung	1,648	1,408	—	240
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	5,281	6,432	1,151	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	15,156	14,073	—	1,083
9. Eier	2,142	2,282	140	—
10. Kaffee	4,959	4,651	—	308
11. Kaffee-Surrogate	4,110	4,251	141	—
12. Zucker, raffinirt	6,917	15,047	8,130	—
13. Rohzucker	11,518	2,468	—	9,050
14. Tabak, roh und fabrizirt	3,675	2,989	—	686
	349,495	*335,116*	—	*14,379*
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	14,052	9,300	—	4,752
16. Wein und Most, Speiseessig	52,421	52,069	—	352
17. Bier	18,476	19,207	731	—
18. Branntwein und Liqueur	2,131	2,442	311	—
19. Mineralwasser	1,253	1,616	363	—
	88,333	*84,634*	—	*3,699*
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrath und Effekten	14,209	14,500	291	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,283	2,309	26	—
	16,492	*16,809*	*317*	—
	454,320	**436,559**	—	**17,761**
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	45,940	42,415	—	3,525
23. Torf	6,207	6,865	658	—
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	279,910	315,417	35,507	—
	332,057	**364,697**	**32,640**	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	43,686	55,842	12,156	—
26. Backsteine, Ziegel	38,632	32,445	—	6,187
27. Dachschiefer	3,029	3,305	276	—
28. Kalksteine, Gypssteine	7,734	5,940	—	1,794
29. Kalk und Gyps	15,883	17,047	1,164	—
30. Cement, Trass	29,202	29,280	78	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	4,216	4,591	375	—
32. Asphalt	4,316	4,637	321	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	8,827	8,732	—	95
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	100,279	109,423	9,144	—
	255,804	**271,242**	**15,438**	—
Übertrag	**1,042,181**	**1,072,498**	**30,317**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1886	1887	Gegenüber 1886 mehr	Gegenüber 1886 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,042,181**	**1,072,498**	**30,317**	—
D. **Metallindustrie:**				
35. Eisen, roh und alt, Erze	32,434	37,213	4,779	—
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	35,117	38,864	3,747	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	3,046	6,070	3,024	—
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	12,389	13,678	1,289	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	5,102	4,747	—	355
40. Maschinen, zusammengesetzte	3,109	3,368	259	—
41. Maschinentheile	22,444	25,263	2,819	—
E. **Textilindustrie:**	**113,641**	**129,203**	**15,562**	—
a) in Baumwolle.				
42. Baumwolle, roh	19,469	22,389	2,920	—
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	32,472	33,416	944	—
44. Baumwollstoffe und Waaren	19,903	22,049	2,146	—
45. Baumwollabfälle	5,846	5,885	39	—
b) in Leinen, Hanf etc.	*77,690*	*83,739*	**6,049**	—
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	4,656	3,577	—	1,079
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf etc.	3,196	3,292	96	—
c) in Seide.	*7,852*	*6,869*	—	*983*
48. Seidenabfälle, Cocons	563	545	—	18
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	7,213	6,767	—	446
d) in Wolle.	*7,776*	*7,312*	—	*464*
50. Wolle, roh und Wollabfälle	2,619	3,273	654	—
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	5,158	6,077	919	—
	7,777	*9,350*	*1,573*	—
F. **Gerberei:**	**101,095**	**107,270**	**6,175**	—
52. Felle und Häute	5,173	5,081	—	92
53. Rinde	6,269	7,139	870	—
54. Gerbstoffe	430	333	—	97
55. Leder und Lederwaaren	4,307	4,536	229	—
G. **Glas- und Thonwaarenfabrikation:**	**16,179**	**17,089**	**910**	—
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	2,428	2,530	102	—
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	4,040	4,825	785	—
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	3,367	3,475	108	—
59. Thonröhren aller Art	2,188	2,251	63	—
H. **Papierfabrikation:**	**12,023**	**13,081**	**1,058**	—
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	11,750	11,074	—	676
61. Papier und Carton (A u. B)	7,852	8,214	362	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	2,594	2,934	340	—
I. **Strohindustrie.**	**22,196**	**22,222**	**26**	—
63. Strohwaaren aller Art	372	329	—	43
Übertrag	**1,307,687**	**1,361,692**	**54,005**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1886	1887	Gegenüber 1886	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,307,687**	**1,361,692**	**54,005**	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	12,565	14,685	2,120	—
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,107	2,511	404	—
66. Holzwaaren	4,926	5,326	400	—
	19,598	**22,522**	**2,924**	—
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren	4,669	5,137	468	—
68. Farbholz	1,675	1,180	—	495
69. Farberden	1,268	1,721	453	—
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	4,695	4,853	158	—
71. Soda	4,495	5,850	1,355	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	16,304	15,980	—	324
73. Säuren, Laugen, Beitzen	9,258	9,142	—	116
74. Weinstein und Weinhefe	1,156	476	—	680
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	8,557	8,325	—	232
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,859	1,855	—	4
77. Stärke, Stärkemehl	2,972	3,206	234	—
78. Chinarinde	33	22	—	11
79. Mineralöle (Petroleum)	14,755	15,053	298	—
80. Vegetabilische Öle	7,800	8,099	299	—
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	6,050	5,140	—	910
82a. Schwefel	583	635	52	—
82b. (95.) Zündwaaren	639	698	59	—
83. Sprit	7,057	7,921	864	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	16,076	23,762	7,686	—
85. Eis	3,457	1,867	—	1,590
86. Heu und Stroh	4,937	6,470	1,533	—
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	1,710	1,597	—	113
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	4,451	2,439	—	2,012
89. Düngmittel aller Art	33,208	34,456	1,248	—
	157,664	**165,884**	**8,220**	—
M. Hülfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	6,602	6,866	264	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	15,250	15,651	401	—
	21,852	**22,517**	**665**	—
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	7,229	6,980	—	249
93. Sammelladungen	3,295	3,458	163	—
94. Übrige Wagenladungen	11,365	8,730	—	2,635
	21,889	*19,168*	—	*2,721*
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*28,149*	*30,231*	*2,082*	—
Total	**50,038**	**49,399**	—	639
Gesammttotal	**1,556,839**	**1,622,014**	**65,175**	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					
										Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	442
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	377
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	420
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	414
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.13	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	9.26	4. 86	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	222,854	1,178	151,065	4.25	61.78	9.12	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfassen wie bisher nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 564 Kilometer, sondern auch die Linien Zürich-Zug-Luzern mit 67 und Brugg-Basel mit 58 Kilometer.

Die Betriebslänge des ganzen Nordostbahnnetzes betrug durchschnittlich und am Schlusse des Berichtsjahres 689 Kilometer.

1. Ausgaben.

1886				1887		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer				Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
451,318	88	4.57	I. Allgemeine Verwaltung	454,511	17	4.74
2,021,568	10	20.48	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,058,869	28	21.50
3,022,026	52	30.61	III. Expeditions- und Zugsdienst	3,090,664	20	32.27
3,078,496	09	31.18	IV. Fahrdienst	3,047,492	66	31.81
1,298,675	83	13.16	V. Verschiedene Ausgaben	926,952	22	9.68
9,872,085	42	100	Totalausgaben	9,578,489	53	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt eine Verminderung um Fr. 293,595. 89 Cts., trotzdem die Fahrleistungen 63,949 Zugskilometer mehr betrugen. Zur Erklärung dieses scheinbar auffallenden Resultates ist namentlich das an anderer Stelle („Verschiedene Einnahmen") über das Kapitel „Wagenmiethe" Gesagte zu beachten; im Übrigen wird auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Ausgabentiteln verwiesen.

I. „Allgemeine Verwaltung." Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 3,192. 29 Cts., welche wesentlich mit zahlreichen, durch die Rückkaufsangelegenheit veranlassten Sitzungen des Verwaltungsrathes und der bezüglichen Spezialkommission und daheriger Ausrichtung vermehrter Taggelder und Reisespesen, mit einer vorübergehenden Personalvermehrung beim Rechnungsrevisorat anlässlich der Anleihenskonversion und mit Gehaltsaufbesserungen an Angestellte begründet wird.

II. „Unterhalt und Aufsicht der Bahn." Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 37,301. 18 Cts. zu verzeichnen. Dieselbe fällt wesentlich auf die Erneuerung und Ergänzung des Schottermaterials auf den ältern Linien bei Anlass von Geleisumbauten, ferner auf umfangreiche Reparaturen am Brandschenketunnel und Verstärkung einer Stützmauer im südlichen Tunneleinschnitt daselbst (Kap. II, B *a* 1), Vornahme von Geleisumbauten auf einer gegenüber dem Vorjahr um 1383 *m* längern Strecke, Ersatz einer grössern Zahl von Weichenverbindungen und Erneuerung und Umbau einer Lokomotivdrehscheibe im Bahnhof Zürich in eine solche mit grösserm Durchmesser (Kap. II, B *b*).

Geleisumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von	Profil	II	aus	Eisen	auf	das	Normalprofil	V	aus	Stahl	mit	eisernen	Schwellen	3,385 *m*
„	„	III	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	8,196 „
„	„	N. B.	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	4,287 „
„	„	V	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	12,785 „
„	„	II	„	„	„	„	„	V	„	Eisen	„	„	„	10 „
„	„	II	„	„	„	„	„	V	„	Stahl	„	Holzschwellen		141 „
„	„	III	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„		190 „
„	„	N. B.	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„		12 „
„	„	V	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„		316 „
„	„	II	„	„	„	„	„	V	„	Eisen	„	„		2,034 „
„	„	III	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„		1,882 „
„	„	IV	„	„	„	„	„	V	„	„	„	„		150 „
													Total	33,388 *m* Geleise.

