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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 37 (1889)

Artikel: Siebenunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1889

Autor: Escher, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730402

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

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

Siebenunddreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1889.

Inhaltsverzeichniss.

A. Bericht der Direktion.

I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden . . . 3
II. Verhältniss zu andern Transportanstalten . . . 8
III. Finanzverwaltung . . . 16
IV. Betrieb . . . 32
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge . . . 32
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs . . . 33
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel) . . . 33
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken . . . 35
3. „ der Durchschnittsergebnisse . . . 36
4. „ der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten . . . 37
5. „ der Frequenz nach den Stationen . . . 38
6. „ des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn . . . 42
7. „ des Verkehrs nach den Waarengattungen . . . 45
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen . . . 48
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes . . . 49
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken) . . . 49
2. Statistik des Betriebsdienstes . . . 52
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials . . . 55
b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen . . . 57
Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben . . . 60 u. 61
D. Finanzergebniss. . . . 62
E. Verschiedenes . . . 66
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . 66
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . 69
3. Werkstättebetrieb . . . 72
4. Unfälle . . . 72
5. Versicherungen . . . 72
6. Personaletat . . . 73
7. Unterstützungs- und Krankenkassen . . . 73
8. Kautionskassen . . . 75
V. Bahnbau . . . 76
1. Ausbau des Stammnetzes . . . 76
2. Bau neuer Linien . . . 77
VI. Direktion . . . 79

Rechnungen:

I. Betriebsrechnung.
II. Gewinn- und Verlustrechnung.
III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.
IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.
V. Kapitalrechnung.
VI. Bilanz per 31. Dezember 1889, nebst Beilage.
Beilagen:
1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
2. Rechnung über den Erneuerungsfond.
3. Rechnung über den Versicherungsfond.
4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.

B. Bericht des Verwaltungsrathes.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wie beehren uns, Ihnen anmit den 37., das Jahr 1889 betreffenden Geschäftsbericht unserer Unternehmung vorzulegen.

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

Am 28. Juni 1889 wurde ein Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften erlassen. Dasselbe ist mit dem 1. Januar 1890 in Kraft getreten. Nach diesem Gesetze sind die Statuten der Pensions- und Hülfskassen dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen, welche nur zu ertheilen ist, wenn dieselben verschiedenen im Gesetze vorgesehenen Voraussetzungen entsprechen. Als die wesentlichsten unter den letztern dürften zu bezeichnen sein, dass die vorgesehenen Einnahmen nach den Gesetzen der Versicherungstechnik genügen sollen, um die in Aussicht gestellten Leistungen der Kasse zu bestreiten, und dass den Versicherten keine Leistungen vorgeschrieben werden dürfen, welche den wahrscheinlichen Baarwerth der von der Hülfskasse versprochenen Gegenleistung übersteigen. Des Weitern schreibt das Gesetz vor, dass mit den Statuten eine technische Bilanz einzureichen ist, und dass, wenn diese ein Defizit nachweist, dasselbe von der Bahngesellschaft der Hülfskasse ersetzt werden muss. Der Ersatzbetrag ist nach einem vom Bundesrathe festzusetzenden Plane zu amortisiren. Für das Vermögen der Kassen haben die Gesellschaften zu haften. — Das Gesetz erhält insofern rückwirkende Kraft, als es die Gesellschaften nicht bloss verpflichtet, die in Rede stehenden Kassen in Zukunft so einzurichten, dass für gehörige Deckung der durch die Statuten vorgesehenen Leistungen gesorgt ist und die Gesellschaften für allfällige künftige Defizite haftbar erklärt, sondern sie auch zum Erzatz der aus der Zeit vor Erlass des Gesetzes entstandenen Defizite verhält, soweit solche nicht auf dem Wege einer Statutenrevision, welche sich aber innerhalb bestimmter, durch das Gesetz gezogener Schranken zu bewegen hat, beseitigt werden können.

Die seitens unserer Gesellschaft bei der Bundesversammlung anhängig gemachte Frage, ob der Bundesrath berechtigt sei, sich auf dem Wege einer Änderung der Dampfbootkonzessionen eine massgebende Einwirkung auf die Gestaltung der Dampfboottarife, namentlich auch der auf den Güterverkehr bezüglichen, zu verschaffen, fand durch einen Bundesbeschluss vom 18. April 1889 ihre vorläufige Erledigung. Durch denselben wird eine Regelung der Angelegenheit auf dem Wege der Gesetzgebung in Aussicht genommen; eine bezügliche Vorlage seitens des Bundesrathes ist noch nicht erfolgt.

Wie im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnt wurde, sahen sich die Bahnverwaltungen veranlasst, gegen den vom Bundesrath den eidgenössischen Räthen vorgelegten Entwurf zu einem Nachtragsgesetz betreffend Abänderung des Art. 9 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 über die Sonntags- und Werktagsruhe der Eisenbahn- und Dampfschiffangestellten und deren tägliche Präsenz- und

Arbeitszeit Stellung zu nehmen. Dieser Gesetzesentwurf enthält die Bestimmungen, dass jedem Bahnangestellten wenigstens je der dritte Sonntag freizugeben sei, — dass ausserdem jeder Bahnangestellte Anspruch auf mindestens 14 dienstfreie Werktage im Jahr haben solle, — dass sämmtlichen Angestellten auf je 24 Stunden wenigstens eine achtstündige zusammenhängende Ruhepause gewährt werde, — dass überdem um die Mitte der Arbeitszeit täglich eine Hauptruhepause von mindestens einer Stunde und daneben wenigstens zwei weitere Stunden in Form von Zwischenpausen am Morgen und am Abend freigegeben werden, — endlich dass die Präsenzzeit, d. h. die Zeit, während welcher ein Angestellter in Dienstbereitschaft auf dem Posten sein soll, nicht mehr als 16 Stunden, einschliesslich der Ruhepausen von mindestens 3 Stunden, betragen dürfe. Es sind diese Bestimmungen so einschneidender Natur und besonders beim Maschinen- und Zugspersonal so schwer durchführbar, dass der schweizerische Eisenbahnverband beschloss, an die Bundesversammlung eine Eingabe zu richten, in welcher die Bedenken der Bahnverwaltungen gegen den Entwurf niedergelegt sind. Dieselben richteten sich keineswegs gegen den Grundgedanken des Gesetzes, dem Bahnpersonal die nöthige Ruhe und Erholung zu sichern und dasselbe vor Überanstrengung zu schützen, sondern bloss gegen die Art und Weise, wie derselbe ausgeführt werden soll. Die Verwaltungen erklärten sich somit von vorneherein mit der Gewährung von jährlich 31 Ruhetagen und mit der Festsetzung der täglichen Maximal-Präsenzzeit auf 16 Stunden einverstanden; dagegen bekämpften sie hauptsächlich die Forderung, dass unbedingt jedem Angestellten je der dritte Sonntag frei gegeben werde, wonach 17 Ruhetage auf den Sonntag und 14 auf Werktage zu fallen hätten. Vor Allem wurde darauf hingewiesen, dass das Personal durchgehends mit der bestehenden Regelung der Ruhetage zufrieden sei und eine Änderung nicht wünsche, weil die Freisonntage demselben im Allgemeinen viel weniger konveniren als freie Wochentage nach seiner Wahl. Ferner wurden noch folgende wesentliche Bedenken erhoben: Bedürfe der Bahnbetrieb im Allgemeinen schon eines tüchtigen und zuverlässigen Personals, so bestehe diese Nothwendigkeit in gesteigertem Masse für den Sonntagsverkehr; entziehe man nun den Bahnen an den verkehrsreichsten Tagen den dritten Theil ihres mit dem Dienst vertrauten Personals und zwinge sie, dasselbe durch Arbeitskräfte zu ersetzen die dem Dienst nicht in allen Theilen gewachsen seien, so sei das weder im Interesse der Betriebssicherheit, noch in demjenigen der Bahngesellschaften; die Personalvermehrung könnte sich aus naheliegenden Gründen nicht auf die Sonntage beschränken, sondern müsste eine bleibende sein, und es würde daher, weil zur Zeit das Personal nicht überangestrengt sei, Personalüberfluss entstehen mit allen den bekannten übeln Folgen ungenügender Beschäftigung; die weitere Folge wäre eine ökonomische Einbusse für dasjenige Personal, das theilweise nach der Fahrleistung bezahlt werde, und für die Bahngesellschaften würde sie eine jährliche Mehrausgabe von annähernd einer Million Franken zur Folge haben. Die Wünsche der Bahnverwaltungen wurden schliesslich in folgende Punkte zusammengefasst:

1) dass der Gedanke einer strengen Durchführung jedes dritten Freisonntages und der Vorausbestimmung der Ruhetage aufgegeben und dafür lediglich der Grundsatz aufgestellt werde, dass jeder Angestellte Anspruch auf mindestens 31 Ruhetage im Jahr haben soll, und dass dieselben je nach den verschiedenartigen Verhältnissen und Bedürfnissen entweder ganz oder theilweise in bestimmter Reihenfolge oder nach freier Wahl bestimmt werden können;

2) dass für das Zugs- und Maschinenpersonal die festzusetzende Präsenzzeit und die zusammenhängende Ruhepause nicht als absolutes Maximum beziehungsweise Minimum, sondern als Durchschnitt einer bestimmten Arbeitsperiode zu betrachten und jedenfalls für dass gesammte Dienstpersonal Abweichungen von den aufzustellenden Normen für Ausnahmsfälle (zahlreiche Erkrankungen, Betriebsstörungen etc.) im Gesetze zuzugestehen seien;

3) dass der Zuschlag von einer Stunde zur zusammenhängenden Ruhepause auf eine halbe Stunde reduzirt und nur dann zur Anwendung kommen solle, wenn der betreffende Angestellte mehr als einen Kilometer weit von dem Orte seiner Dienstverrichtungen entfernt wohnt;

4) dass die Vorschrift einer Hauptruhepause um die Mittagszeit, weil für das Fahrpersonal undurchführbar, nicht aufgestellt, sondern einfach festgesetzt werde, dass wenigstens eine der täglichen Ruhepausen nicht weniger als eine Stunde betragen dürfe.

Die Angelegenheit ist zur Zeit noch unerledigt.

Bundesverordnungen betreffend Verhältnisse des Eisenbahnwesens wurden im Berichtsjahr nicht erlassen. Dagegen wurden mit Genehmigung des Bundesrathes zum Eisenbahn-Transportreglement drei weitere Nachträge (VIII, IX und X) ausgegeben, welche sämmtlich nur von untergeordneter Bedeutung sind; über eine Anregung der Bahnen auf Neuausgabe des Reglements unter Aufnahme der zahlreichen Nachträge in dasselbe, womöglich mit gleichzeitiger Ausscheidung der Bestimmungen von tarifarischem Charakter, konnten die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen werden.

Der Prozess der S. C. B. und der N. O. B. gegen den Bund betreffend Ersatz der durch die Nachtzüge Bern-Zürich vom 25. Juli bis 15. Oktober 1886 erwachsenen Kosten (siehe S. 5 des Geschäftsberichtes vom Jahre 1887) hat seine Erledigung noch nicht gefunden, sondern befindet sich erst im Stadium des Beweisverfahrens. Hinsichtlich der Auseinandersetzungen mit den Westschweizerischen Bahnen wegen der Kosten der Nachtzüge vom 16. Oktober 1886 ab wird auf Abschnitt II verwiesen.

Die Verhandlungen mit dem Bundesrath über die Durchführung seines Beschlusses vom 21. Juli 1888 betreffend Berechnung des Reinertrages der Eisenbahnen führten hinsichtlich der Nordostbahn im Berichtsjahr noch zu keiner Verständigung. Einstweilen haben wir davon abgesehen, die Ertragsrechnung der eigenen Linien nach den im Anhang zum genannten Beschluss aufgeführten Sektionen zu zerlegen.

Durch bundesräthlichen Beschluss vom 12. November 1889 wurden einige Normen über die Berechnung des Reinertages der Eisenbahnen, auf Grund dessen die denselben obliegende Konzessionsgebühr zu bestimmen ist, aufgestellt und in Anwendung derselben der Nordostbahn für das Jahr 1888 eine Konzessionsgebühr von Fr. 55,400 aufgelegt; nach jenen Normen wurde als Reinertrag derselben 5.92 % angenommen und sonach in Anwendung von Art. 19 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 eine Gebühr von Fr. 100 per Bahnkilometer beansprucht, was bei 554 gebührpflichtigen Kilometern die erwähnte Summe ergibt. Gegen diese Belastung erhoben wir nach eingeholter Zustimmung des Verwaltungsrathes Einsprache, indem wir einerseits für die vor 1872 konzedirten Bahnstrecken die hierüber in deren Konzessionen enthaltenen Bestimmungen als massgebend ansehen, wonach die Gebühr im Maximum Fr. 500 per Bahnstunde nicht übersteigen darf, und anderseits hervorhoben, dass ein Theil des Reinertrages der Nordostbahn auf den Filialbahnen und Dampfbooten erzielt worden sei, für welche die Frage der Konzessionsgebühr bereits ihre selbständige Erledigung gefunden habe. Die hierüber entstandene Differenz ging unerledigt ins laufende Jahr hinüber.

In den Jahresrechnungen von 1887 hatte der Bundesrath die Belastung der Baurechnung mit den Kosten für kontinuirliche Bremsen beanstandet. Diese Frage wurde bundesgerichtlich ausgetragen und dabei im Sinne der herwärtigen Auffassung dahin entschieden, dass jene Kosten, einschliesslich derjenigen für Montirung, der Baurechnung belastet werden dürfen, unter Abschreibung der Kosten für die dagegen in Wegfall kommenden älteren Bremsbestandtheile.

Ein am 8. Oktober 1887 vor dem Hafen in Lindau stattgefundener Zusammenstoss des österreichischen Dampfbootes „Habsburg“ mit dem bayerischen Dampfboot „Stadt Lindau“ gab den vereinigten Dampfschiffahrts-

verwaltungen für den Bodensee und Rhein Anlass, Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Schifffahrtsverkehrs zu treffen und eine Revision der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee, welche im Jahr 1867 als Vertrag zwischen den Bodensee-Uferstaaten abgeschlossen worden ist, anzustreben. Gegen Ende des Berichtsjahres wurde ein bezüglicher Entwurf fertig gestellt und von den schweizerischen Verwaltungen dem Eisenbahndepartement unterbreitet, mit dem Bemerken, dass der Entwurf für die Entschliessungen der Regierungen nicht massgebend, sondern lediglich eine gutachtliche Äussserung der Dampfschiffverwaltungen und ihrer mit dem nautischen Dienst vertrauten Organe sein solle.

Vom schweizerischen Zolldepartement ist anlässlich der Verhandlungen betreffend den Winterfahrtenplan 1889/90 das Begehren gestellt worden, dass zwischen Ankunft der Dampfboote in Romanshorn und Abgang der korrespondirenden Nordostbahnzüge eine Umschlagszeit von mindestens 20 Minuten eingeräumt werden müsse, um den Bedürfnissen der Zollrevision zu genügen. Diess gab den Anstoss, die Möglichkeit der Vornahme der Zollrevision auf den Schiffen der Schnellkurse Lindau-Romanshorn in Betracht zu ziehen. Das eidgenössische Zolldepartement erklärte sich mit der Zollbehandlung auf diesen Dampfschiffkursen unter gewissen, hierseits nicht beanstandeten Bedingungen einverstanden; die Neuerung wird indess kaum zur Durchführung gelangen, weil wir bei den Hauptkursen die geforderte Umschlagszeit gewähren konnten und überdies die bayerische Verwaltung sich hinsichtlich ihrer Schiffe ablehnend verhält.

Mit dem schweizerischen Zolldepartement wurde ein neuer Vertrag über die Errichtung eines eidgenössischen Niederlagshauses in Romanshorn, beziehungsweise über die Beziehung der Bahnverwaltungen zu dem bestehenden Niederlagshause und ihre Leistungen für dasselbe abgeschlossen.

Beim Eisenbahndepartement wurde das Gesuch gestellt, von der Führung von Personenwagen I. Klasse in den Zügen auf der Linie Etzweilen-Singen entbunden zu werden, mit der Begründung, dass die Nachfrage nach der I. Klasse auf dieser Linie ein ausserordentlich seltenes Ereigniss sei, und dass, wenn es vorkomme, dem betreffenden Reisenden die Nichtraucherabtheilung II. Klasse zur Verfügung gestellt werde. Diesem Gesuche wurde entsprochen, in der Meinung, dass den Reisenden I. Klasse, welche in der II. Klasse untergebracht werden müssen, die Taxdifferenz zwischen I. und II. Klasse zurückzuvergüten sei.

Die Verhandlungen mit den Bundesbehörden über bauliche und Betriebs-Verhältnisse, sowie über tarifarische Angelegenheiten der Eisenbahnen waren auch im Berichtsjahr sehr zahlreich. Zum grossen Theil fanden sie nicht ausschliesslich mit der Nordostbahn statt, sondern wurden durch den schweizerischen Eisenbahnverband geführt, worüber wir nach bisheriger Übung im folgenden Abschnitt berichten.

Hinsichtlich der sogenannten Moratoriumslinien ist im Anschluss an die letztjährigen Mittheilungen, was zunächst die rechtsufrige Zürichseebahn betrifft, zu erwähnen, dass die Gesellschaft für Begründung derselben einen Beschluss des zürcherischen Kantonsrathes erwirkt hat, wodurch die Pflicht des Kantons Zürich zur Einzahlung der auf ihn entfallenden Quote des Subventionsdarleihens nach Massgabe des Fortschreitens der Bauten erneut anerkannt worden ist. Ferner erinnern wir an die letztjährige Mittheilung, wonach wir uns mit der Bundesbehörde geeinigt haben, von den seinerzeit auf Amortisationskonto getragenen Verwendungen für die rechtsufrige Bahn im Betrage von Fr. 3,126,137. 67 als für die Linie noch verwendbar Fr. 2,520,000 auf deren Baukonto überzutragen, die übrigen Fr. 606,137. 67 dagegen in Amortisation zu belassen; diese Buchung wurde auf Schluss des letzten Berichtsjahres durchgeführt.

Hinsichtlich der Linie Dielsdorf-Niederweningen ist zu erwähnen, dass das von der Landesgegend übernommene Subventionsdarleihen von Fr. 157,000 einbezahlt wurde, mit Ausnahme der auf Dielsdorf entfallenden Fr. 10,000, deren Einzahlung an die (nach den bundesräthlich genehmigten Bauplänen seither erfüllte) Bedingung des Verbleibens der Station Dielsdorf an bisheriger Stelle geknüpft ist. Von den früheren Verwendungen für die Linie wurden mit bundesbehördlicher Zustimmung im Berichtsjahre Fr. 1800 wieder auf Baukonto getragen, während die übrigen Fr. 8,605.09 im Amortisationskonto verbleiben.

Für die mit der Schweizerischen Centralbahn gemeinsam zu erbauende Linie Koblenz-Stein wurde mit Rücksicht darauf, dass das Rollmaterial derselben ganz von der Nordostbahn als Betriebspächterin zu stellen sein wird, noch ein ergänzender Finanzausweis für die zweite Hälfte der Kosten dieses Materials geleistet, während im Übrigen für die zweite Hälfte der Baukosten der Finanzausweis durch die Centralbahn erbracht wurde. Beide Gesellschaften nahmen mit Ermächtigung der Bundesbehörde eine Rückbelastung ihrer Baukonti mit je Fr. 21,844. 85 als noch bestehendem Werth der früheren Verwendungen für Koblenz-Stein vor; je Fr. 23,329. 54 derselben bleiben auf dem Amortisationskonto jeder Gesellschaft.

Hinsichtlich der Linie Etzweilen-Schaffhausen hat sich die dafür gebildete Gründungsgesellschaft, ohne unserseitige Mitwirkung, durch die Bundesversammlung die noch mangelnde Konzession für das Schlussstück von der schaffhausen'schen Grenze bei Feuerthalen zum Bahnhof Schaffhausen ertheilen lassen, wobei zu erwähnen ist, dass eine Anzahl wesentlicher Konzessionsbestimmungen namhaft ungünstiger gestaltet wurden als in der bis kurz vorher von den Bundesbehörden festgehaltenen sogenannten Normalkonzession. Die Verhandlungen mit der genannten Gesellschaft betreffend Übernahme des Baues und Betriebes dieser Bahn durch die Nordostbahn wurden eingeleitet, aber nicht zum Abschlusse gebracht; es zeigen sich Schwierigkeiten für Beibringung desjenigen Theiles des Baukapitals, welchen die Landesgegend, beziehungsweise die nach den bestehenden Vereinbarungen zu bildende besondere Bahngesellschaft übernommen hat, und daher wurde in Prüfung gezogen, ob eine Lösung auf anderer Grundlage gefunden und für beide Kontrahenten annehmbar gestaltet werden könne.

Was die Linie Eglisau-Schaffhausen anlangt, so konnten einstweilen weitere Schritte unterbleiben. Die nächstliegende Aufgabe wird hier die Wiedereinholung der Konzession für die über badisches Gebiet führende Strecke sein, nachdem früher eine bezügliche Konzession mit der grossh. badischen Regierung zwar vereinbart, allein zufolge der Krise, welche die Nordostbahn seinerzeit das Moratorium nachzusuchen veranlasste, nicht rechtskräftig geworden ist.

Die Konzessionsertheilung für Thalweil-Zug an unsere Gesellschaft fand im Berichtsjahre nicht mehr statt, trotzdem ein bezüglicher Antrag vom Bundesrath bei der Bundesversammlung eingebracht wurde. Die definitive Beschlussfassung der Bundesbehörden hierüber bleibt zu gewärtigen. Einstweilen haben wir uns veranlasst gesehen, sowohl das für die Landesgegend amtende Komite als die betheiligten beiden Kantonsregierungen auf die ausnahmsweisen Erschwerungen aufmerksam zu machen, welche der bundesräthliche Konzessionsentwurf enthält, unter Hinweis auf den Vorbehalt, welchen die Nordostbahn für derartige Fälle in die Vereinbarung vom Jahr 1872 niedergelegt hat.

Was die Massnahmen für die Ausführung der Moratoriumslinien anlangt, so erlauben wir uns, auf den V. Abschnitt gegenwärtigen Berichtes zu verweisen.

II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Seitens des schweizerischen Komite für Begründung einer *Splügenbahn,* welchem auch die Regierung des Kantons Zürich angehört, erging auf Anregung der letzteren an die Nordostbahn die Einladung, dem Komite ebenfalls beizutreten, wobei insbesondere die Wünschbarkeit betont wurde, die hervorragenden technischen Kräfte unserer Gesellschaft für die Splügenbahnstudien zu gewinnen. Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes erwiederten wir diese Einladung in ablehnendem Sinne, mit folgendem Schreiben vom 14. September 1889:

„Ihr geehrtes Schreiben an unsern Verwaltungsrath vom 12. April d. J. betreffend die Splügenbahn ist seitens der her„wärtigen Gesellschaftsorgane einer eingehenden Prüfung unterstellt worden, wie die Wichtigkeit der Angelegenheit es bedingte. „Auf Grund derselben hat unser Verwaltungsrath letzter Tage hierüber abschliessliche Berathung gepflogen, und aus dessen „Auftrag sind wir nunmehr im Falle, Ihr Schreiben mit den nachstehenden Eröffnungen zu beantworten.

„Es wird hierorts nicht verkannt, dass das Unternehmen der Splügenbahn insbesondere für die östliche und nörd„liche Schweiz eine wesentliche Bedeutung hat, und da demzufolge die Bestrebungen für seine Verwirklichung auch in dem „von der Nordostbahn bedienten Gebiete vielfachen Anklang finden, erachten wir es von vornherein als unsere Pflicht, diesen „Bestrebungen nicht etwa störend entgegenzutreten. Vielmehr erklären wir uns bereit, falls dies von Ihrem Komite gewünscht „wird, zur Abklärung der bezüglichen Verhältnisse beizutragen, soweit dies ohne Gefährdung der Interessen des eigenen „Unternehmens möglich ist. Wir gewärtigen daher gern nähere Mittheilung der Wünsche, welche diesbezüglich bei Ihnen „bestehen, und sichern schon jetzt deren thunlichst entgegenkommende Berücksichtigung zu.