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

Schienen von Normalprofil V 549,299 laufende Meter Geleise = 73.7 %
„ „ andern Profilen 195,533 „ „ „ = 26.3 %

Von jenen 549,299 laufende Meter Geleise von Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen 392,180 *m* = 71.4 %
Eisenschienen 157,119 *m* = 28.6 %

III. „Expeditions- und Zugsdienst." Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 68,637. 68 Cts. entstanden, welche in der Hauptsache begründet wird durch zeitweilige Personalvermehrung und Gehaltsaufbesserungen beim Bureau des Betriebschefs und der Centralwagenkontrole (Kap. III, A 1), durch Gehaltsaufbesserungen beim Stationspersonal und Mehraufwand beziehungsweise Mindereinnahmen auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken, entsprechend dem auf dem Achsenverhältniss beruhenden Kostenrepartitionsmodus (Kap. III, A 2 *a*), durch Personalvermehrung und Gehalts- beziehungsweise Taglohnerhöhungen beim Güterexpeditionsdienst, Mehrleistungen beziehungsweise Minderbezüge auf Gemeinschaftsbahnhöfen und Mindervergütung des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee für den Umlad in Romanshorn (Kap. III, A 2 *e*), durch Vermehrung des Zugspersonals wegen grösserer Fahrleistungen (Kap. III, A3), durch Anschaffung eines grössern Vorraths an Rohbilleten und Herstellung von kombinirbaren Rundreisebilleten, deren Kosten indessen grössten Theils von den partizipirenden fremden Verwaltungen ersetzt und in der nächsten Rechnung wieder vereinnahmt werden (Kap. III, B 1), durch Mehrkonsum von Heizmaterial auf den Stationen in Folge des strengen Winters von 1887/88 (Kap. III, B 2), durch Anschaffung einer grössern Anzahl neuer Wagendecken als Ersatz und durch Ausrüstung sämmtlicher Stationen mit Gefässen für die Eberhard'sche Feuerlöschmasse (Kap. III, B 3).

IV. „Fahrdienst". Dieser Titel zeigt eine Minderausgabe von Fr. 31,003. 43 Cts. Das Fazit rührt wesentlich daher, dass zwar auf der Mehrzahl der Kapitel Mehrausgaben entstanden sind, diese indessen durch einen bedeutend grössern Betrag von Minderausgaben für ausrangirtes und zu Lasten des Erneuerungsfonds abgeschriebenes Rollmaterial mehr als aufgewogen werden. Mehrausgaben sind entstanden durch Anstellung eines zweiten Constructeurs in der Dienstabtheilung des Betriebsmaschinenmeisters und Gehaltsaufbesserungen (Kap. IV, A 1), durch Vermehrung des Maschinenpersonals theils wegen grössern Leistungen im Fahr- und Rangirdienst — 168,876 Lokomotivkilometer mehr als im Vorjahr und Einstellung je einer weitern Rangirmaschine in den Bahnhöfen Zürich und Rothkreuz — (Kap. IV, A 2), durch die aus derselben Veranlassung nöthig gewordene vermehrte Arbeitsleistung des Personals für

Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Kap. IV, A 3), namentlich aber durch grössern Brennmaterialverbrauch der Lokomotiven (Kap. IV, B *a* 1), welches allein eine Mehrausgabe von über Fr. 40,000 aufweist. Dieser Verbrauch ist nicht nur im Ganzen, sondern auch im Durchschnitt (auf die Leistung per Lokomotiv- und Wagenachskilometer bezogen) gestiegen; der Grund liegt darin, dass die Leistungen der schweren Maschinen erheblich zu-, diejenigen der leichten Maschinen dagegen abgenommen haben; auch trugen die vermehrte Anwendung der kontinuirlichen Luftdruckbremse und die fortwährende Gewichtszunahme der Wagen, besonders der Güterwagen, welche die Wagenachse stärker belastet, zu diesem Resultat bei. Die Beheizung der Wagen (Kap. IV, B *b* 1) kostete des strengen Winters von 1887/88 wegen ebenfalls mehr. Die Auslagen für das Schmieren der Lokomotiven (Kap. IV, B *a* 2) waren um etwa Fr. 6200 geringer, wogegen das Schmieren der Wagen (Kap. IV, B *b* 2) etwa Fr. 1800 mehr kostete als im Vorjahr. Während bei den Lokomotiven billigeres Öl verwendet und durchschnittlich weniger konsumirt wurde, verhält es sich bei den Wagen umgekehrt, indem hier versuchsweise statt des bisherigen Globöls das theurere Bakuöl verwendet wurde, ohne dass der gehoffte günstige Erfolg eintrat, da gegentheils der durchschnittliche Verbrauch grösser war, was übrigens zum Theil auch dem Umstande zuzuschreiben ist, dass bei Eintreten der wärmern Jahreszeit fremde, besonders österreichische Wagen oft warm liefen, und dann das Personal glaubte, solche besonders reichlich schmieren zu sollen. Die Kosten für den Unterhalt der Lokomotiven (Kap. IV, C *a* 1) waren um rund Fr. 9800 geringer, für den Unterhalt der Personenwagen (Kap. IV, C *a* 2) um rund Fr. 32,000 höher, für den Unterhalt der Gepäck- und Güterwagen (Kap. IV, C *a* 3), dagegen um ungefähr den nämlichen Betrag geringer als im Vorjahr. Dass die Unterhaltungskosten der Personenwagen bei etwas geringerem Parcours so bedeutend gestiegen sind, erklärt sich theils aus dem zunehmenden Alter und daheriger grösserer Reparaturbedürftigkeit des Materials, theils aus der Vornahme ausserordentlicher Arbeiten, wie Umbau von Heizvorrichtungen und Auswechseln von Achsen. Die Verminderung der Unterhaltungskosten der Gepäck- und Güterwagen erklärt sich aus der Verminderung des Parcours um ungefähr 3 Millionen Achskilometer. Bezüglich der Ausgaben für die Erneuerung des Rollmaterials (Kap. IV, C *b*) wird auf die Rechnung über den Erneuerungsfonds selbst verwiesen.

V. „Verschiedene Ausgaben.“ Dieser Titel erzeigt insgesammt eine Minderausgabe von Fr. 371,723. 61 Cts. Wenn jedoch der Minderaufwand für Miethe von fremdem Rollmaterial unter Rubrik V. A 3 ausser Betracht gelassen wird, dessen Ursache bereits unter den „Verschiedenen Einnahmen“ bei Behandlung der Vergütungen für den Parcours der eigenen Wagen auf fremden Bahnen besprochen wurde, so ergibt sich auf den übrigen Rubriken eine Ausgabenvermehrung von zusammen Fr. 13,737. 28 Cts. Dieselbe besteht unter Rubrik V. C 8 „Verschiedenes“ mit Fr. 7213. 68 Cts. zu Lasten der Betriebsausgaben für Einholung eines technischen Gutachtens über Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse, Beitrag an die Stadtgemeinde Frauenfeld für die Kanalisation im dortigen Bahnhofquartier und theilweise Abschreibung einer langjährigen Forderung an einen Privaten für Säuberung der korrigirten Kantonalstrasse bei Müllenen-Wädensweil in Folge gütlichen Vergleichs. Die unter der gleichen Rubrik aufgeführten Fr. 15,992. 67 zur Deckung des Passivsaldo zu Ende 1887 auf der bisherigen Baureserve für die definitive Stationsanlage Horgen kommen, weil zu Lasten des Erneuerungsfonds fallend, in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Einnahme. Unter Rubrik C 4 „Transportversicherungen und Entschädigungen“ gelangten im Berichtsjahre keinerlei Materialschäden zur Verrechnung, und auch die Antheile unserer Gesellschaft an Entschädigungen für havarirte Transportgüter blieben um etwa 1/4 unter den diesfälligen Vergütungen des Vorjahres, so dass diese Rubrik eine Minderausgabe von Fr. 10,435. 29 Cts. aufweist. Die übrigen Differenzen sind unwesentlich.

Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigungen und Verspätungen im Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr wurden behandelt:

Übertrag vom Jahr 1886	154 Fälle.
Neu hier angebracht	861 „
Von andern Verwaltungen überwiesen	370 „
Total	1,385 Fälle.
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,184 Fälle.
Unerledigt sind geblieben	201 Fälle.

Die von der Nordostbahn theils an die Reklamanten ausgerichteten, theils an andere Bahnunternehmungen vergüteten Entschädigungen auf Kapitel V, C 4 beziffern sich auf . . Fr. 19,244. 07 Cts.

Davon sind abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, sodann an Erlös aus beschädigten Gütern, zusammen . . . „ 12,473. 53 „

Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von . . . . . Fr. 6,770. 54 Cts.

An den Bruttoausgaben partizipiren:

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

Auf nachgenannte Transportartikel entfallen:

Getreide	Fr. 3,065. 87 Cts.
Mehl	„ 1,484. 81 „
Wein	„ 2,296. 19 „
Sprit	„ 841. — „
Öl	„ 1,076. 75 „
Eisenwaaren	„ 1,131. 63 „
Baumwollwaaren	„ 2,521. 59 „
Möbel	„ 518. 24 „
Glaswaaren	„ 333. 34 „
Diverse	„ 5,803. 55 „
Personenverkehr (Verspätung von Reisenden)	„ 171. 10 „
Total	Fr. 19,244. 07 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr wurden vier, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven (A^{2T} 55 und 58, C^{2T} 103 und 107) ausrangirt und abzüglich des Altmaterialwerthes zu Lasten des Erneuerungsfonds vom Conto „Rollmaterial“ abgeschrieben. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1887 **145** Stück vorhanden.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 102 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen u. s. w. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 84, wovon 68 im Strecken- und 16 im Rangirdienst. Jene 102 Lokomotiven haben

im Ganzen 4,667,966 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 3,945,854 und im Rangirdienst 722,112 zurückgelegt (1886: 4,499,090 Kilometer, wovon 3,813,274 im Fahr- und 685,816 im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1887 auf 238,032 Kilometer (1886 : 228,736) beziffern.