„Dagegen sieht sich der Verwaltungsrath zu seinem Bedauern genöthigt, die Einladung zum Eintritt der Nordost„bahn ins schweizerische Splügenbahnkomite ablehnend beantworten zu müssen. In einem solchen Beitritt dürfte wohl all„gemein die Anerkennung erblickt werden, dass die Interessen der Nordostbahn durch Verwirklichung der Splügenbahn in „bedeutendem Masse gefördert würden, und es wäre daher vorauszusehen, dass aus demselben finanzielle Anforderungen an „die Nordostbahn von sehr grossem Belange sich ergeben, sobald das Unternehmen der Splügenbahn festere Gestalt ange„nommen haben und die Grundlage für Bemühungen zu seiner finanziellen Sicherung gewonnen sein wird. Der Eintritt ins „Komite hätte also nach herwärtiger Auffassung eine finanzielle Tragweite, welcher sich die Nordostbahn nicht aussetzen kann, „da in hohem Masse zweifelhaft ist, dass ihr aus der finanziellen Betheiligung an der Splügenbahn ein entsprechender Vor„theil erwachsen könnte. Die Gesellschaftsorgane der Nordostbahn erachten als geboten, das Moment der Unsicherheit bei „Würdigung ihrer finanziellen Zukunft, welches hienach aus dem Eintritt ins Splügenkomite sich ergeben würde, von derselben „fernzuhalten, namentlich im jetzigen Zeitpunkt, wo über die Einwirkung der sogenannten Moratoriumslinien auf ihre spätere „Finanzlage noch in manchen Kreisen eine gewisse Beunruhigung erkennbar ist.“

Das Komite gelangte hierauf mit dem Ansuchen anher, den mit dem Bau der neuen Nordostbahnlinien betrauten Herrn Oberingenieur R. Moser zu ermächtigen, einem allfälligen Ersuchen um Revision der von der Adriatischen Bahngesellschaft dem Komite vorgelegten Baupläne für eine Splügenbahn Folge zu geben. Wir entsprachen diesem Wunsche, unter der Bedingung, dass Herr Moser nur mit der Oberleitung der bezüglichen Arbeiten betraut und für diese ein besonderes technisches Bureau bestellt werde, um zu verhüten, dass etwa die herwärtigen Bahnbauten durch die Herrn Moser erwachsende neue Aufgabe beeinträchtigt werden.

Das Komite für eine Sihlthalbahn, welches früher die Durchführung dieser Linie nach Zug beabsichtigt hatte und nach unserer letztjährigen Mittheilung bei den Bundesbehörden mit einem bezüglichen Konzessionsgesuch eingelangt war, im Wettbewerb mit dem diesseitigen für die Linie Thalweil- beziehungsweise Sihlbrücke-Zug, nahm von weiteren Schritten in dieser Hinsicht Umgang, nachdem der Bundesrath dem Begehren der Nordostbahn die Priorität zuerkannt und dabei eine Verbindung der Linie Thalweil-Zug mit der Sihlthalbahn im Sihlwald vorgesehen hatte. Es beschloss für die projektirte Bahn einen mehr den lokalen Bedürfnissen angepassten Bau und Betrieb, wobei eine Verbindung mit dem Bahnhof Zürich nur hinsichtlich des Güterverkehrs in Aussicht genommen wird. Über die vertragliche Gestaltung der daherigen Verhältnisse fand ein vorläufiger Meinungsaustausch statt.

Durch die im Berichtsjahr abgeschlossene Fusion der Jura-Bern-Luzernbahn mit den Westschweizerischen Bahnen zur Jura-Simplonbahn wurden darüber, ob nicht auch in der Central- und Ostschweiz eine ähnliche Zusammenlegung bestehender Bahnnetze angezeigt sei, Erörterungen wachgerufen, namentlich in den Kreisen der Aktionäre. Zufolge Motion eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes bildete speziell die Frage, ob nicht eine Fusion der Nordostbahn mit den Vereinigten Schweizerbahnen angebahnt werden sollte, den Gegenstand einer nähern Prüfung durch die Direktion. Diese Motion wurde zurückgezogen, nachdem die Direktion dem Verwaltungsrathe kundgegeben hatte, dass sie zur Zeit Schritte in der angedeuteten Richtung nicht als opportun erachte, immerhin jedoch das Gewicht der Gründe, welche zu Gunsten einer Fusion insbesondere mit den Vereinigten Schweizerbahnen sprechen, nicht verkenne und nicht ermangeln werde, den einschlägigen Verhältnissen ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, um je nach Umständen im geeigneten Zeitpunkt hierwegen Vorlage zu machen.

Die seit längerer Zeit geführten Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über eine bessere vertragliche Ordnung der Haftpflicht in und auf den gemeinschaftlich benützten Bahnhöfen und Bahnstrecken haben im Berichtsjahre endlich zu einer Einigung geführt, und zwar in dem Sinne, dass mit wenigen Ausnahmen die Folgen von Tödtungen und Verletzungen von Personen, sowie die Ersatzleistungen für Sachbeschädigungen zu Lasten der betreffenden Gemeinschaftsrechnungen fallen und sodann im gleichem Verhältnisse wie die Betriebs- und Unterhaltungskosten auf die beiden Gesellschaften vertheilt werden.

Der ebenfalls seit Jahren waltende Anstand mit dieser Gesellschaft über die gegenseitig zu leistenden Vergütungen für die gemeinschaftlich benützten Bahnstrecken Wallisellen-Zürich und Näfels-Glarus nebst anliegenden Stationen ist bei einem Schiedsgerichte anhängig gemacht worden, dessen Entscheid noch aussteht.

Im Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes für das Jahr 1888 wurde mitgetheilt, dass den Vereinigten Schweizerbahnen der Vertrag betreffend Mitbenutzung der Station Gossau auf Ende 1889 gekündet worden sei. Der genannten Gesellschaft wurde vorgeschlagen, der Kostenrepartition vom 1. Januar 1890 an das Verhältniss der ein- und ausgeführten Wagenachsen zu Grunde zu legen; dieselbe erklärte indessen, auf diesen Vorschlag nicht eintreten zu können, sondern an der bisherigen hälftigen Theilung festhalten zu müssen. Hierauf wollte man den Vereinigten Schweizerbahnen belieben, die streitige Frage dem betreffend die Kostenrepartition der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich bestellten Schiedsgerichte zu unterbreiten, in der Meinung, dass die übrigen Mitbenutzungsbedingungen unverändert zu belassen wären. Auch dieser Vorschlag wurde abgelehnt und war eine Neubeordnung des Verhältnisses zu Ende des Berichtsjahres noch nicht erzielt.

Mit der Zürichsee-Gotthard-Bahn wurde eine neue Vereinbarung über die von derselben zu übernehmende Quote der Baukapitalzinse und der Betriebs- und Unterhaltungskosten der von ihr mitbenutzten Station Pfäffikon (Schwyz) getroffen. An Stelle der durch den frühern Vertrag vorgesehenen fixen Summe tritt eine Betheiligung im Verhältnisse der von jener Gesellschaft ein- und ausgeführten Achsen zur Gesammtzahl der ein- und ausgeführten Achsen, wobei jedoch die in den Personenzügen der N. O. B. transitirenden Achsen nur einmal, also nicht beim Eingang und Ausgang zu zählen sind. Die neue Vereinbarung ist für die Zürichsee-Gotthardbahn erheblich günstiger und rückwirkend auf die Zeit vom 1. Januar 1886 ab, auf welchen Zeitpunkt der alte Vertrag von der genannten Gesellschaft gekündet worden war.

Die im vorjährigen Geschäftsberichte (S. 4) berührte Frage der Betheiligung der Nordostbahn an den Kosten der Nachtzüge für den Verkehr mit der Westschweiz vom 15. Oktober 1886 an ist bis jetzt nicht zum Austrage gelangt. Die Westschweizerischen Bahnen haben eine bezügliche Klage gegen die S. C. B., die N. O. B.

und die V. S. B. beim Bundesgerichte eingereicht; im Einverständnisse sämmtlicher Betheiligten wurde aber der Prozess für einmal sistirt, bis der von der S. C. B. und von der N. O. B. gegen den Bund angestrengte Prozess wegen Ersatz der durch die Nachtzüge vom 25. Juli bis 15. Oktober 1886 erwachsenen Kosten (siehe Seite 5) seine Erledigung gefunden haben wird.

Im Laufe des Berichtsjahres fanden zwischen den den Bahnhof Luzern benützenden Verwaltungen Verhandlungen über die Frage statt, in welcher Weise, entsprechend einem Postulat des Eisenbahndepartements, das Umsteigen der Reisenden und der Umlad der Gepäck- und Poststücke vom Brünigbahnhof zum Centralbahnhof Luzern erleichtert werden könne. Diese Angelegenheit ist noch nicht zum Abschluss gelangt.

Der schweizerische Eisenbahnverband hatte sich in Tarifangelegenheiten, ausser mit einer Reihe weniger belangreicher Geschäfte und Beschlüsse für spezielle Anlässe, wesentlich mit folgenden Angelegenheiten zu befassen:

Personenverkehr. Die Wahrnehmung, dass zwar jede schweizerische Verwaltung für sich eine eingehende Statistik des Personenverkehrs auf ihrem Netze erstellt, deren Resultate aber für Massnahmen des direkten Verkehrs nicht genügende Aufschlüsse geben, hat den Verband veranlasst, grundsätzlich die Aufstellung einer allgemeinen schweizerischen Personenverkehrsstatistik, vorläufig ein Jahr umfassend, zu beschliessen, in welcher der Verkehr nach Klassen und Gesammtdistanzen und die Betheiligung jeder Verwaltung an jeder Gesammtdistanz dargestellt werden soll. Die Ausführung erfordert sehr umfängliche Vorarbeiten, die indessen nicht mehr ins Berichtjahr fallen.

Einer Anregung des Vereins schweizerischer Geschäftsreisender, beziehungsweise des schweizerischen Handels- und Industrievereins Folge gebend, hat die Verbandskonferenz in mehreren Sitzungen darüber berathen, ob und in welcher Weise jenen Reisenden, welche während einer bestimmten Zeit eine grössere Zahl Kilometer auf schweizerischen Bahnen durchfahren, neben, beziehungsweise ausser den schon bestehenden Erleichterungen durch Retourabonnements und kombinirbare Billete eine weitere Begünstigung zugewendet werden wolle und könne. Die bestehenden Einrichtungen scheinen diesfalls nicht zu genügen, weil sie theils — wie die Abonnementsbillete — nur im internen Verkehre einer Verwaltung und nur für Fahrten auf einer und derselben Strecke gültig sind, theils — wie die kombinirbaren Billete — an bestimmte Benutzungsvorschriften gebunden sind, so dass der Geschäftsreisende, welcher unter Umständen mehr Kilometer durchfährt als ein Abonnent, keines Taxvortheils theilhaftig wird, welcher in angemessenem Verhältniss zu dem Mass seiner Bahnbenutzung stehen würde. Die Verbandskonferenz hat den Vorschlag, sogenannte Kilometerbillete einzuführen, nicht annehmen können, weil diese Einrichtung unkontrolirbar oder, wenn mit den nöthigen Kontrolmassnahmen ausgestattet, viel zu komplizirt ist, wie sie denn auch überall, wo sie auf grössern Bahnen versuchsweise eingeführt wurde, nach kurzer Zeit wieder aufgehoben werden musste. Dagegen glaubte die Konferenz, das französische System der sogenannten Abonnements auf Billete zur halben Taxe (Abgabe von gewöhnlichen halben Billeten auf Grund einer vorher zu lösenden Abonnementskarte zu fixem Preise) einer nähern Prüfung unterstellen und dessen Einführung auf den schweizerischen Bahnen studiren zu sollen. Die Schwierigkeit bei diesem System besteht lediglich in der Konstatirung der Betheiligung jeder einzelnen Verwaltung bei der Benutzung dieser Abonnements. Die Erledigung — im Sinne der versuchsweisen Einführung solcher Abonnements im direkten schweizerischen Verkehr — fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Die schweizerischen Bahnverwaltungen hatten seiner Zeit eine Anzahl Ausgabestellen für ihre internen kombinirbaren Billete in Deutschland errichtet und in Zürich eine Ausgabestelle der deutschen kombinirbaren Billete eröffnet, beides zum Zweck einer Verbindung der beiderseitigen Institutionen mittelst Ausgabe anschliessender Billete. Der Fortbestand dieser Einrichtungen wurde aber durch neue Bestimmungen für die deutschen Billete im Sinne einer