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

	Zugs-Kilometer	Vorspann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-transport-Kilometer	Schneepflug-fahrten Kilometer	Leerfahrten-Kilometer	Total der Fahrkilometer
Eigenes Netz	2,877,919	112,917	2,990,836	6,824	130	55,356	3,053,146
Zürich-Zug-Luzern	370,295	14,888	385,183	528	—	10,128	395,839
Bötzbergbahn	470,561	8,943	479,504	—	—	2,976	482,480
Führung der Arlbergzüge (Ziegelbrücke-Sargans) .	13,930	—	13,930	—	—	—	13,930
Aushülfe an schweizerische Bahnen	—	320	320	—	—	139	459
Total *	3,732,705	137,068	3,869,773	7,352	130	68,599	3,945,854

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

	1886	1887
Verbrauch an Steinkohlen in Kilogramm . . .	29,337,978	31,567,701
„ „ Tannenholz in Ster	1,076	1,011,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlen-einheiten reduzirt) in Kilogramm	29,768,378	31,972,301
Verbrauch an Schmiermaterial in Kilogramm . .	70,014,1	68,812,5
Kosten des Brennmaterials	Fr. 659,544. 02 Cts,	Fr. 696,712. 20 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm .	„ 2. 22 „	„ 2. 18 „
„ „ Schmiermaterials	„ 38,793. 17 „	„ 33,701. 93 „
„ „ „ per 1 Kilogramm .	Cts. 55,4	Cts. 49,0
„ „ Putzmaterials	Fr. 34,425. 86 Cts.	Fr. 36,384. 27 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„ 377,067. 90 „**	„ 394,223. 38 „**
Totalkosten	„ 1,109,830. 95 „**	„ 1,161,021. 78 „**

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

	1886	1887
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm . .	5,401,972	5,637,569
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm . .	15,033	15,224
Kosten des Brennmaterials	Fr. 119,684. 77 Cts.	Fr. 122,849. 62 Cts.
„ „ Schmiermaterials	„ 8,425. 08 „	„ 7,269. 67 „
„ „ Putzmaterials	„ 8,256. 53 „	„ 8,852. 55 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 51,000. 51 „**	„ 45,593. 16 „**
Totalkosten	„ 187,366. 89 „**	„ 184,565. — „**

* Die vom 5. März bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 55 und 56 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der Vereinigten Schweizerbahnen ausgeführten Zugskilometer (19,256) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

** In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 43,153. 65 Cts. (1886 : Fr. 41,363. 36 Cts.), sowie die zum Umbau der Lokomotive Nr. 66 verwendeten Fr. 19,510. 32 Cts. inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 226,693. — Cts. (1886 : Fr. 155,698. 30 Cts.), welche zur Abschreibung von vier Lokomotiven verausgabt wurden, sowie Fr. 2502. 31 Cts. (1886 : Fr. 2266. 23 Cts.), welche zur Einrichtung von Luftdruckbremsen verwendet worden sind.

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahr wurden 8 ältere und defekte Personenwagen vom Inventar abgeschrieben und ein Personenwagen II. und III. Klasse mit Gepäckraum in einen Gepäckwagen umgebaut; es waren demnach zu Ende des Jahres vorhanden:

521 Stück mit 1174 Achsen und 22,009 Sitzplätzen.
1886: 530 „ „ 1196 „ „ 22,367 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahr wurden 8 baufällige Güterwagen vom Inventar abgeschrieben; es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2447 Stück mit 4900 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,897 Tonnen.
1886: 2454 „ „ 4914 „ „ „ „ „ 26,971 „

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

	1886		1887	
a) Auf den eigenen Linien:				
Personenwagen	21,876,238		21,537,724	
Gepäck- und Güterwagen	20,909,004	42,785,242	20,338,718	41,876,442
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	2,166,252		1,972,964	
Gepäck- und Güterwagen	44,551,441	46,717,693	42,064,148	44,037,112
Total		89,502,935		85,913,554
2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn.				
Personenwagen	2,985,468		4,444,710	
Gepäck- und Güterwagen	46,063,070		48,060,141	
Schweizerische Bahnpostwagen	2,984,992	52,033,530	3,521,731	56,026,582
3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn . . .		94,818,772		97,903,024

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 14,493,5 Kilogramm, wofür Fr. 5,045. 35 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 10,835 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 3,156. 94 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 6,755 Achsenkilometer zurückgelegt (1886: 8,751).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 469,648. 73 Cts. (1886: Fr. 469,688. 61 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 20,199. — Cts. (1886: Fr. 19,940. 80 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen- und Güterwagen verwendeten Fr. 80,154. 70 Cts. (1886: Fr. 288,578. 49 Cts.) und die für Einrichtung von Luftdruckbremsen verausgabten Fr. 16,433. 09 Cts. (1886: Fr.—.)

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

		Fahrdienst							Rangirdienst	
		B^{2T}	A^{2T}	A^3 u. A^{3T}	C^{2T} u. C^{3T}	E^2	Total 1886	Total 1887	1886	1887
a) Stand und Leistungen.										
Zahl der Lokomotiven . .		48	11	16	40	14	134	129	15	16
Zurückgelegte Wegstrecke										
mit Bahnzügen	Km.	1,490,709	337,305	618,122	1,203,609	220,028	3,760,290	3,869,773	—	—
im Materialtransport	„	6,471	295	—	586	—	4,870	7,352	—	—
in Schneepflugfahrten	„	50	—	—	80	—	80	130	—	—
in Leerfahrten	„	42,497	2,209	1,095	18,409	4,389	48,034	68,599	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer		1,539,727	339,809	619,217	1,222,684	224,417	3,813,274	3,945,854	914,552 (228,736)	960,144 (238,032)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	1887	4,218.4	931.0	1,696.5	3,349.8	614.8	—	10,810.5	—	2,630.5
	1886	4,170.8	1,023.1	1,346.7	3,298.7	607.9	10,447.3	—	2,505.6	—
Beförderte Wagenachsenkilometer		29,320,350	4,856,951	15,065,507	45,431,237	2,879,933	*94,424,164	*97,553,978	—	—
per Fahrkilometer	1887	19.04	14.29	24.89	37.16	12.83	—	**24.81	—	—
	1886	19.28	14.46	24.67	37.46	12.40	**24.85	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.										
Verbrauch im Ganzen	Kg.	10,947,560	2,155,795	5,014,805	12,495,693	1,358,448	29,768,378	31,972,301	5,401,972	5,637,569
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1887	7.1101	6.3441	8.0986	10.2199	6.0532	—	8.1028	—	5.8716
	1886	6.7824	6.2535	7.9601	9.9522	5.4637	7.8065	—	5.9067	—
Kosten im Ganzen	Fr.	238,558.28	46,976.93	109,277.62	272,297.43	29,601.94	659,544.02	696,712.20	119,684.77	122,849.62
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1887	Cts.	15.4935	13.8245	17.6477	22.2705	13.1906	—	17.6568	—	12.7949
dito 1886	„	15.0269	13.8552	17.6362	22.0499	12.1052	17.2960	—	13.0867	—
c) Übrige Unterhaltungskosten.										
Verbrauch an Schmiermaterial . .	Kg.	23,562.5	5,727	11,143	25,080	3,300	70,014.1	68,812.5	15,033	15,224
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1887	0.0153	0.0169	0.0180	0.0205	0.0147	—	0.0174	—	0.0159
	1886	0.0152	0.0208	0.0185	0.0220	0.0161	0.0184	—	0.0164	—
Kosten des Schmiermaterials . .	Fr.	11,540.56	2,804.51	5,456.73	12,284.12	1,616.01	38,793.17	33,701.93	8,425.08	7,269.67
„ per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1887	Cts.	0.75	0.83	0.88	1.00	0.72	—	0.85	—	0.76
dito 1886	„	0.84	1.15	1.02	1.22	0.89	1.02	—	0.92	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . .	Fr.	14,199.28	3,133.04	5,709.18	11,273.65	2,069.12	34,425.86	36,384.27	8,256.53	8,852.55
Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der Lokomotiven u. Tender	„	128,364.30	48,215.70	63,591.14	138,874.68	15,177.56	377,067.90	394,223.38	51,000.51	45,593.16
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1887	Cts.	8.34	14.19	10.27	11.36	6.76	—	9.99	—	4.75
dito 1886	„	9.30	7.03	10.75	11.54	7.93	9.89	—	5.58	—
d) Total.										
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen	Fr.	392,662.42	101,130.18	184,034.67	434,729.88	48,464.63	1,109,830.95	1,161,021.78	187,366.89	184,565.00
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1887	Cts.	25.50	29.76	29.72	35.56	21.60	—	29.42	—	19.22
dito 1886	„	26.07	22.94	30.31	35.70	21.83	29.10	—	20.49	—
per Wagenachsenkilom. . . 1887	„	1.34	2.08	1.22	0.96	1.68	—	1.19	für jeden Tag: —	Fr. 505.66
dito 1886	„	1.35	1.59	1.26	0.95	1.76	1.18	—	Fr. 513.33	—

* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen, 1886 = 394,608; 1887 = 349,046.

** Bei Berechnung dieser Verhältnisszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer *nicht* berücksichtigt, 1886 = 12,880; 1887 = 13,930.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Wagen: Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: II. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen: im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht (Tonnen)	Eigengewicht der Wagen (Tonnen)	Bruttolast: im Ganzen (Tonnen)	Bruttolast: per Bahnkilometer (Tonnen)	Bruttolast: per Achsenkilometer (Tonnen)
1887	66	455	521	1174	1,159	6,957	13,893	22,009	11,966,175	114,852,317	126,818,492	184,062	4.88
1886	68	462	530	1196	1,175	7,101	14,091	22,367	11,341,438	109,371,993	120,713,431	175,201	4.86

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen (Franken)	Reparaturkosten: per Achsenkilometer (Centimes)	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material (Kilogr.)	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material (Franken)	Kosten des Schmiermaterials: per Achsenkilometer: Schmiere (Gramme)	Kosten des Schmiermaterials: per Achsenkilometer: Ausgaben (Centimes)	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für: Material (Franken)	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für: Kosten per Achsenkilometer (Centimes)
1887	23,510,688	232,299.63	0.988	3.313	25,982,434	3,846.4	1,338.98	0.1480	0.0052	33,322.40	0.1282
1886	24,042,490	197,429.41	0.821	2.862	24,861,706	2,841.0	827.76	0.1143	0.0033	29,401.97	0.1183

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen: achträdrige	Anzahl: Gepäckwagen: vierrädrige	Anzahl: Güterwagen: vierrädrige	Anzahl: Totalzahl: der Wagen	Anzahl: Totalzahl: der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen (Tonnen)	Eigengewicht der Wagen per Achse (Tonnen)	Tragkraft per Achse im Mittel (Tonnen)	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh (Tonnen)	Eigengewicht der Wagen (Tonnen)	Bruttolast: im Ganzen (Tonnen)	Bruttolast: per Bahnkilomtr. (Tonnen)	Bruttolast: per Achsenkilomtr. (Tonnen)
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
1886	3	68	2,383	2,454	4,914	26,971	2.897	5.49	116,889,940	240,877,534	357,767,474	519,256	5.11

B. Unterhaltungskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen (Franken)	Reparaturkosten: per Achsenkilometer (Centimes)	Reparaturkosten: in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material (Kilogr.)	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material (Franken)	Kosten des Schmiermaterials: Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere (Gramme)	Kosten des Schmiermaterials: Betreffniss per Achsenkilometer: Ausgaben (Centimes)
1887	62,402,866	237,349.10	0.380	2.122	71,920,590	10,647.1	3,706.37	0.1480	0.0052
1886	65,460,445	272,259.20	0.416	2.440	69,957,066	7,994.0	2,329.18	0.1143	0.0033

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.			1885	1886	1887
(Länge des Netzes am Jahresschluss: 689 Kilometer u. durchschnittlich betriebene Länge: 689 Kilometer.)					
Gesammt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer	Fr.	13,738.16	14,328.13	13,902.02
	„ Nutzkilometer	„	2.67	2.62	2.48
	„ Lokomotivkilometer	„	2.64	2.59	2.43
	„ Wagenachsenkilometer	Cts.	10.49	10.41	9.78
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer	Fr.	662.71	655.03	659.67
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ „	„	2,906.95	2,934.06	2,988.20
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „	„	4,259.44	4,386.11	4,485.73
IV. Fahrdienst:					
Im Ganzen	„ Bahnkilometer	„	4,080.32	4,468.06	4,423.06
	„ Nutzkilometer	Cts.	79.43	81.87	78.75
	„ Lokomotivkilometer	„	78.48	80.73	77.23
	„ Wagenachsenkilometer	„	3.12	3.24	3.11
A. Personal	„ Nutzkilometer	„	22.53	21.80	22.04
	„ Lokomotivkilometer	„	22.25	21.49	21.62
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.88	0.86	0.87
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Nutzkilometer	„	23.75	23.98	24.40
	„ Lokomotivkilometer	„	23.47	23.65	23.93
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.93	0.95	0.96
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Nutzkilometer	„	32.78	35.75	31.92
	„ Lokomotivkilometer	„	32.39	35.25	31.30
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.29	1.42	1.26
D. Sonstige Ausgaben	„ Nutzkilometer	„	0.37	0.34	0.39
	„ Lokomotivkilometer	„	0.37	0.34	0.38
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.02	0.01	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer	Fr.	1,828.74	1,884.87	1,345.36

Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den vorausgehenden Jahren unmöglich geworden, lediglich für das Jahr 1884 konnten auf Grund der dem betreffenden Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung der vorstehenden Tabelle analog die Durchschnitts- und Verhältnisszahlen ermittelt werden. Um indessen eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesammtbetriebsausgaben der Jahre vor 1884 zu ermöglichen, lassen wir hier noch die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die neu in die Betriebsrechnung eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.

			1885	1886	1887
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. *b.* Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer	Fr.	947.59	910.95	945.12
	„ Nutzkilometer	Cts.	18.45	16.69	16.83
	„ Lokomotivkilometer	„	18.23	16.46	16.50
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.72	0.66	0.67
IV. Fahrdienst. C. *b.* Erneuerung des Rollmaterials	„ Bahnkilometer	Fr.	470.07	737.08	593.10
	„ Nutzkilometer	Cts.	9.15	13.50	10.56
	„ Lokomotivkilometer	„	9.04	13.32	10.36
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.36	0.53	0.42
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	„ Bahnkilometer	Fr.	1,505.17	1,592.18	1,033.10
	„ Nutzkilometer	Cts.	29.30	29.17	18.39
	„ Lokomotivkilometer	„	28.95	28.77	18.04
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.15	1.16	0.73
Im Ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	2,922.83	3,240.21	2,571.32
	„ Nutzkilometer	Cts.	56.90	59.36	45.78
	„ Lokomotivkilometer	„	56.22	58.55	44.90
	„ Wagenachsenkilometer	„	2.23	2.35	1.82

		1885	1886	1887
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes am Jahresschluss	Kilometer	689	689	689
Durchschnittlich betriebene Länge	„	689	689	689
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.6554	4.6242	4.7517
„ „ „ „	Personenwagenachsen	8.0811	8.0268	8.0965
„ „ „ „	Güterwagenachsen	34.919	32.980	33.793
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	43.00	41.01	41.89
„ „ „ „	Sitzplätze	151.11	150.11	151.79
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	190.67	181.01	185.50
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.215	0.216	0.210
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.736	1.736	1.704
„ „ „ „	Güterwagenachsen	7.501	7.132	7.112
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	9.237	8.868	8.816
„ „ „ „	Sitzplätze	32.459	32.463	31.943
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	40.955	39.145	39.038
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.70	18.70	18.75
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.4602	5.4886	5.4892
b) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	30,138	31,730	33,834
	„ Tag „	82.6	86.9	92.7
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	44,779	45,396	45,882
	„ Tag „	122.6	124.4	125.7
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	55,112	56,078	58,027
	„ Tag „	151.0	153.6	158.9
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt .	„ Jahr „	58,538	60,970	60,009
	„ Tag „	160.4	167.0	164.4
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		25.14	24.85	24.81
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	11.22	9.89	9.99
„ Zugskilometer	„	11.69	10.40	10.56
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.448	0.399	0.404
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	7.6121	7.8065	8.1028
„ Zugskilometer	„	7.9273	8.2117	8.5655
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.3035	0.3153	0.3277
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0181	0.0184	0.0174
„ Zugskilometer	„	0.0188	0.0193	0.0184
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.00072	0.00074	0.00071
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	16.7962	17.2960	17.6568
„ Zugskilometer	„	17.4917	18.1937	18.6651
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.6697	0.6985	0.7142

	1885	1886	1887
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . . Centimes	1.2538	1.0173	0.8541
„ Zugskilometer . . . . . „	1.3057	1.0701	0.9029
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . . . „	0.943	0.903	0.922
„ Zugskilometer . . . . . „	0.982	0.950	0.975
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer . . . . . Franken	1,571.12	1,610.79	1,685.08
„ Lokomotivkilometer . . . . Centimes	30.22	29.10	29.42
„ Zugskilometer . . . . . „	31.47	30.61	31.10
„ Wagenachsenkilometer . . . . „	1.20	1.18	1.19
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . . . Kilometer	13,339	14,649	14,144
und zwar jede Personenwagenachse . „	19,495	20,102	20,026
„ Güterwagenachse . . „	11,914	13,321	12,735
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . .	92.88	98.86	103.32
„ Güterwagenachsen . . .	265.92	278.18	285.98
„ Personen- u. Güterwagenachsen	358.80	377.04	389.30
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . . . Prozente	45.71	45.12	42.77
„ fremde Wagen . . . . . „	54.29	54.88	57.23
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.0033	0.0033	0.0052
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . . . Franken	650.01	681.70	681.64
„ Wagenachse und Jahr . . . . . „	70.37	76.87	77.32
„ Wagenachsenkilometer . . . . . Centimes	0.528	0.525	0.547
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . . . Prozente	31.32	30.23	29.97
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . „	33.15	35.49	35.57