Beschränkung in der bisherigen Freiheit des Reisenden hinsichtlich des Verlassens und Wiederbetretens des Vereinsgebiets in Frage gestellt und liess sich nur durch den förmlichen Eintritt der schweizerischen Verwaltungen in den bezüglichen Verband des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem übrigens ausser den deutschen Bahnen noch sämmtliche österreichische, ungarische, sodann dänische, belgische, holländische und rumänische Bahnen angehören, vermeiden. Die schweizerischen Verwaltungen entschlossen sich denn auch, diesen Schritt zu thun, obschon derselbe für sie eine Vermehrung der Kosten und eine ganz ausserordentliche Ausdehnung des Abrechnungswesens und der Kontrole im Gefolge haben musste. Indessen wurde auch der Fortbestand dieser Einrichtung nach kaum einjähriger Existenz derselben wieder in Frage gestellt. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen beschloss nämlich, seine kombinirbaren Billete auch für gewöhnliche Hin- und Rückfahrten auszugeben. Die schweizerischen Bahnen konnten diesem Beschlusse nicht ohne Weiteres beitreten, weil dies bei dem grössern Rabatte, welchen sie den fraglichen Billeten gewähren, nothwendigerweise auf die internen Tarifverhältnisse eingewirkt haben würde; sie verlangten daher vom deutschen Verbande vorläufige Beschränkung des erwähnten Beschlusses auf das ausserschweizerische Gebiet, um den schweizerischen Verwaltungen wenigstens die nöthige Zeit zur allfälligen entsprechenden Beordnung ihrer eigenen gleichartigen Institution zu lassen. Da dies nicht bewilligt wurde, waren die schweizerischen Bahnen damit vor die Wahl gestellt, sich entweder dem fraglichen Beschlusse anzubequemen oder aus dem Verbande wieder auszuscheiden. Sie nahmen Anstand, letzteren Weg zu betreten und damit auch dem schweizerischen Publikum die Möglichkeit des bequemen Gebrauchs einer zweifellos sehr werthvollen und über einen grossen Theil des europäischen Kontinents reichenden Institution zu entziehen, und versuchten, durch eine Verständigung mit dem Verbande das Verbleiben in demselben zu ermöglichen. Dies ist auf dem Wege erzielt worden, dass der Rabatt für die Verbandsbillete demjenigen gleichgestellt wurde, welchen die Mehrzahl der schweizerischen Verwaltungen für gewöhnliche Hin- und Rückfahrtsbillete bewilligt. Die Erledigung fällt indessen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Es wurde ein neues Reglement aufgestellt über die Abgabe von Billeten im direkten schweizerischen Verkehr zu ermässigter Taxe an die Beamten der Eisenbahnverwaltungen und deren Familienangehörige.

Das schweizerische Eisenbahndepartement regte seiner Zeit eine Verständigung mit den deutschen Bahnen betreffend Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete über die Sonn- und Festtage an, da solche in den beiden Ländern in einigen Punkten differiren. Im Verfolge wurde dann Verfügung erlassen, dass die direkten Billete Ausland-Schweiz und vice versa hinsichtlich des schweizerischen Parcours dieselben Begünstigungen geniessen, welche für die internen Billete eingeräumt worden sind.

Die Konferenz hat ferner ein neues Reglement über die Miethe einzelner Coupés I. Klasse in Personenwagen erlassen, um die in solchen Fällen stets vorgekommenen weitläufigen Korrespondenzen über Bestellung und Durchlauf der Wagen abzukürzen.

Eine Reihe weiterer Personenverkehrsgeschäfte der Konferenz darf füglich hier übergangen werden; dagegen mögen noch die Verhandlungen Erwähnung finden, welche speziell von der Nordostbahn mit einzelnen Verwaltungen und fremden Verbänden über die Revision verschiedener Verhältnisse des Personenverkehrs gepflogen wurden. Neue Tarife wurden erstellt für den Verkehr mit der Schmalspurbahn Landquart-Davos, mit der Brünigbahn und mit der Bödelibahn via Alpnach, sodann für den Verkehr mit Elsass-Lothringen und für den Transitverkehr Österreich-Frankreich, Niederlande-Italien. Seit längerer Zeit schweben die Verhandlungen über Errichtung eines direkten Personenverkehrs von Paris und London nach Konstantinopel, fakultativ über die Arlbergroute und über die süddeutsche Route, ohne dass es bis jetzt möglich gewesen wäre, sie zu einem Ziele führen zu können. Eine grössere Zahl Änderungen in andern Tarifen kann hier unerwähnt bleiben.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir bereits über die eingehenden Untersuchungen berichtet, welche hinsichtlich des schweizerischen Tarifs für Viehtransporte angehoben worden sind und zur Überzeugung geführt haben, dass der Tarif an sich allen berechtigten Anforderungen entspricht. Dagegen war nicht in Abrede zu stellen, dass die bisherigen, noch aus früherer Zeit als der Tarif selbst stammenden reglementarischen Bestimmungen, durch vielfache Spezialverfügungen und Nachträge fast in allen Theilen modifizirt, einer Revision und Neuausgabe dringend bedürfen. Dieselbe hat denn auch die Konferenz und deren Kommissionen mehrfach beschäftigt und viele Verhandlungen mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement nöthig gemacht. Die endliche Erledigung des Gegenstands durch eine Neuausgabe des ganzen Tarifs (neues Reglement mit bisherigem Tarif) und einer einheitlichen, sehr eingehenden bezüglichen Instruktion für das Personal, durch welche alle seit Jahren ergangenen Verfügungen aufgehoben wurden, fällt indessen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Die allgemeinen Tarifvorschriften und die Waarenklassifikation für den Güterverkehr der schweizerischen Bahnen haben im Berichtsjahre einige Ergänzungen und Änderungen, wenn auch nicht von wesentlicher Bedeutung, erfahren. Zahlreicher sind die Modifikationen im entsprechenden deutschen Tarif; von der Übertragung derselben in den schweizerischen Tarif, die, soweit angängig, bisher stattfand, um die beiden Tarife behufs Erleichterung der Bildung direkter Tarife thunlichst gleich zu halten, wurde diesmal Umgang genommen. Es wird auch in der Folge auf deren regelmässige Berücksichtigung verzichtet werden müssen, weil einerseits die Änderungen für den schweizerischen Verkehr oft ganz bedeutungslos sind oder für spezielle Zwecke des deutschen Verkehrs eingeführt werden, für welche hierseits die Voraussetzungen fehlen, und anderseits die entsprechende Modifikation der schweizerischen Tarifvorschriften jeweilen weitschichtige Verhandlungen unter den Bahnen und mit den Bundesbehörden nöthig macht.

Im vorjährigen Geschäftsberichte ist bereits der Verhandlungen mit der Bundesbehörde über die Ermässigung der in den Taxen der Gütertarife enthaltenen Expeditionsgebühren erwähnt worden. Das Eisenbahndepartement hat das von der Nordostbahn in Anspruch genommene Recht zur unveränderten Beibehaltung ahrer sich durchweg innerhalb der konzessionsgemässen Schranken haltenden Gütertaxen nicht beanstandet; doch trat auch die Nordostbahn freiwillig der von den andern schweizerischen Verwaltungen zugestandenen Ermässigung der Expeditionsgebühren für Eilgut bei. Das Normalschema für den Gütertarif der Nordostbahn wurde demgemäss neu aufgestellt und für die Durchführung der Änderungen in den bestehenden schweizerischen Gütertarifen gesorgt; der Vollzug fällt indessen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Vielfache Verhandlungen, sowohl in der schweizerischen Verbandskonferenz wie mit der Bundesbehörde, erforderte die im Berichtsjahr begonnene, aber noch nicht vollendete Neu-Ausgabe des Tarifs der Nebengebühren der schweizerischen Bahnen, d. h. der in den Konzessionen nicht vorgesehenen Gebühren für die den schweizerischen Bahnen konzessionsgemäss obliegenden Verrichtungen, deren Genehmigung dem Bundesrathe zusteht. Die Erledigung der langwierigen Angelegenheit steht in naher Aussicht, und wir werden derselben im folgenden Geschäftsberichte zu erwähnen haben.

Die Normalgewichtssätze der schweizerischen Bahnen für Holz sind in der Weise neu festgestellt und mittels eines Nachtrages zu den bisherigen Bestimmungen publizirt worden, dass aus der bisherigen einen Kategorie „Bauholz“ (Stamm- und Schnittholz) das Schnittholz ausgeschieden und für dasselbe etwas niedrigere, der Wirklichkeit möglichst nahe kommende Gewichtsansätze per Kubikmeter festgesetzt wurden.

Gemeinsame Massnahmen der schweizerischen Bahnen sind ferner noch die Erstellung eines Exporttarifs für Papier und eines Ausnahmetarifs für Cement, letzterer auf der Basis einer Taxe von 4 Cts. pro Tonne und Kilometer mit einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 1. — pro Tonne. Diese beiden Tarife sind

durch entsprechende Tarifmassnahmen der deutschen Bahnen hervorgerufen worden; die Durchführung des letztgenannten zog sich indessen in das laufende Jahr hinein. Ferner wurde der Exporttarif für Holz (mit neuer Nomenklatur, aber nicht wesentlich geändert) neu ausgegeben.

Die kommerzielle Union hatte sich mit dem im letzten Jahresberichte erwähnten Begehren der Verwaltung der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn um Aufnahme in dieselbe nicht mehr zu befassen, weil genannte Verwaltung auf das Begehren, gegen die ihr von uns und der Centralbahn zugestandene Überlassung des Verkehrs zwischen Aarau und Luzern an die Route über die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn, verzichtete. Von den übrigen Verhandlungen in der Union sind eine Vereinbarung über den Auskauf der an der Gotthardroute betheiligten Unionsstrecken im Verkehre Triest-Fiume-Schweiz, sowie eine Schlussnahme über die Zulässigkeit der Instradirung von Gütern aus Deutschland via Lindau-Romanshorn-Trajekt nach der St. Gallerlinie und über die damit zusammenhängende Taxvertheilung zu erwähnen.

Von den Massnahmen, welche die Nordostbahn hinsichtlich des Güterverkehrs zu treffen in der Lage war, erwähnen wir zunächst, dass im internen Verkehr dem Ausnahmetarif für rohe Steine etc. eine neue Serie für bearbeitete Steine beigefügt wurde. Die Veranlassung hiezu haben erneuerte Gesuche von Steinbruchbesitzern, sowie der Umstand gegeben, dass andere schweizerische Bahnen Spezialtaxen für diesen Artikel bereits eingeführt hatten und die Nordostbahn in Folge dessen für denselben höhere Taxen nach dem allgemeinen Tarif erhob, während sie sonst für alle Rohartikel und Halbfabrikate billiger ist als jene Bahnen. Der neue Tarif ist, wie der fortbestehende für rohe Steine, ein Staffeltarif mit fallender Scala. Die Durchführung der Änderung im direkten schweizerischen Verkehre konnte im Berichtsjahre nicht mehr erfolgen.

Der Reexpeditionstarif für Getreide ab Romanshorn ist neu erschienen, berechnet auf der Basis der neuen Taxen des direkten Tarifs; derselbe ordnet übrigens auch die Taxen nach denjenigen Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, nach welchen im direkten Verkehre nicht über Romanshorn instradirt werden kann, letzteres immerhin unter Wahrung der Priorität der direkten Route. — Die Erfahrungen der letzten Jahre hinsichtlich des Verhältnisses der Ansätze im Tarif des Lagerhauses Romanshorn zu den Selbstkosten veranlasste uns zu einer Neuausgabe desselben, unter Erhöhung einzelner Sätze. — Der Spritkeller beim Lagerhause in Romanshorn wurde der eidgenössischen Alkoholverwaltung zur Benützung gegen entsprechende Entschädigung überlassen, nachdem in Folge des Alkoholgesetzes der Privatverkehr in diesem Artikel auf ein Minimum herabgegangen war. Die Verwaltung des eidgenössischen Depot ist unserer Lagerhausverwaltung übergeben; die Beziehungen zu der Alkoholverwaltung sind durch einen Vertrag geregelt.

Die Änderungen in den entsprechenden ausländischen Tarifen erheischten eine Revision der von denselben abhängigen Reexpeditionstarife ab den östlichen Grenzstationen für Güter aller Art, sowie für Holz und eine Umarbeitung des Steinkohlentarifs über die französisch-schweizerischen Grenzstationen.

Im direkten Güterverkehr mit Deutschland ist die Umarbeitung und Neuausgabe des umfangreichen Theils I Abtheilung B der deutsch-schweizerischen Eisenbahnverbände, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation, in Folge der vorangegangenen zahlreichen Änderungen und Ergänzungen derselben, nöthig geworden. — Eine bedeutende Arbeit erforderte die Neuaufstellung des Tarifs für den direkten Güterverkehr mit der bayerischen Staatsbahn, die im Berichtsjahre vollendet worden ist. — Auch für den südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr wurden vielfache Tarifmassnahmen von geringerm Belange nöthig. — Für den Verkehr mit Österreich-Ungarn sind die Getreidetarife neuerdings umgerechnet worden, desgleichen die Ausnahmetarife für Wein und Holz, welch' letztere indessen im Berichts-

jahre nicht mehr zur Einführung gelangten. Für den Getreideverkehr von der untern Donau her wurde in der abgelaufenen Campagne der Wasserweg bis Passau und Regensburg in bedeutendem Masse benutzt; die für diesen Verkehr früher bestandenen kombinirten Schiffs- und Bahntarife mit den westlichen schweizerischen Bahnen wurden vom Handelsstande sehr vermisst und desshalb Verhandlungen behufs deren Wiederherstellung gepflogen, die in Folge Entgegenkommens der betheiligten Verwaltungen demnächst zur Erneuerung derselben führen dürften. — Auch der direkte Gütertarif für den Verkehr mit Belgien und einigen wichtigen holländischen Stationen erwies sich als revisionsbedürftig und wurde im Berichtsjahre neu erstellt. — Die sehr weitschichtigen Arbeiten für Neuerstellung der österreichisch-französischen Gütertarife wurden wesentlich gefördert; doch gelangten die neuen Tarife erst in der ersten Hälfte des Jahres 1890 zur Fertigstellung. Im übrigen Transitgüterverkehre beschränkte sich die tarifarische Thätigkeit auf eine Reihe von Spezialmassnahmen von Fall zu Fall und auf die Ausgabe einzelner Nachträge zu bestehenden Tarifen, wie solche vom jeweils eintretenden Bedürfnisse erheischt wurden; doch wird auch in diesem Gebiete demnächst die Neubeordnung einiger, den seither geänderten Tarifverhältnissen der einzelnen Ländergebiete und Konkurrenzrouten nicht mehr ganz entsprechender Tarife in Aussicht zu nehmen sein.

Von Betriebsfragen, die der schweizerische Eisenbahnverband im Berichtsjahre behandelte, sind zu erwähnen:

1. Kontinuirliche Bremsen. Über die Zulässigkeit verschiedener Luftdruckbremssysteme im gleichen Zug fand ein gegenseitiger Austausch der gemachten Erfahrungen unter den einzelnen Verwaltungen statt. Es wurde hiebei konstatirt, dass die Ein- und Zweikammer-Bremsen bei sorgfältiger Behandlung auf den Nordostbahnlinien und auf ähnlich situirten Thalbahnen ohne Schwierigkeit im gleichen Zug mit einander verwendet werden können, dass dagegen für Gebirgsbahnen eine einheitliche Zugsbremse als geboten erscheint. Man wird daher dazu kommen, wenigstens für durchgehende Züge die Einheit der Bremsen vorzuschreiben. Die Frage, welches Bremssystem hiefür zu wählen sei, ist indess noch nicht entschieden. — Auf der Nordostbahn wurde mit der Ausrüstung von Personenzugs-Lokomotiven und Personenwagen fortgefahren, und es waren zu Ende des Berichtsjahres 43 Lokomotiven, 74 Personenwagen und 15 Gepäck- und Güterwagen mit den Apparaten für kontinuirliche Luftdruck-Bremsen, 34 Personenwagen und 50 Gepäck- und Güterwagen mit entsprechenden Luftleitungen versehen.

2. Der Bundesrath hat den von einzelnen Verwaltungen fortgesetzten Studien über Luftheizungsapparate und deren Verbesserung ein rasches Ende bereitet, indem er durch Dekret vom 1. Juli 1889 einfach die hergebrachten Heizungssysteme als mangelhaft und die gegen das System der Dampfheizung vorgebrachten Einwendungen als unbegründet erklärte und die Verwaltungen aufforderte, innert fünf Jahren die vorhandenen Wagenheizungen successiv durch Dampfheizungseinrichtungen zu ersetzen. Auf der Nordostbahn waren zu Ende 1889 61 Lokomotiven, 6 Personen- und 16 Gepäck- und Güterwagen für die Dampfheizung eingerichtet, bezw. mit Dampfleitungen versehen.

3. Beleuchtung der Eisenbahnwagen. Da verschiedene Gesellschaften die Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Eisenbahnwagen in grösserem Massstabe in Aussicht genommen haben, fand es der Verband für angezeigt, im Interesse einheitlicher Durchführung hiefür schon jetzt Normalien aufzustellen. Bei der Nordostbahn liegen keine weitern Erfahrungen vor, da wegen Schwierigkeiten im Laden der Accumulatoren die Versuche sistirt werden mussten. Es wird nun eine eigene Ladestation im Bahnhof Zürich errichtet und werden alsdann die Versuche fortgesetzt werden.

4. Der schweizerische Eisenbahnverband hat es im Hinblick auf die grossen Anforderungen, welche an einen Beamten des Bahnbetriebes gestellt werden müssen, für nothwendig gehalten, dass der Aspirant den Ausweis über

seine Befähigung durch eine Prüfung leiste, und es hat derselbe einen Entwurf zu Allgemeinen Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst ausgearbeitet. Die Angelegenheit ist noch anhängig.

5. Veranlasst durch ein von der ständeräthlichen Geschäftsprüfungskommission im Jahr 1888 gestelltes Postultat glaubte das Eisenbahndepartement, die Gesellschaften zur Erstellung eines allgemeinen schweizerischen Plakatfahrtenplanes anhalten zu sollen. Das Departement arbeitete selber ein diesfälliges Projekt aus und legte es den Verwaltungen zur Vernehmlassung vor. Da dieses Plakat hinsichtlich seiner Dimensionen das gewohnte Mass überschreitet, es ihm an Übersichtlichkeit gebricht und das einheimische Publikum sich darin nicht leicht orientiren kann, so befürworteten die Verwaltungen einen Fahrplan, welcher sich auf die Darstellung der hauptsächlichsten schweizerischen Reiserouten beschränkte. Allein das Eisenbahndepartement nahm auf diese Einwendungen keine Rücksicht, sondern erledigte die Angelegenheit einfach in der Weise, dass es folgenden Bundesrathsbeschluss veranlasste:

a) Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Entwurf eines allgemeinen Plakatfahrtenplanes ist genehmigt; die Anordnung desselben ist so zu gestalten, dass, übrigens ohne Abbruch am Inhalt, die von den Eisenbahngesellschaften bezeichneten Reiserouten soweit als möglich im Zusammenhang zur Darstellung kommen.

b) Das Departement ist eingeladen, dafür zu sorgen, dass dieser allgemeine Plakatfahrplan jeweilen auf Beginn der ordentlichen Fahrplanperiode, erstmals auf den 1. Juni 1890, in der erforderlichen Anzahl von Exemplaren zur Verfügung steht und den Eisenbahnverwaltungen abgegeben werden kann, welche im Verhältnisse des Bedarfs die Erstellungskosten zu vergüten haben.

c) Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, den allgemeinen Plakatfahrtenplan in den Wartsälen und in den Vorräumen der Bahnhöfe und Stationen an geeigneten, dem Publikum leicht zugänglichen Stellen anschlagen zu lassen. Jeder einzelnen Verwaltung ist unbenommen, neben dem allgemeinen auch den Sonderfahrplan der eigenen Gesellschaft auszuhängen. Dagegen tritt das allgemeine Plakat an die Stelle der Fahrplanpublikationen aller übrigen Bahnen, deren Züge im erstern angegeben sind.

d) Zur Affichirung in ausländischen Bahnhöfen und Stationen dürfen von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen nur die allgemeinen Plakatfahrpläne abgegeben werden.

Wir sind nach wie vor der Ansicht, dass das aufgestellte Plakat unzweckmässig ist, und es erscheint uns zum Mindesten zweifelhaft, ob der Bundesrath bei Erlass dieses Beschlusses allseitig innerhalb der Grenzen seiner Kompetenz geblieben ist.

6) Vom Verband wurde ein neues, für alle schweizerischen Bahnen verbindliches Schema für die graphische Darstellung des Fahrtenplanes zum Dienstgebrauch aufgestellt, welches die Genehmigung des Eisenbahndepartements erhielt. Die Einführung desselben bei der Nordostbahn ist erst auf 1. Oktober 1890 möglich.

7) Der schweizerische Wagenverband hatte auf Grund eines von einer bezüglichen Spezialkommission erstatteten Berichtes konstatirt, dass der Verband zu wenig Güterwagen besitze, und beschlossen, die einzelnen Verwaltungen einzuladen, vorläufig für das Jahr 1890 die sechs grössern je 30, die kleinen zusammen 20, Total 200 Stück, anzuschaffen, mit dem Vorbehalt weiterer Zutheilung pro 1891/92 je nach dem Resultat der noch zu machenden Erhebungen über das Mass der Beanspruchung des gemeinsamen Wagenparkes durch die einzelnen Gesellschaften.

Überdies beschloss der Wagenverband, von einer ihm von einer auswärtigen Gesellschaft gemachten Offerte Gebrauch zu machen und von derselben vorläufig bis gegen Ende des Jahres 1890 220 gedeckte Güterwagen von je 10 Tonnen Tragkraft in Miethe zu nehmen.

8) Anschliessend an die Inkraftsetzung der internationalen Bestimmungen über die technische Einheit beschloss der schweiz Eisenbahnverband die Aufstellung von neuen Vorschriften über die Konstruktion, Beschaffenheit und Behandlung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen für den Übergang im direkten schweizerischen Verkehr. Für die Vergütungen der Wagenbeschädigungen in diesem Verkehr wurde der neue deutsche Tarif angenommen.

9) Die im Vorjahre begonnene Arbeit einer Revision des Allgemeinen Dienstreglements für die Lokomotivführer und Heizer der schweiz. Normalbahnen wurde zu Ende geführt. Das vom Eisenbahndepartement genehmigte Reglement ist am 1. Mai 1890 in Kraft getreten.

10) Betreffend die Anlage elektrischer Starkstromleitungen längs einer Eisenbahn oder quer unter derselben hat das Eisenbahndepartement im Sinne von Art. 8 des von den eidgenössischen Räthen unterm 24/26. Juni 1889 beschlossenen Bundesgesetzes betreffend die Erstellung von Telegraphen- und Telephonlinien, im Benehmen mit der schweiz. Telegraphendirektion, behufs Sicherung der Bahnen und ihres Betriebes, sowie der Telegraphenleitungen längs derselben eine Reihe von Regeln entworfen und sie den Bahnverwaltungen zur Bekanntgabe allfälliger Bemerkungen mitgetheilt, von welcher Einladung Gebrauch gemacht wurde. Diese von den Bahnverwaltungen amendirten Regeln werden erst nach Inkrafttreten des erwähnten Bundesgesetzes erlassen.