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

1886		1887
Fr. 13,782,708. 02 Cts.	Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes	Fr. 13,783,748. 20 Cts.
„ 1,368,611. 77 „	Verschiedene Einnahmen	„ 939,109. 33 „
Fr. 15,151,319. 79 Cts.		Fr. 14,722,857. 53 Cts.
„ 7,897,329. 12 „	Betriebsausgaben	„ 7,491,337. 87 „
Fr. 7,253,990. 67 Cts.	Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	Fr. 7,231,519. 66 Cts.
	47.88 % in Prozenten der Bruttoeinnahmen 49.12 %	
	Fr. 12,861. 69 Cts. per Bahnkilometer (564) Fr. 12,821. 84 Cts.	
	„ 2. 57 „ „ Zugskilometer „ 2. 50 „	
	„ 2. 46 „ „ Nutzkilometer „ 2. 40 „	
„ 1,212,159. 39 „	Zuschüsse aus den Spezialfonds	„ 1,181,598. 20 „
„ 250,313. 19 „	Ertrag von Kapitalien	„ 393,456. 40 „
„ 235,953. 05 „	Ertrag von Nebengeschäften	„ 193,214. 99 „
„ 96,490. 88 „	Aus sonstigen Quellen	„ 70,873. 29 „
Fr. 9,048,907. 18 Cts.		Fr. 9,070,662. 54 Cts.
	Davon kommen in Abzug:	
	Conto-Correntzinse und	
	Fr. 327,294. 47 Cts. Provisionen Fr. 525,553. 65 Cts.	
	„ 1,550,000. — „ Einlage in die Spezialfonds „ 1,550,000. — „	
	„ 38,705. 38 „ Abschreibungen „ 35,141. 92 „	
	Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	
	„ 13,250. 71 „ „ —. — „	
„ 1,929,250. 56 „		„ 2,110,695. 57 „
Fr. 7,119,656. 62 Cts.	Reinertrag des eigenen Netzes	Fr. 6,959,966. 97 Cts.
	Hiezu kommt ferner:	
„ 1,266,013. 80 „	Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	„ 1,525,785. 31 „
Fr. 8,385,670. 42 Cts.	Verfügbar für Verzinsung der Anleihen	Fr. 8,485,752. 28 Cts.
„ 31,021. 58 „	und mit Hinzurechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	„ 186,178. 97 „
Fr. 8,416,692. — Cts.	Total	Fr. 8,671,931. 25 Cts.
	Hievon sind erforderlich:	
	für Verzinsung älterer Obligationen-	
	Fr. 1,159,000. — Cts. anleihen Fr. 484,000. — Cts.	
	für Verzinsung von Sub-	
	„ 116,500. — „ ventionsdarleihen „ 116,500. — „	
Fr. 8,416,692. — Cts.	Fr. 1,275,500. — Cts. Übertrag Fr. 600,500. — Cts.	Fr. 8,671,931. 25 Cts.

Fr. 8,416,692. — Cts.	Fr. 1,275,500. — Cts.	. . Übertrag . .	Fr. 600,500. — Cts.	Fr. 8,671,931. 25 Cts.
	„ 4,631,487. 50 „	für Verzinsung des Hypothekaranleihens von 160 Millionen Franken	„ 5,108,897. 90 „	
„ 6,026,987. 50 „	„ 120,000. — „	für Verzinsung des Anleihens von 3 Millionen Franken der Ostsektion der ehemaligen . Nationalbahn .	„ 120,000. — „	„ 5,829,397. 90 „
Fr. 2,389,704. 50 Cts.	. . . . .	. Total-Reinertrag .	. . . . .	Fr. 2,842,533. 35 Cts.
„ 1,040,000. — „	. . . .	Verwendet für Amortisationen	. . .	„ 1,040,000. — „
Fr. 1,349,704. 50 Cts.	. . . .	Zur Verfügung der Aktionäre	. . .	Fr. 1,802,533. 35 Cts.

Zieht man von obiger Totalsumme von Fr. 2,842,533. 35 Cts. den Saldovortrag vom Vorjahr mit Fr. 186,178. 97 Cts. ab, so verbleibt ein Restbetrag von Fr. 2,656,354. 38 Cts. Hiebei ist aber zu bemerken, dass unter den Ausgaben für „Conto-Correntzinse und Provisionen“ eine erste Rate der Konversionskosten des Anleihens von 87 Millionen Franken mit Fr. 284,145. 84 Cts. inbegriffen ist, von denen der Rechnung für 1887 eigentlich nur ein ganz kleiner Theil zur Last fällt, zumal dieser Rechnung aus der Konversion blos die Zinsersparniss für ein Quartal, d. h. etwa Fr. 106,000. — Cts., zu gute kam. Die zwei folgenden Jahre werden noch mit je Fr. 210,000. — Cts. Tilgungskosten der Konversion belastet werden, wogegen ihnen aber die Zinsersparniss für ein volles Jahr zu statten kommt. Demnach werden sich, als Folge jener Konversion, die Jahresrechnungen der zwei nächsten Jahre um je etwa Fr. 400,000. — Cts., diejenigen von 1890 an aber um je Fr. 600,000. — Cts. günstiger gestalten als die Rechnung von 1887.

Die vorstehenden Differenzen zwischen den Betriebseinnahmen der Jahre 1886 und 1887, welche unter Abschnitt IV, B und diejenigen der Betriebsausgaben, welche unter Abschnitt IV, C des Berichtes bereits Erörterung gefunden haben, berühren wir hier nicht weiter und fügen nur über die andern Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung, soweit es wünschbar erscheint, einige Erläuterungen bei und zwar in der Reihenfolge, wie sie in letzterer Rechnung erscheinen.

Der Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien hat sich im Jahr 1887 gegenüber dem Vorjahr um Fr. 259,771. 51 Cts. gehoben. Auf die Betheiligung an der Linie Zürich-Zug-Luzern entfallen hievon Fr. 242,370, herrührend einerseits aus der höhern Dividende (9 % gegen 7.68 %), welche für diese Unternehmung ausgeworfen werden konnte, und anderseits aus der im vorjährigen Bericht erwähnten, mit 1. Januar 1887 in Kraft getretenen vollen Gewinnberechtigung für das gesammte Betheiligungskapital der Nordostbahn von Fr. 9,626,000. Weitere Fr. 29,327. 70 Cts. hat der Antheil am Reinertrag der Aargauischen Südbahn als Einnahmevermehrung aufzuweisen, indem der Antheil im Berichtsjahre Fr. 239,757. 86 Cts. = 4.116 % des auf Fr. 5,825,000 gestiegenen Betheiligungskapitals gegen Fr. 210,430. 16 Cts. = 3.629 % des Betheiligungskapitals von Fr. 5,797,467. 21 Cts. im Jahre 1886 betrug. Eine kleine Verbesserung ist auch dadurch eingetreten, dass die Quote, welche die Nordostbahn an das Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten zu vergüten hatte, im Jahr 1887 Fr. 1,087. 20 Cts. weniger betragen hat, als im Vorjahr, nämlich Fr. 7,189. 58 Cts. gegen Fr. 8,276. 78 Cts. Dagegen ist auf dem Antheil am Reinertrag der Bötzbergbahn neuerdings ein etwelcher Einnahmenrückgang und zwar von Fr. 13,013. 39 Cts. zu verzeichnen. Im Jahr 1886 bezifferte sich der Ertragsantheil auf Fr. 439,890. 42 Cts. =

3.763 % des Betheiligungskapitals von Fr. 11,688,854. 88 Cts., im Berichtsjahr nur auf Fr. 426,877. 03 Cts. = 3.644 % des auf Fr. 11,714,000 erhöhten Betheiligungskapitals.

Im Ganzen hat die sich auf Fr. 27,665,000 belaufende Betheiligung der Nordostbahn an den vier genannten Unternehmungen im Berichtsjahr Fr. 1,525,785. 31 Cts., gleich einem Zinse von 5.515 % eingebracht, gegen 4.437 % im Jahr 1886.

Auf den verfügbaren Kapitalien wurde ein Mehrertrag von Fr. 143,143. 21 Cts. erzielt. (1887 Fr. 393,456. 40 Cts. gegen 1886 mit Fr. 250,313. 19 Cts.) Fr. 74,323. 99 Cts. mehr ergaben nämlich die zeitweisen Placements flüssiger Gelder; Fr. 57,835. 50 Cts. wurden durch Discontirung von auf 1. Oktober 1887 gekündeten Obligationen der Emissionen I—III unsers Anleihens von 160 Millionen Franken und an Zinsen auf Schuldbriefen mehr eingenommen; dazu kamen an ausserordentlichen Einnahmen noch Fr. 7,500 Zinse auf den von der Schweizerischen Centralbahn seiner Zeit zu viel berechneten Bauleitungskosten für die Aargauische Südbahn und Fr. 6,662. 60 Cts. Verzugszinse der Stadt Zürich für Landabtretung zum Industriegeleise bei Wipkingen. Aber auch der Ausgabentitel „Contocorrentzinse und Provisionen“ weist eine Zunahme auf von Fr. 198,259. 18 Cts. (1887 Fr. 525,553. 65 Cts. gegen 1886 mit Fr. 327,294. 47 Cts.). An Contocorrentzinsen wurden speziell Fr. 58,202. 71 Cts. mehr verausgabt, wovon Fr. 12,005. 40 Cts. für Verzinsung des gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 28. Juni 1887 mit einer weitern Zuwendung von Fr. 500,000 geäufneten Fonds für Reorganisation der Pensions- und Hülfskassa; Fr. 21,971. 13 Cts. für Zinsen auf vorzeitig liberirten Obligationen des neuen 4 % Anleihens von 87 Millionen Franken vom 1. Oktober 1887 und der Rest für Scontoüberträge des Wechselportefeuilles auf das neue Rechnungsjahr. Die Hauptdifferenz entfällt aber mit Fr. 140,056. 47 Cts. auf die Abschreibung der Emissionskosten und theilweise Tilgung (1/3) der Provision an das Garantiekonsortium des vorerwähnten Anleihens von 87 Millionen Franken.

Näheres über den Ertrag des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee und Zürichsee ist im Abschnitt E des Berichtes enthalten.

Der Betrieb der Imprägniranstalt warf einen Reinertrag von Fr. 8,558. 12 Cts. ab (1886 Fr. 4,611. 49 Cts.). Die Leistungen bestanden in dem Imprägniren von 2,216 m^3 verschiedener Holzwaaren für die eigene Verwaltung und von 2,724 m^3 Schwellen u. s. w. für Private, im Total somit von 4,940 m^3 gegen 3,953 m^3 im Vorjahr.

Wie schon in den beiden letzten Geschäftsberichten bemerkt, bildet die unter dem Titel „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ jeweilen erscheinende Einnahme nur die Ausgleichung für die gemäss bundesräthlicher Verordnung theils in die Betriebsrechnung eingestellten, theils an den Reinerträgen dritter Unternehmungen gekürzten Verwendungen aus dem Erneuerungs- und Versicherungsfonds. Der Übersichtlichkeit halber stellen wir indessen auch hier diese Verwendungen nach den betreffenden Verrechnungsrubriken wieder zusammen.

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds:

Betriebsrechnung II, B. *b:*	Erneuerung des Oberbaues	Fr.	651,189. 18 Cts.
IV, C. *b:*	Erneuerung des Rollmaterials	„	408,646. 07 „
V, C. 8:	Verschiedenes	„	15,992. 67 „
Gewinn- und Verlustrechnung 3 *b:*	Ertrag der Bötzbergbahn	„	19,317. 37 „
Nebengeschäfte:	Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	„ ÷	41. 70 „
	Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	„	51,048. 87 „
	Übertrag	Fr.	1,146,152. 46 Cts.

Übertrag	Fr. 1,146,152. 46 Cts.
2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds:	
Betriebsrechnung V, C. 3: Unfallentschädigungen	„ 35,445. 74 „
Summa gleich Ziffer 8 der Gewinn- und Verlustrechnung	Fr. 1,181,598. 20 Cts.

Die Verzinsung der konsolidirten Anleihen erheischte 1887 im Ganzen Fr. 5,829,397. 90 Cts. gegen Fr. 6,026,987. 50 Cts. im Jahr 1886, somit im Berichtsjahre Fr. 197,589. 60 Cts. weniger. Es ist diese Zinsenersparniss die Folge der am 1. Oktober 1886 und am 1. Oktober 1887 stattgehabten Konversionen des ehemaligen $4^1/_2$ % Gemeinschaftsanleihens mit der Schweizerischen Centralbahn von 20 Millionen Franken, sowie der $4^1/_2$ % und $4^1/_4$ % Emissionen I—III unsers Anleihens von 160 Millionen Franken in neue 4 % Anleihen.

Auf ersterm Anleihen bezifferte sich die Mehrersparniss gegen 1886 für $^3/_4$ Jahre zu $^1/_2$ % auf		Fr. 75,000. — Cts.
und auf dem Ersatzanleihen von 87 Millionen Franken (wovon jedoch Fr. 280,000 noch nicht begeben sind) für die genannten drei Emissionen		
$^1/_2$ % auf Fr. 83,240,000 für $^1/_4$ Jahr	Fr. 104,050	
$^1/_4$ % „ „ 3,480,000 „ $^1/_4$ „	„ 2,175	„ 106,225. — „
Hiezu kommt: Zinsenwegfall auf den		
a) Ausloosungen von Fr. 380,000 am 1. Februar 1887 für 11 Monate . . .		„ 15,652. 10 „
b) „ „ „ 190,000 am 1. Februar 1886 für 1 Monat		„ 712. 50 „
Zusammen wie oben		Fr. 197,589. 60 Cts.

Die unter der Ausgabenrubrik 5 *a* aufgeführten Fr. 35,141. 92 Cts., verwendet zu Abschreibungen am Bauconto, umfassen die nach Abzug des Werthes der gewonnenen Altmaterialien entstandenen Verluste auf den nachbezeichneten Bauobjekten:

1. Abschreibung des Minderwerthes von anlässlich des Geleisumbaues ausgehobenen elf Weichenverbindungen auf der Station Wallisellen	Fr. 25,561. 56 Cts.
2. Ebenso von vier ausgehobenen Weichenverbindungen auf der Station Ruppersweil	„ 7,905. 56 „
3. Abschreibung des Mindererlöses für eine verkaufte Wärterbude bei Kil. 26 auf der linksufrigen Zürichseebahn	„ 622. 40 „
4. Abschreibung der abgebrochenen Kopframpen auf den Stationen Oberrieden und Töss	„ 880. — „
5. Abschreibung des Minderwerthes von zurückgezogenem disponiblem Inventar .	„ 172. 40 „
Summa wie oben	Fr. 35,141. 92 Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1886		1887		1886		1887	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	22,979	21.56	20,262	19.65	34,393. 78	34.97	32,900. 67	32.57
„ „ II. „ . .	26,606	24.97	25,400	24.63	28,273. 19	28.73	27,500. 10	27.22
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	10,278	9.65	8,416	8.16	6,923. 02	7.03	6,820. —	6.75
„ „ „ II. „ . .	23,936	22.46	19,838	19.24	12,594. 14	12.80	10,787. 93	10.68
Abonnementsbillete I. „ . .	2,705	2.54	2,315	2.24	2,140. 09	2.17	1,719. 84	1.70
„ II. „ . .	2,436	2.29	2,167	2.10	1,452. 93	1.47	991. 35	0.98
Lustfahrtbillete I. „ . .	7,460	7.00	8,962	8.69	8,639. 23	8.78	13,786. 77	13.65
„ II. „ . .	10,181	9.53	15,769	15.29	3,986. —	4.05	6,514. 08	6.45
Total .	106,581	100	103,129	100	98,402. 38	100	101,020. 74	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	43,422	40.74	39,955	38.74	52,096. 12	52.94	55,227. 28	54.67
II. „	63,159	59.26	63,174	61.26	46,306. 26	47.06	45,793. 46	45.33
Total .	106,581	100	103,129	100	98,402. 38	100	101,020. 74	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	483	.	444	.	4,153. 71	.	3,874. 63	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	81	1.94	109	5.06				
„ b, schweres Vieh . . .	1,462	34.95	780	36.20				
„ c, leichtes „ . . .	1,545	36.94	408	18.93	7,706. 87	.	4,926. 69	.
„ d, Schweine	160	3.82	59	2.74				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	368	8.80	386	17.91				
Hunde	567	13.55	413	19.16				
Total .	4,183	100	2,155	100	7,706. 87	.	4,926. 69	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,591	1.00	1,500	0.95				
Stückgut	7,851	4.93	9,654	6.14				
Massengut A	7,495	4.71	7,238	4.60				
„ B	22,485	14.12	22,228	14.13	436,520. 95	.	437,804. 28	.
Spezialtarif I	68,476	42.99	66,608	42.35				
„ II	32,339	20.30	30,622	19.48				
„ III	19,026	11.95	19,421	12.35				
Total .	159,263	100	157,271	100	436,520. 95	.	437,804. 28	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	198. 93	.	161. 53	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	546,982. 84		547,787. 87	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	98,402. 38	17.99	101,020. 74	18.44
Gepäcktransport	.	.	.	.	4,153. 71	0.76	3,874. 63	0.71
Viehtransport	.	.	.		7,706. 87	1.41	4,926. 69	0.90
Gütertransport	.	.	.	.	436,520. 95	79.80	437,804. 28	79.92
Verschiedenes	.	.	.	.	198. 93	0.04	161. 53	0.03
Total .	.	.	.	.	546,982. 84	100	547,787. 87	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1887	103,129	101,020	74	444	3,874	63	2,155	4,926	69	157,271	437,804	28	161	53	547,787	87
1886	106,581	98,402	38	483	4,153	71	4,183	7,706	87	159,263	436,520	95	198	93	546,982	84
mehr als 1886	—	2,618	36	—	—	—	—	—	—	—	1,283	33	—	—	805	03
weniger „ „	3,452	—	—	39	279	08	2,028	2,780	18	1,992	—	—	37	40	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1887	Fr. 0. 98	Fr. 8. 73	Fr. 2. 29	Fr. 2. 78
1886	„ 0. 92	„ 8. 60	„ 1. 84	„ 2. 74

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1886				**1887**			Gegenüber 1886			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.65	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.66	—	—	—	—
12,499	46	3.32	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	12,044	96	3.20	—	—	454	50
120,069	30	31.87	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	119,922	66	31.85	—	—	146	64
2,749	37	0.73	4. Bekleidung desselben	2,370	22	0.63	—	—	379	15
2,376	34	0.63	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	3,257	37	0.86	881	03	—	—
64,150	70	17.02	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	62,001	60	16.46	—	—	2,149	10
92,946	20	24.67	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	96,719	45	25.68	3,773	25	—	—
46,157	73	12.25	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	42,909	27	11.39	—	—	3,248	46
6,135	48	1.63	10. Assekuranzprämien	8,510	50	2.26	2,375	02	—	—
19,721	58	5.23	11. Verschiedenes	18,847	08	5.01	—	—	874	50
376,806	16	100	. . . . Total	376,583	11	100	—	—	223	05

Die Schwankungen in den Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sind unerheblich; die Mindereinnahme aus dem Viehverkehr rührt von geringerer Einfuhr von Kleinvieh (Schweinen) und von Schlachtvieh aus dem Vorarlberg beziehungsweise aus Österreich her.

Die Ausgaben im Total zeigen gegenüber dem Vorjahr eine kleine Verminderung, indem drei Posten Mehrausgaben sechs Posten Minderausgaben gegenüber stehen. Die erstern werden begründet: zu Kap. 5 durch Buchung des diesseitigen Antheils an den wesentlich aus Druckkosten bestehenden Auslagen des Bodenseeverbandes auf diesem Kapitel, statt wie bisher auf Kap. 11, zu Kap. 8 durch grössere Leistungen der Dampffähre und Gutschrift geringerer

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

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

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

Betriebsmaterial.