III. Finanzverwaltung.

Obschon im letztjährigen Geschäftsberichte von der Kündung des letzten der älteren Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 1. Juni 1862 auf 28. Februar 1889 bereits Mittheilung gemacht wurde, finden wir hierüber doch noch einige ergänzende Mittheilungen angezeigt.

An Stelle des gekündeten Anleihens trat ein neues Anleihen zu 4 % vom 1. März 1889, dessen Eintrag in's Pfandbuch vom Bundesrathe am 22. Februar 1889 bewilligt und am 5. September vollzogen wurde. Den Inhabern von Obligationen des gekündeten Anleihens wurde deren Konversion in solche des neuen Anleihens zum Kurs von 103 % anerboten, in der Meinung, dass die Verrechnung des Agio von 3 % durch Ausgleichung der 4 % Zinse für 9 Monate, vom 1. März bis 30. November 1889 stattfinde. Die neuen Titel sind vom 1. Dezember 1889 an halbjährlich je auf 1. Juni und 1. Dezember zu verzinsen und bis 1. Juni 1897 unaufkündbar. Von diesem Termine an steht der Nordostbahn das Recht zu, das neue Anleihen auf halbjährige Kündung hin ganz oder theilweise zurückzuzahlen, und bis längstens 1. Dezember 1903 muss dasselbe gänzlich getilgt sein.

Von dem gekündeten Anleihen wurden zur Konversion angemeldet und abgestempelt:

	2000 Obligationen à Fr. 1000	= Fr.	2,000,000. — Cts.
	In baar wurden zurückbezahlt:		
	2999 Obligationen à Fr. 1000	= „	2,999,000. — „
	während zur Zeit noch aussteht:		
	1 Obligation à	„	1000. — „
Total	5000 Obligationen à Fr. 1000 nom.	= Fr.	5,000,000. — Cts.

Die Auswechslung der 2000 zur Konversion angemeldeten Obligationen à Fr. 1000 gegen solche des neuen Anleihens fand bis 10. Januar 1890 statt durch Aushingabe von 4000 Stück neuen Obligationen à Fr. 500 No. 1—4000, während an Stelle der nicht konvertirten 3000 Obligationen à Fr. 1000 der gleiche Nominalwerth, be-

stehend in 6000 Stück 4 % Obligationen à Fr. 500, No. 4001—10,000, im Betrage von 3 Millionen Franken, dem Konto „Eigene Werthpapiere“ einverleibt wurde.

Der Emissionskurs von 103 % auf den konvertirten 2 Millionen Franken ergiebt einen Agiogewinn von Fr. 60,000, welcher als Zinsersparniss (ausgewiesen unter Abschnitt IV D Seite 65) dem Reinerträgniss des Jahres 1889 zugutkommt, welches ohnehin noch das letzte Drittel der Konversionskosten des 87 Millionen Anleihens mit Fr. 210,000 und die im Berichtsjahre erlaufenen Emissionskosten des neuen Anleihens zu tragen hat; letztere setzen sich wie folgt zusammen:

1.	Anfertigung von 10,300 Obligationen (einschl. 300 Reserveformulare) .	Fr.	2,500. —	Cts.
2.	Staatsstempel des Kantons Zürich à 10 Cts.	„	1,030. —	„
3.	Unterzeichnen, Falzen, Bandiren etc. der Titel	„	191. 20	„
4.	Insertionskosten betreffend Kündung und Konversion	„	3,300. 30	„
5.	Provisionen an die Konversionsstellen	„	2,122. 55	„
6.	Löschungsgebühren am Pfandbuche	„	1,105. 92	„
7.	Druckkosten, Porti etc.	„	349. 80	„
	Total	Fr.	10,599. 77	Cts.

Die auf eigene Rechnung zum Nominalwerthe übernommenen Obligationen im Betrage von 3 Millionen Franken ergeben, da sie erst vom 1. Dezember 1889 an zu verzinsen sind, für die Zeit vom 1. März bis 30. November = 9 Monate à 4 % allerdings eine dem Agio von 3 % gleichkommende weitere Zinsersparniss im Betrage von Fr. 90,000. — Dieser Betrag wird jedoch durch den Zinsenausfall kompensirt, welchen der Interessenkonto zufolge Rückzahlung der 3 Millionen auf Ende Februar zu erleiden hatte, da sonst dieses Kapital in dem fraglichen Zeitraum leicht zu 3—4¼ % (im Durchschnitt à 3,78 %) hätte zinstragend angelegt werden können.

Von dem gekündeten Anleihen vom 1. Juni 1862 konnten am Eisenbahnpfandbuche gelöscht werden:

a) am 31. Mai 1889	2900	Titel à Fr. 1000	Fr. 2,900,000. — Cts.		
b) am 20. März 1890	2099	„ à „ 1000	„ 2,099,000. — „		
	4999	Titel à Fr. 1000		Fr.	4,999,000. — Cts.
Hiezu die noch ausstehende Obligation No. 72 . .	1	„ à „ 1000		„	1,000. — „
Total	5000	Obligationen à Fr. 1000		Fr.	5,000,000. — Cts.

Von früher gekündeten Anleihen wurden seit unserem letztjährigen Geschäftsbericht am Pfandbuche gelöscht:

c) am 20. März 1890:

4 Obligationen des ehemaligen Anleihens von 68 Millionen Fr. vom 1. Februar 1879 à Fr. 500 . . . . . Fr. 2,000. — Cts.

d) am 20. März 1890:

43 Obligationen des ehemaligen Anleihens von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860 à Fr. 500 . . . . . „ 21,500. — „

Total 47 Obligationen à Fr. 500 . . . . . Fr. 23,500. — Cts.

Auf Ende des Berichtsjahres sind von älteren Anleihen somit am Pfandbuche noch nicht gelöscht, beziehungsweise noch ausstehend:

a) vom ehemaligen $4^1/_2$ % Gemeinschaftsanleihen vom 1. April 1874:			
1 Obligation No. 12,872 à	Fr. 1000		
NB. Dieser Titel wurde im April 1890 eingelöst, aber noch nicht am Pfandbuche gelöscht.			
2 Obligationen No. 5139 und 44,654 . . à Fr. 500 und	„ 1000	Fr.	2,000. — Cts.
b) vom ehemaligen $4^1/_2$ % Anleihen vom 1. Februar 1879:			
1 Obligation No. 109,298 à		„	500. — „
NB. Dieser Titel wurde Ende Mai 1890 eingelöst, aber noch nicht am Pfandbuche gelöscht.			
c) vom ehemaligen 4 % Anleihen vom 1. Oktober 1860:			
17 Obligationen à Fr. 500	Fr. 8,500		
davon sind 2 Obligationen, welche s. Z. konvertirt wurden, gerichtlich aufgerufen à Fr. 500	„ 1,000		
Die restlichen 15 Stück kommen s. Z. zur Rückzahlung mit		„	7,500. — „
wovon ebenfalls 8 Stück gerichtlich aufgerufen sind.			
d) vom ehemaligen 4 % Anleihen vom 1. Juni 1862:			
Die Obligation No. 72 à		„	1,000. — „
Summe der noch ausstehenden Obligationen laut Bilanz, Titel Kreditoren . . .		Fr.	11,000. — Cts.

Unter Hinweis auf Abschnitt IV, Ziffer 4 und 5 des Prospekts vom 31. Mai 1888 betr. die Ausgabe von neuen 5 % Prioritätsaktien unserer Gesellschaft nahmen wir Veranlassung, den Inhabern von Interimsscheinen solcher Aktien zur Kenntniss zu bringen, dass die Resteinzahlung von 50 % des Nominalbetrages von Fr. 500. — Cts. oder Fr. 250. — Cts. per Aktie auf 31. Dezember 1889 stattzufinden habe, unter gleichzeitiger Abrechnung des auf diesen Tag fälligen Coupon No. 3

mit „ 6. 75 „

somit Fr. 243. 25 Cts. Netto-Einzahlung.

Auf diese mit zweimonatlicher Voranzeige am 25. Oktober 1889 erlassene Publikation hin erfolgten die Resteinzahlungen auf die in der letztjährigen Billanz unter „Debitoren" aufgeführten

24,553 Prioritätsaktien à Fr. 250. — Cts. mit	Fr.	6,138,250. — Cts.
oder abzüglich Coupons No. 3 à „ 6. 75 „ mit	„	165,732. 75 „
im Netto-Betrage von	Fr.	5,972,517. 25 Cts.

theils bei unserer Hauptkasse in Zürich, theils bei den im Prospekte aufgeführten Subscriptionsstellen. Auf 1002 Interimsscheinen, die erst nach dem 31. Dezember liberirt wurden, kam ein Verzugszins von 5 % in Anrechnung, welcher mit Fr. 367. 37 dem Interessenkonto gutgeschrieben wurde. Gleichzeitig mit der Volleinzahlung fand der Umtausch der liberirten Interimsscheine gegen die definitiven, vom 1. Juli 1888 datirten Prioritätsaktien statt, nämlich: 24,553 Stück Nr. 111,448—136,000 mit Coupons von Nr. 2 (Dividende pro 1890) an. Es kann somit konstatirt werden, dass das gesammte Prioritätsaktienkapital von 26 Millionen Franken vollständig einbezahlt ist.

Anschliessend an diese Mittheilung bringen wir nachfolgend eine chronologische Zusammenstellung der sämmtlichen Emissionen unsers Aktienkapitals nach dem gegenwärtigen Stande desselben. Dasselbe besteht nach der Bilanz vom 31. Dezember 1889 aus:

A. 84,000 Stammaktien der Nordostbahn à nominell Fr. 500 = Fr. 42,000,000. — Cts.
welche, unter sich gleichberechtigt, auf folgende Emissionen entfallen:

I.	Emission von 57,416 Aktien	d. d. 31. August 1855, No. 1 — 57,416 à Fr. 500 . . . . . — *ursprüngliches Aktienkapital* —	=	Fr. 28,708,000. — Cts.
II.	„ „ 18,584 „	d. d. 1. Januar 1876, No. 57,417—76,000 à Fr. 500 . . . . . — *ausgegeben und successiv einbezahlt in den Jahren 1872 — 1875, liberirt unter genanntem Datum* —	=	„ 9,292,000. — „
III.	„ „ 2000 „	d. d. 31. August 1855 / ausgegeben 1. Januar 1875 No. 76,001—78,000 à Fr. 500 . . . . . — *für den Ankauf der Dampfboote auf dem Zürichsee* —	=	„ 1,000,000. — „
IV.	„ „ 6000 „	d. d. 1. Januar 1880, No. 100,001—106,000 à Fr. 500 . . . . . — *für den Ankauf der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn* —	=	„ 3,000,000. — „
	Total 84,000 Stammaktien à nom. Fr. 500, wie oben . .		=	Fr. 42,000,000. — Cts.

Mit Ausnahme von wenigen 182 noch auf den Namen lautenden Stammaktien, die gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1883 jederzeit unentgeltlich umgetauscht werden können, lauten sämmtliche Aktien auf den Inhaber. — Allen obenerwähnten Aktien liegen gleichmässige vom 1. Januar 1880 datirte Couponsbogen bei, welche zur Zeit noch enthalten: die Coupons No. 10 (für die Jahresdividende pro 1889) und folgende bis und mit No. 30 (pro 1909), nebst Talon zum Bezug eines neuen Couponsbogens im II. Semester 1910.

B. 52,000 5% Prioritätsaktien, d. d. 1. Juli 1888, à nom. Fr. 500 = Fr. 26,000,000. — Cts.
einlösbar im Sinne des § 3 der revidirten Statuten vom 29. Dezember 1887, erstmals per Ende 1898, zum Preise von Fr. 550 per Aktie, zerfallend in:

1.	27,447 Prioritätsaktien No. 78,001—100,000 = 22,000 Stück „ 106,001—111,447 = 5,447 „ mit Coupons No. **1** (Dividende pro 1889) bis und mit No. 16 (pro 1905) nebst Talon.	à Fr. 500 =	Fr. 13,723,500. — Cts.
2.	24,553 Prioritätsaktien No. 111,448—136,000 à Fr. 500 . . . . mit Coupons No. **2** (Dividende pro 1890) bis und mit No. 16 (pro 1905) nebst Talon.	=	„ 12,276,500. — „
	Total 52,000 5% Prioritätsaktien à nom. Fr. 500, wie oben . . .	=	Fr. 26,000,000. — Cts.