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

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

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

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1886		1887		1886		1887	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	31,580	4.12	30,128	3.93	31,367. 93	8.42	30,134. 27	8.14
„ „ . . II. „	125,480	16.38	125,006	16.37	66,791. 92	17.93	65,680. 67	17.75
Hin- und Rückfahrt . I. „	126,610	16.52	125,450	16.43	91,882. 39	24.67	91,069. 35	24.61
„ „ . II. „	357,774	46.70	356,440	46.67	148,292. 66	39.82	146,376. 56	39.56
Abonnementsbillete . I. „	42,138	5.50	40,308	5.28	9,852. 75	2.65	9,167. 50	2.48
„ . II. „	53,949	7.04	50,724	6.64	9,643. 30	2.59	9,334. 60	2.52
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	14,251	1.86	19,163	2.51	9,401. 61	2.52	11,966. 15	3.24
II. „	14,402	1.88	16,561	2.17	5,216. 05	1.40	6,300. 25	1.70
Total .	766,184	100	763,780	100	372,448. 61	100	370,029. 35	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	214,579	28.01	215,049	28.16	142,504. 68	38.26	142,337. 27	38.47
II. „	551,605	71.99	548,731	71.84	229,943. 93	61.74	227,692. 08	61.53
	766,184	100	763,780	100	372,448. 61	100	370,029. 35	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	839	.	784	.	6,756. 25	.	6,727. 75	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	12	0.24	20	0.45				
„ II	2,079	42.21	1,675	37.49	5,284. 15	.	4,683. 60	.
„ III	2,639	53.59	2,592	58.01				
„ IV	195	3.96	181	4.05				
Total .	4,925	100	4,468	100	5,284. 15	.	4,683. 60	.
*** IV. Gütertransport.**	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,316	6.90	3,035	6.02				
Stück-Klasse I	3,574	7.43	3,860	7.65				
„ II	8,033	16.70	8,594	17.03				
Wagenladungen Klasse A . .	817	1.70	879	1.74				
„ „ B . .	2,344	4.87	2,016	4.00				
Spezialtarif „ I_a . .	2,462	5.12	2,409	4.77	111,040. 34	.	112,873. 24	.
„ „ I_b . .	4,017	8.35	4,232	8.39				
„ „ II_a . .	604	1.26	639	1.27				
„ „ II_b . .	951	1.98	392	0.78				
„ „ III_a . .	1,045	2.17	1,452	2.88				
„ „ III_b . .	20,928	43.52	22,938	45.47				
	48,091	100	50,446	100	111,040. 34	.	112,873. 24	.
Lokalspesen	.	.	.	.	18,560. 30	.	17,806. 60	.
Total .	.	.	.	.	129,600. 64	.	130,679. 84	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,984. —	.	2,603. —	.
Gesammttotal	.	.	.	.	517,073. 65	.	514,723. 54	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	372,448. 61	72.03	370,029. 35	71.89
Gepäcktransport	.	.	.	.	6,756. 25	1.31	6,727. 75	1.31
Viehtransport	.	.	.	.	5,284. 15	1.02	4,683. 60	0.91
Gütertransport	.	.	.	.	129,600. 64	25.06	130,679. 84	25.39
Verschiedenes	.	.	.	.	2,984. —	0.58	2,603. —	0.50
Total .	.	.	.	.	517,073. 65	100	514,723. 54	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1887	763,780	370,029	35	784	6,727	75	4,468	4,683	60	50,446	130,679	84	2,603	—	514,723	54
1886	766,184	372,448	61	839	6,756	25	4,925	5,284	15	48,091	129,600	64	2,984	—	517,073	65
mehr als 1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,355	1,079	20	—	—	—	—
weniger „ „	2,404	2,419	26	55	28	50	457	600	55	—	—	—	381	—	2,350	11

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1887	Fr. 0. 48	Fr. 8. 58	Fr. 1. 05	Fr. 2. 59
1886	„ 0. 49	„ 8. 05	„ 1. 07	„ 2. 69

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1886				**1887**			Gegenüber 1886			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.34	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.33	—	—	—	—
18,588	80	4.13	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	17,540	—	3.90	—	—	1,048	80
206,912	63	46.02	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	215,541	03	47.87	8,628	40	—	—
4,003	18	0.89	4. Bekleidung desselben	3,421	69	0.76	—	—	581	49
16,172	76	3.60	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse. Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	16,156	70	3.59	—	—	16	06
110,760	57	24.64	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	116,535	65	25.88	5,775	08	—	—
65,819	95	14.64	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	57,494	04	12.77	—	—	8,325	91
2,146	35	0.48	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,261	30	0.50	114	95	—	—
10,175	89	2.26	9. Verschiedenes	6,313	85	1.40	—	—	3,862	04
449,580	13	100	. . . . . Total	450,264	26	100	684	13	—	—

Die Mutationen im Verkehr beziehungsweise in den Einnahmen aus demselben geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

Die Ausgaben im Berichtsjahr sind annähernd gleich wie im Vorjahr geblieben, indem einige Posten Mehrausgaben durch Minderausgaben auf andern Titeln ausgeglichen worden sind. Im Einzelnen ist zu bemerken: die Mehrausgabe bei Kap. 3 ist entstanden durch Personalvermehrung, grössere Fahrleistung und Aufbesserung der Nebenbezüge des Personals, und diejenige auf Kap. 6 wesentlich durch die in der Reisesaison erfolgte tägliche Verwendung des Salondampfbootes „Helvetia“, welches erheblich mehr Kohlen konsumirt als die andern Zürichseeboote. Die Minderausgabe für den Schiffsunterhalt (Kap. 7) ist eine zufällige, indem im Vorjahr zwei Dampfboote Hauptreparaturen unterzogen wurden, im Berichtsjahr aber ausser den laufenden Reparaturen nur die Hauptreparatur des Bootes „Linth-Escher“ stattfand. Die Minderausgabe auf Kap. 9 rührt daher, dass im Berichtsjahr weniger Reparaturen an Landungsstegen und Baggerungsarbeiten als im Vorjahr nothwendig waren.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1886					1887				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	517,073	65	1	79	—	514,723	54	1	72	—
Ausgaben	449,580	13	1	56	86. 95	450,264	26	1	50	87.48
Vorschlag .	67,493	52	—	23	13. 05	64,459	28	—	22	12.52

Betriebsmaterial.

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

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

		1886	1887
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	245,225	254,961
und zwar in	Zeitstunden	18,680	19,074
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.13	13.37
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	24,695	24,942
und zwar in	Zeitstunden	3,364	3,446
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.34	7.24
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	18,176	19,360
und zwar in	Zeitstunden	1,371	1,483
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.26	13.05
Total: Zurückgelegte	„	288,096	299,263
	Zeitstunden	23,415	24,003
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.30	12.47
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	59.500	70,500
Steinkohlen	Tonnen	4,279.350	4,561,750
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	4,303.150	4,589,950
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	14.937	15.338
„ „ Zeitstunde	„	183.777	191.224
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	99,449. 64	107,434. 95
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	34.52	35.90
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4. 25	4. 48
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen .	Tonnen	13.796	11.097
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.048	0.037
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.589	0.462
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	8,291. 16	6,118. 64
per Kilometer	Centimes	2.88	2.04
„ Zeitstunde	„	35.41	25.49
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	65,819. 95	57,494. 04
per Kilometer . .	Centimes	22.85	19.21

3. Werkstättebetrieb.

Mit dem im Jahre 1883 erfolgten Bezug der neuen Wagenreparatur- und Malerwerkstätte, der Kesselschmiede, sowie der im Vorjahr ausgeführten Erweiterung der Spenglerwerkstätte, konnten die Leistungen dieser Abtheilungen der Hauptwerkstätte Zürich erheblich gesteigert werden. Immerhin ist diese Werkstätte in Betracht ihrer dermaligen räumlichen Ausdehnung an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, während sich die Anforderungen an dieselbe mit dem Alter des Rollmaterials und mit der Erweiterung des Bahnnetzes steigern, was insbesondere bezüglich der Wagen, die für ihren Unterhalt grössere Anlagen beanspruchen, der Fall ist.

Wie bisanhin musste sich die Hauptwerkstätte im Berichtsjahr im Speziellen mit dem Unterhalt und der Erneuerung der Lokomotiven und Wagen befassen, während die Filialwerkstätten Romanshorn und Wollishofen vorzugsweise der Wiederherstellung der Dampf- und Schleppboote der Gesellschaft auf dem Boden- und Zürichsee sammt Ausrüstungsgegenständen oblagen.

Im Fernern wurden die Arbeitskräfte durch die zugewiesenen Arbeiten für den Unterhalt des Oberbaues, der technischen Einrichtungen der Bahnhöfe, der Bahn- und Stationsinventare, des Bahntelegraphen, in Anspruch genommen. Zu diesen Arbeiten, für deren Kosten der Betriebsconto und der Erneuerungsfonds belastet wurden, kamen diejenigen auf Bauconto im Betrage von Fr. 15,145. 75 Cts., von denen namentlich die Herstellung von zwölf neuen Stationsumladewagen mit Fr. 10,058. 51 Cts. zu erwähnen sind. Auf Conto Materialrechnung des Oberingenieurs für den Bahnbetrieb wurden 60 einfache Weichen, sowie grössere Partien von Weichenzungen, Kreuzungen und andere Oberbaubestandtheile angefertigt. Die Kosten der Arbeiten auf diesem Conto beziffern sich auf Fr. 22,082. 60 Cts. Hieran reihten sich die Arbeiten und Lieferungen für die Materialverwaltung: Anfertigung von hölzernen Bremsklötzen, Plomben, Leinölfirniss u. s. w. mit Fr. 3503. 30 Cts.

Der Conto Erneuerungsfonds ist für Arbeiten im Betrage von Fr. 123,454. 79 Cts. belastet worden.