Die in Abschnitt I bereits erwähnte theilweise Einzahlung des Subventionsdarleihens für eine Bahn Dielsdorf-Niederweningen wurde am 30. September 1889 folgendermassen geleistet:

1.	Von der Gemeinde	Schleinikon-Dachslern	Fr. 27,500. — Cts.
2.	„ „ „	Oberweningen .	„ 23,000. — „
3.	„ „ „	Schöfflisdorf . .	„ 30,000. — „
4.	„ „ „	Niederweningen .	„ 66,500. — „
			Fr. 147,000. — Cts.

Als Gegenwerth wurde den genannten Gemeinden je eine auf deren Namen lautende Obligation d. d. 30. September 1889 aushingegeben, auf deren Rückseite die nachstehende Zinstabelle beigedruckt ist.

Diese Darleihenssummen sind nach dem Wortlaut des Vergleichs (Ziffer 2) während der **ersten zwölf Jahre** nach der Einzahlung, ***also bis 30. September 1901, unverzinslich*** und nach Ablauf derselben während der folgenden ersten fünf Jahre,

also vom 13.—17. Jahre zu 2 % jährlich zu verzinsen,
während des 18.—22. Jahres „ 2½ % „ „ „
„ „ 23.—27. „ „ 3 % „ „ „
„ „ 28.—32. „ „ 3½ % „ „ „
und vom 33. Jahre an „ 4 % „ „ „

je auf den 30. September eines Jahres.

Die Nordostbahngesellschaft ist jederzeit zur Rückzahlung dieser Obligation berechtigt; dagegen können die Gemeinden, beziehungsweise der jeweilige Titelinhaber, solche erst fünf Jahre, nachdem die Verzinsung 4 % erreicht hat, zur Rückzahlung aufkünden. In beiden Fällen findet die Rückzahlung nach dem vollen Nominalbetrag statt.

Die Aufkündung ist dem andern Kontrahenten je ein halbes Jahr vor dem Termin, auf welchen die Rückzahlung verlangt wird, mitzutheilen.

Zinstabelle.

Zinsverfalltermine.			Zinsfuss.
30. September 1890	bis und mit	30. September 1901	unverzinslich.
30. September 1902	bis und mit	30. September 1906	à 2 %
30. September 1907	bis und mit	30. September 1911	à 2½ %
30. September 1912	bis und mit	30. September 1916	à 3 %
30. September 1917	bis und mit	30. September 1921	à 3½ %
30. September 1922	bis und mit	30. September 1926	à 4 %
		u. s. w.	

Die Kündigung des Kapitals seitens der Gemeinde kann erstmals erfolgen am 30. September 1926 zur Rückzahlung auf den 31. März 1927.

Um die im Jahr 1889 stattgefundenen Bewegungen des Kapitalverkehrs mit den Bilanzen des Berichts- und des Vorjahres vergleichen zu können, bringen wir an dieser Stelle einen Zusammenzug aller derjenigen Bilanzkonti, welche durch den Kapitalverkehr eine Vermehrung oder Verminderung gegenüber dem Vorjahr erfahren haben, und schliessen daran den Nachweis, wie die Differenzen unter den Aktiven beziehungsweise Passiven der Bilanz („Verfügbare Mittel“ und „Schwebende Schulden etc.“) angelegt sind.

Nach der Rechnung V „Kapitalverkehr“ beträgt der Aktivsaldovortrag auf das Jahr 1890	Fr. 19,537,363. 89 Cts.
und der Aktivsaldovortrag aus dem Jahr 1888 nur	„ 9,285,247. 14 „
Es ergibt sich somit eine Vermehrung der „Verfügbaren Mittel“ der Bilanz pro 1889 von	Fr. 10,252,116. 75 Cts.

welche wie folgt ausgewiesen wird:

Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1889

verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1888
über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1889 gegen 1888			
	1888		1889		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren. Verminderung:								
1. Noch nicht einbezahlte Prioritätsaktien.								
Resteinzahlung auf 24,533 Aktien à Fr. 250 . .	6,138,250	—	—	—	—	—	6,138,250	—
2. Verwendungen auf Nebengeschäfte.								
Dampfboote auf dem Zürichsee	1,220,252	36	1,089,813	78	—	—	130,438	58
3. Zu amortisirende Verwendungen.								
Amortisationsquote und Uebertragungen	19,444,470	35	18,950,825	50	—	—	493,644	85
4. Emissionskosten des 87 Millionen Anleihens.								
Dritte und letzte Amortisationsquote	210,000	—	—	—	—	—	210,000	—
Vermehrung:								
5. Verwendungen zu Bauzwecken.								
a) Ausgaben für bisheriges Netz	141,168,870	67	141,321,425	89	152,555	22	—	—
b) Neue N. O. B.-Linien	2,549,140	39	3,331,957	—	782,816	61	—	—
6. Betheiligung bei der Linie Koblenz-Stein.								
Einzahlungen der N. O. B. im Jahr 1889	—	—	101,844	85	101,844	85	—	—
	170,730,983	77	164,795,867	02	1,037,216	68	6,972,333	43
B. Kreditoren. Vermehrung:								
1. Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals.								
Betrag der Rücklagen 1889 und 1888	590,000	—	1,160,000	—	570,000	—	—	—
2. Subventionsdarleihen.								
a) Subvention für rechtsufrige Zürichseebahn . .	—	—	3,600,000	—	3,600,000	—	—	—
b) dessgleichen für Dielsdorf-Niederweningen . .	—	—	147,000	—	147,000	—	—	—
	590,000	—	4,907,000	—	4,317,000	—	—	—
Rekapitulation.								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“ . . .	. . .	.	. . .	.	6,972,333	43		
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“ . . .	. . .	.	. . .	.	4,317,000	—	11,289,333	43
Hievon **ab:**								
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“	. . .	.	. . .	.	. . .	.	1,037,216	68
Netto-Vermehrung gleich dem Zuwachs der verfügbaren Mittel, laut umstehendem Nachweis . . .	. . .	.	. . .	.	. . .	.	10,252,116	75

Nachweis über die Vermehrung der Aktiven der Bilanz pro 1889

gegenüber den Aktiven im Jahr 1888.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1889 gegen 1888			
	1888		1889		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.								
I. Verfügbare Mittel.								
1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben	7,397,778	72	7,374,489	48	—	—	23,289	24
2. Werthschriften	10,773,675	—	23,349,335	—	12,575,660	—	—	—
3. Entbehrliche Liegenschaften:								
a) Liegenschaften-Konto Nordostbahn	890,703	94	1,090,715	94	200,012	—	—	—
b) Liegenschaften-Konto Enge, Villenquartier .	354,178	65	250,535	30	—	—	103,643	35
4. Materialvorräthe:								
a) Materialkonto	828,291	55	887,633	—	59,341	45	—	—
b) Materialrechnung des Ober-Ing. für d. Betrieb	1,111,779	50	965,331	33	—	—	146,448	17
c) Werkstätte-Konto	351,415	89	354,478	92	3,063	03	—	—
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	1,645,362	28	613,747	26	—	—	1,031,615	02
	23,353,185	53	34,886,266	23	12,838,076	48	1,304,995	78
Hievon ab:								
Verminderung der Aktiven	. . .	.	. . .	.	1,304,995	78	—	—
Restbetrag gleich der Vermehrung der Aktiven . .	. . .	.	. . .	.	11,533,080	70	—	—
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	2,760,259	43	2,686,281	—	—	—	73,978	43
2. Spezialfonds	8,455,120	66	8,702,349	79	247,229	13	—	—
3. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	2,852,558	30	3,960,271	55	1,107,713	25	—	—
	14,067,938	39	15,348,902	34	1,354,942	38	73,978	43
Hievon ab:								
Verminderung der Passiven	. . .	.	. . .	.	73,978	43	—	—
Restbetrag, gleich der Vermehrung der Passiven .	. . .	.	. . .	.	1,280,963	95	—	—
Rechnungsabschluss.								
Die Vermehrung der „Aktiven" beträgt	. . .	.	. . .	.	11,533,080	70		
Hievon ab:								
Die Vermehrung der „Passiven" betragend . . .	. . .	.	. . .	.	1,280,963	95		
Nettovermehrung der Aktiven im Jahre 1889 . . .	. . .	.	. . .	.	. . .	.	10,252,116	75

Nachdem wir in der Einleitung dieses Abschnittes III einige Konti des vorstehenden Bilanzauszuges schon erwähnt haben, führen wir noch den Nachweis der anderen Positionen auf, welche im Berichtsjahre ebenfalls einen Kapitalverkehr ergeben haben.

Bilanz auf 31. Dezember 1889.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

1. Bisheriges Netz.

Nach der Rechnung III betragen die Bauverwendungen auf das bisherige Netz der Nordostbahn . . .	Fr. 919,154. 69 Cts.	
Davon gehen ab: die Erlöse und Rückerstattungen mit	„ 766,599. 47 „	
Verbleiben als Netto-Bauausgaben pro 1889		Fr. 152,555. 22 Cts.

Unter den „Erlösen“ erscheint der Kaufpreis für die Zufahrtslinie der Tössthalbahn zum Bahnhof Winterthur, welche gemäss mit letzterer abgeschlossener Vereinbarung auf den 15. Januar 1889 in das Eigenthum dieser Gesellschaft übergegangen ist. Nach Art. 6 des Vertrags vom 1. September 1881 waren an die Nordostbahn 3/8 der Baukosten des 4-spurigen Bahnkörpers vom östlichen Bahnhofende bis Kil. 2,038 zu vergüten,

oder im Ganzen	Fr. 337,617. 76 Cts.
wovon jedoch die erlaufenen und angerechneten Zinsen während der Bauzeit, welche dem Interessen-Konto kreditirt wurden, weil sie dem Baukonto seiner Zeit auch nicht belastet worden sind, abgehen mit	„ 47,267. 55 „
so dass auf den Baukonto noch in Einnahme fallen als Ersatz der 3/8 der Baukosten der Ostzufahrten in den Bahnhof Winterthur	Fr. 290,350. 21 Cts.

2. Bau neuer Linien.

a. Rechtsufrige Zürichseebahn.	
Die Ausgaben für Bahnlage und feste Einrichtungen betragen	Fr. 762,440. 09 Cts.
b. Dielsdorf-Niederweningen.	
Desgleichen	„ 20,376. 52 „
zusammen	Fr. 782,816. 61 Cts.

Ueber die Verwendungen dieses Betrages geben die einzelnen Baurechnungen dieser Linien und der Abschnitt V „Bahnbau“ Aufschluss.

II. Betheiligung der Nordostbahn bei der Linie Koblenz-Stein.

Nachdem durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1888 die Fristen für den Beginn der Erdarbeiten der in Gemeinschaft mit der Centralbahn auszuführenden Eisenbahnlinie Koblenz-Stein (1. Oktober 1889) und deren

Vollendung (1. Mai 1892) neu normirt waren, wurde auf den 1. November 1889 von den beiden betheiligten Bahnen eine erste Einzahlung eingehoben von je	Fr. 80,000. — Cts.
Dazu kommt gemäss Mittheilung in Abschnitt I von den Ende 1883 auf Amortisationskonto getragenen früheren Verwendungen für diese Bahn im Gesammtbetrag von Fr. 45,174. 39 Cts., als Nordostbahn-Antheil in Rückbelastung .	„ 21,844. 85 „
welche als zweite Einzahlung auf 31. Dezember verrechnet sind.	
Total der Einzahlungen im Jahr 1889	Fr. 101,844. 85 Cts.

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Dampfboote auf dem Zürichsee.