Hievon entfallen	Fr. 99,095. 77 Cts.
auf den Ersatz von 2 Dampfkesseln, 14 Feuerbüchsen, 1720 Siederöhren, 567 Bandagen, 27 Achsen und 108 Radsternen.	
Dagegen sind	„ 35,771. 45 „
für Abgangsmaterialien erlöst worden, so dass die Kosten dieser Ersatzstücke auf . .	Fr. 63,324. 32 Cts.
zu stehen kommen.	

Auf Conto Erneuerungsfonds ist im Weitern die Lokomotive Serie A 2 T No. 66 mit einem Kostenaufwande von Fr. 19,510. 32 Cts. umgebaut worden.

Auf diesen Conto kamen ferner die Einrichtungskosten von Luftdruckbremsen und Bremsleitungen (ausschliesslich Beschaffung der eigentlichen Apparate) und zwar nach System Schleifer für 5 Lokomotiven, 11 Personenwagen und 3 Gepäckwagen (Kosten Fr. 7541. 04 Cts.) und nach System Wenger an 45 Personenwagen, 2 Krankenwagen, 7 Gepäckwagen und 6 Güterwagen (Kosten Fr. 11,394. 36 Cts.).

Sodann ist im Vorjahre das Dampfboot „Linth-Escher“ auf dem Zürichsee einer Hauptreparatur, verbunden mit dem Ersatz beider Kessel, unterzogen worden; die Kosten betrugen Fr. 28,498. 12 Cts., wovon dem Erneuerungsfonds Fr. 21,698. 12 Cts. und dem Betrieb Fr. 6800 belastet worden sind. Endlich wurde im Berichtsjahr die Hauptreparatur des Zürichsee-Dampfbootes „Concordia“, mit Einsetzen neuer Kessel, und der Umbau des Bodensee-Dampfbootes „Thurgau“, mit einer Hauptreparatur des ganzen Schiffes, der Maschine und Kessel und der Erstellung eines Oberdeckes, sowie elektrischer Beleuchtung in Angriff genommen.

Auf Rechnung von Privaten und andern Eisenbahnverwaltungen hat die Werkstätte für Fr. 14,712. 70 Cts. Arbeiten ausgeführt.

Der Werthbetrag der Arbeitsleistung der Werkstätte für den Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven beziffert sich auf Fr. 444,975. 58 Cts. (1886: Fr. 428,068. 41 Cts.), und für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen Fr. 470,009. 62 Cts. (1886: Fr. 469,688. 61 Cts.), worin Fr. 82,862. 97 Cts. zu Lasten des Erneuerungsfonds inbegriffen sind.

Die Zahl der Werkstättearbeiter, einschliesslich Filiale Romanshorn, Depot Winterthur und Werfte Wollishofen, betrug zu Ende des Berichtsjahres 496 (1886: 437).

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1886	1887
An Einnahmen . . .	Fr. 1,117,157. 99 Cts.	Fr. 1,243,960. 69 Cts.
An Ausgaben . . .	„ 1,098,849. 98 „	„ 1,230,741. 58 „
Einnahmenüberschuss . .	Fr. 18,308. 01 Cts.	Fr. 13,219. 11 Cts.

4. Unfälle.

Eigentliche Eisenbahnunfälle sind im Berichtsjahr **11** begegnet, nämlich 8 Entgleisungen, wovon eine auf offener Linie und 7 auf den Stationen, sowie 3 Zusammenstösse, alle auf Stationen.

Von diesen Unfällen wurden keine Menschen betroffen.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden getödtet 9, verletzt 18 Personen. Die Todesfälle betrafen 2 Reisende, 3 Angestellte und 4 Drittpersonen; die Verletzungen 1 Passagier, 13 Angestellte und 4 Drittpersonen.

In 17 von diesen 27 Fällen von Tödtungen und Verletzungen lag Selbstverschulden vor.

In den angegebenen Ziffern sind nicht inbegriffen 2 Selbstmorde und 1 Selbstmordversuch, welche auf der Bahn stattgefunden haben.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1887 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:	
1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden)	Fr. 14,105,959. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . .	„ 34,940,000. — „
	Fr. 49,045,959. — Cts.
b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:	
Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 522,000. — „
Total	Fr. 49,567,959. — Cts.
Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfonds erzeigt mit Ende 1887 einen Saldo von	Fr. 630,345. 38 Cts.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte auf Personalconto	155	
ebenso und Arbeiter auf andern Conti	43	
		198
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter) auf Personalconto	387	
ebenso und Arbeiter auf andern Conti	579	
		966
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalconto		1909
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalconto	373	
ebenso und Arbeiter (wovon 503 Werkstättenarbeiter) auf andern Conti	521	
		894
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalconto	2824	
„ andern Conti	1143	
		3967
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 5,76 Angestellte (im Vorjahr 5,54).		
V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter	192	
VI. Imprägniranstalt, Arbeiter	10	
		202
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals		**4169**

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse.

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 1,152,269. 13 Cts.
Im Jahr 1887 kamen an Einnahmen hinzu:		
Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft Fr. 50,000. — Cts.		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . „ 137,086. 78 „		
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . „ 56,000. 41 „		
	Fr. 243,087. 19 Cts.	
Übertrag . .	Fr. 243,087. 19 Cts.	Fr. 1,152,269. 13 Cts.

Übertrag . .		Fr. 243,087. 19 Cts.	Fr. 1,152,269. 13 Cts.
Die Ausgaben bestehen in:			
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte	Fr. 3,809. 69 Cts.		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten	„ 25. 50 „		
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung . . .	„ 10,800. — „		
Regelmässige Unterstützungen . .	„ 273,750. 61 „		
Verschiedenes	„ 1,154. 90 „		
		„ 289,540. 70 „	
Rückschlag			„ 46,453. 51 „
Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren .		Fr. 1,153,700. — Cts.	
ab: Conto-Corrent-Schuld an die Nordostbahn .		„ 47,884. 38 „	
			Fr. 1,105,815. 62 Cts.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2222 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Die Revision der Statuten der Pensions- und Hülfskasse ist im Berichtsjahr ihrem Abschlusse entgegengeführt worden. Das Nähere hierüber, sowie über anderweitige Massnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes dieses Institutes findet sich im Bericht über die Geschäftsführung des Verwaltungsrathes. Zu verweisen ist auch auf die Mittheilungen über die Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse, Seite 65 dieses Berichtes.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbeiter.

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 39,659. 93 Cts.
Im Jahr 1887 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu		Fr. 29,201. 27 Cts.	
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spitalrechnungen u. dgl. gegenüberstehen . .		„ 29,077. 84 „	
Vorschlag			„ 123. 43 „
Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren . .		Fr. 39,500. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben an die Nordostbahn . .		„ 283. 36 „	
			Fr. 39,783. 36 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1228.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 16,004. 23 Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1887 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme	Fr. 5,801. 40 Cts.	
An Krankengeldern, Spitalrechnungen u. dgl. wurden hinwieder verausgabt	„ 4,891. 85 „	
Vorschlag		„ 909. 55 „
Bestand am 31. Dezember 1887 (siehe umstehend) . .		Fr. 16,913. 78 Cts.

Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren . .	Fr. 16,500. — Cts.	
in Baarschaft . . .	„ 413. 78 „	
		Fr. 16,913. 78 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse für Bahnarbeiter betrug am Schlusse des Berichtsjahres 477.

d) Alfred Escher-Stiftung.

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben . .		Fr. 30,000. — Cts.	
5 % Zinsen hierauf für 1887		„ 1,500. — „	
			Fr. 31,500. — Cts.
Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der Pensions- und Hülfskasse		Fr. 1,000. — Cts.	
ebenso der Zinse von Fr. 10,000 zu Gunsten			
a) der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter . . .	Fr. 430. — Cts.		
b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter	„ 70. — „		
		„ 500. — „	
			„ 1,500. — „

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

Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren	Fr. 30,000. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1886		Fr. 60,862. 12 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1887 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 8,246. 90 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 11,570. 70 „	
Rückschlag		„ 3,323. 80 „
Bestand am 31. Dezember 1887: in Werthpapieren . .	Fr. 57,500. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn . .	„ 38. 32 „	
		Fr. 57,538. 32 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1886 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 87,419. 07 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1887 hinzu . .		Fr. 18,240. 74 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr.	44. 50 Cts.		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 14,528. 59 „		
		„ 14,573. 09 „	
Vorschlag			„ 3,667. 65 „
Bestand am 31. Dezember 1887:			
in Werthpapieren		Fr. 89,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	Fr. 390. 74 Cts.		
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller	„ 1695. 98 „		
		„ 2,086. 72 „	
			Fr. 91,086. 72 Cts.

9. Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hülfskasse.

Diese gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1884 durch einen Beitrag aus dem Reinertrag der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 gebildete Reserve erzeigt auf 31. Dezember 1887 folgenden Bestand:

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1886		Fr. 260,179. 20 Cts.	
Hiezu kamen im Jahr 1887:			
Weitere Dotation aus dem Reinertrag der Betriebsrechnung für 1886 gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 28. Juni 1887	Fr. 500,000. — Cts.		
An Zinsen	„ 20,473. 60 „		
		„ 520,473. 60 „	
Bestand am 31. Dezember 1887			Fr. 780,652. 80 Cts.
nämlich in:			
1. Werthpapieren: 1 4 % Schuldbrief auf die Gemeinde Bachs vom 9. April 1881		Fr. 72,000. — Cts.	
11 4½ % Obligationen des Kantons Zürich vom 12. Februar 1883 zu Fr. 500 .		„ 5,500. — „	
1 4 % Obligation auf die Bank Schaffhausen		„ 10,000. — „	
		Fr. 87,500. — Cts.	
2. Corrent-Guthaben dieses Contos an die Nordostbahn, zu 4 % verzinslich		„ 693,152. 80 „	
Summa wie oben			Fr. 780,652. 80 Cts.