Der im Jahr 1873 in Betrieb genommene Salondampfer „Helvetia“, welcher s. Z. auf zu stehen kam, erschien, nachdem an demselben aus dem Betriebsertrag des Jahres 1883 .	Fr. 398,811. 95 Cts. „ 63,811. 95 „
abgeschrieben worden, immer noch mit dem Betrage von	Fr. 335,000. — Cts.
im Inventar. Diese Summe steht in keinem richtigen Verhältnisse zu den Einnahmen, welche das bloss während eines Theils des Jahres und auch dann in der Regel nur an Sonn- und Festtagen verwendete Schiff abwirft. Wir haben desshalb, zumal hierin nach Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn noch eine weitere Verschlechterung eintreten wird, beschlossen, in die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1889 eine nochmalige Abschreibung einzustellen im Betrage von	„ 135,000. — „
wodurch sich der Inventarwerth der „Helvetia“ auf	Fr. 200,000. — Cts.
reduzirt.	

IV. Zu amortisirende Verwendungen.

Dieser Konto gibt keine Veranlassung zu besondern Bemerkungen, da die in Abzug fallenden Posten aus der Bilanz selbst ersichtlich sind.

V. Emissionskosten des 4 % Anleihens von 87 Millionen Franken.

Mit Abschreibung der III. Quote von Fr. 210,000. — ist dieser Konto getilgt; er erscheint daher nicht mehr in der diessjährigen Bilanz.

VI. Verfügbare Mittel.

Nachdem die verfügbaren Mittel eine abermalige bedeutende Erhöhung erfahren haben, waren wir bemüht, dieselben in möglichst vortheilhafter Weise zinstragend zu machen, soweit diess möglich ist, ohne die successive Verwendung für die in Bau kommenden Linien zu erschweren. Zu diesem Ende reduzirten wir das Diskontogeschäft in Wechseln mit kurzer Fälligkeit und begaben einen wesentlichen Theil des verfügbaren Betrages auf längere Termine an verschiedene schweizerische Bankinstitute, theils gegen Eigenwechsel, theils gegen Oblighi. Daneben erwarben wir für bedeutende Beträge Werthschriften, die selbst zu den dermaligen Kursen immer noch einen höhern Zinsertrag liefern, als sich im Diskontogeschäft erzielen lässt; sollten durch Sinken der Kurse Abschreibungen hierauf nöthig werden, so dürfte sich dafür, das Eintreten ganz aussergewöhnlicher Ereignisse vorbehalten, in den erzielten höheren Zinsen ein ausreichender Gegenwerth finden. Im Einzelnen bemerken wir Folgendes:

1. Kassa-, Wechsel- und Bankguthaben.

Der Kassasaldo, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel betrug am 31. Dezember 1888	Fr. 690,855. 34 Cts.
dazu kam im Jahr 1889 ein Verkehr im Soll von	„ 69,204,216. 69 „
	Fr. 69,895,072. 03 Cts.
Davon ab:	
Der Umsatz des Kassa- und Chèqueverkehrs im Haben von	„ 69,570,641. 22 „
Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1889 ein Kassabestand, einschliesslich Chèqueguthaben von	Fr. 324,430. 81 Cts.
Hiezu kommt:	
Der Bestand des Wechselportefeuille am 31. Dezember 1889 mit	„ 7,050,058. 67 „
Total gleich der Bilanz	Fr. 7,374,489. 48 Cts.

Über die Scadenzen und Diskontirungsätze der im Portefeuille befindlichen Wechsel und Oblighi lassen wir ein Verzeichniss hier nachfolgen:

Bestand des Wechsel-Portefeuille am 31. Dezember 1889.

	Stück.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	Fr.	Cts.
Der Bestand des Wechsel-Portefeuille per 31. Dezember 1889 beträgt		. . . .	.	. . . .	.	7,050,058	67
und vertheilt sich auf folgende Fälligkeitsterminen:							
Monat Januar 1890	33	1,017,065	30				
„ Februar „	8	232,000	—				
„ März „	44	2,021,216	42				
„ April „	17	779,964	50				
„ Mai „	1	100,000	—				
„ Juni „	1	509,500	—				
„ Juli „	8	650,000	—				
„ September „	8	708,437	50				
„ Oktober „	1	8,437	50				
				6,026,621	22		
Monat März 1891	1	250,000	—				
„ April „	1	10,265	60				
„ Mai „	1	250,000	—				
„ Juni „	1	250,000	—				
„ Juli „	1	13,171	85				
„ August „	1	250,000	—				
	127			1,023,437	45		
Summe wie oben				7,050,058	67		

Die im Portefeuille befindlichen Wechsel wurden zu folgenden Discontosätzen angelegt:	Eigenwechsel von Banken		Bankaccepte		Total	
à $3^1/_4$ % Disconto	500,000	—	—	—	500,000	—
„ $3^3/_8$ „ „	1,000,000	—	—	—	1,000,000	—
„ $3^1/_2$ „ „	100,000	—	—	—	100,000	—
„ $3^5/_8$ „ „	150,000	—	—	—	150,000	—
„ $3^3/_4$ „ „	43,000	—	200,000	—	243,000	—
„ 4 „ „	609,500	—	—	—	609,500	—
„ $4^1/_8$ „ „	98,000	—	1,069,358	27	1,167,358	27
„ $4^1/_4$ „ „	945,000	—	241,262	95	1,186,262	95
„ $4^3/_8$ „ „	710,000	—	—	—	710,000	—
„ $4^1/_2$ „ „	829,750	-	457,000	—	1,286,750	—
„ $4^3/_4$ „ „	—	—	40,000	—	40,000	—
Zins-Oblighi	—	—	57,187	45	57,187	45
Summe	**4,985,250**	—	**2,064,808**	**67**	**7,050,058**	**67**

2. Werthschriften.

a) Die Werthpapiere betrugen laut Bilanz am 31. Dezember 1888 . . .		Fr. 8,493,675. — Cts.
Hiezu kommen:		
Ankäufe im Jahr 1889	Fr. 12,685,660. — Cts.	
Davon ab:		
In Folge Abtretung an die Pensions- und Hülfskasse und diverse Kautionskassen	„ 110,000. — „	
Netto-Vermehrung pro 1889		„ 12,575,660. — „
		Fr. 21,069,335. — Cts.
b) Noch nicht in's Pfandbuch eingetragene Nordostbahn-Obligationen des 4 % Anleihens vom 1. Oktober 1886 . . .	Fr. 2,000,000. — Cts.	
und des 4 % Anleihens vom 1. Oktober 1887 . . .	„ 280,000. — „	
		„ 2,280,000. — „
Bestand der Werthpapiere gemäss Bilanz am 31. Dezember 1889		Fr. 23,349,335. — Cts.

laut nachfolgendem Verzeichniss:

Bestand der Werthpapiere am 31. Dezember 1889.

Nominalbetrag		Zinsfuss	Bezeichnung der Werthpapiere	Datum der Titel	Kurs	Bilanz-Werthe am 31. Dezember 1889			
Fr.	Cts.	%			%	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			I. Schuldbriefe.						
5,140	—	4½	2 Schuldbriefe	Diverse	100	5,140	—		
45,000	—	4	4 „		100	45,000	—		
50,140	—							50,140	—
			II. Diverse schweizerische Obligationen.						
463,000	—	3½	**1. Eidgenössische Obligationen.**	6. Juli 1889	99½	—	—	460,685	—
			2. Kantonale Obligationen.						
750,000	—	3½	Kanton Bern	31. Dez. 1887	98	735,000	—		
500,000	—	3½	Kanton Solothurn	1. Okt. 1888 / 30. Juni 1889	96½	482,500	—		
1,250,000	—							1,217,500	—
			3. Städte- und Gemeinde-Obligationen.						
100,000	—	3¾	Gemeinde Riesbach	15. Juni 1889	100	100,000			
700,000	—	3½	Stadt Zürich	30. Nov. 1889	96½	675,500	—		
150,000	—	3½	Stadt Bern	1. Mai 1884	98	147,000	—		
162,000	—	3½	Stadt Genf	15. Aug. 1889	98	158,760	—		
1,112,000	—							1,081,260	—
			4. Obligationen von Bankinstituten.						
125,000	—	4½	Société financière Franco-Suisse . . .	10. Juli 1888	100	125,000	—		
250,000	—	4½	Banque de Fonds d'Etats	10. Nov. 1888	98	245,000	—		
400,000	—	4	Banque foncière du Jura, Serie J . .	31. Mai 1888	100	400,000	—		
200,000	—	4	Crédit foncier Franco-Canadien . . .	1. Juli 1887	96	192,000	—		
975,000	—							962,000	—
			5. Obligationen schweizerischer Banken.						
900,000	—	4	416 Titel auf 15 schweiz. Bankinstitute mit Fälligkeitsterminen von 1891—1894	Diverse	100	900,000	—		
1,990,000	—	3¾			„	1,990,000	—		
1,050,000	—	3½			„	1,050,000	—		
1,000,000	—	3⅜			„	1,000,000	—		
4,940,000	—							4,940,000	—
			6. Eisenbahn-Obligationen.						
536,500	—	Divid.	Obligationen Zürich-Zug-Luzern . . .	1. Okt. 1863	100	536,500	—		
318,000	—	4	„ Schweiz. Centralbahn . .	16. März 1886	101½	322,770	—		
854,500	—							859,270	—
9,644,640			Übertrag . .					9,570,855	—

Nominalbetrag		Zinsfuss	Bezeichnung der Werthpapiere	Datum der Titel	Kurs	Bilanz-Werthe am 31. Dezember 1889			
Fr.	Cts.	%			%	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
9,644,640	—		Übertrag . .					9,570,855	—
			III. Ausländische Obligationen.						
600,000	—	4½	Ungar. Staats-Eisenbahnen	1. Febr. 1889	98	588,000	—		
140,000	—	4	Stadt Rom (Gold) Serie IV.	1882/1884	82	114,800	—		
250,000	—	4	Stadt Mailand	12. April 1886	82	205,000	—		
500,000	—	3	Italien. Eisenbahn-Gesellschaften Serie E	1. Okt. 1889	55	275,000	—		
1,490,000	—							1,182,800	—
			IV. Ins Pfandbuch eingetragene Nordostbahn-Obligationen.						
2,720,000	—	4	Obligationen	1. Okt. 1887	100	2,720,000	—		
4,055,000	—	4	„	1. Juni 1888	100	4,055,000	—		
3,518,500	—	4	„	1. März 1889	100	3,518,500	—		
10,293,500	—							10,293,500	—
								21,047,155	—
			V. Bei der Zürcher Kantonalbank als Kautionen deponirt.						
10,000	—	4	Obligationen der Schweiz. Nordostbahn	1. Juni 1888	100	10,000	—		
12,000	—	4	„ „ Schweiz. Centralbahn	16. März 1886	101½	12,180	—		
22,000	—							22,180	—
21,450,140								21,069,335	—
			VI. Noch nicht ins Pfandbuch eingetragene Nordostbahn-Obligationen.						
2,000,000	—	4	Obligationen	1. Okt. 1886	100	2,000,000	—		
280,000	—	4	„ „	1. Okt. 1887	100	280,000	—		
2,280,000	—							2,280,000	—
			Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1889					**23,349,335**	—

VII. Entbehrliche Liegenschaften.

1. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn.

Der Inventarwerth der Liegenschaften betrug am 31. Deember 1888 . . . Fr. 890,703. 94 Cts.

Hiezu kommen nachfolgende im Jahr 1889 theils durch Ankauf, theils durch Übertragung vom Baukonto der linksufrigen Zürichseebahn erworbene, theils zufolge Umbaute höher gewerthete Liegenschaften:

1. Die Liegenschaft zur „Eisengiesserei" in Romanshorn, bestimmt für die nothwendig gewordene Bahnhoferweiterung daselbst, Assekuranz Fr. 93,700. — Grundfläche 1704,7 m^2 } Fr. 85,000. —
2. Die Liegenschaft des ehemaligen Stapfer'schen Instituts in Horgen, bestehend in einem Wohngebäude und 683 m^2 Rebland . . „ 30,000. —
   (vide Einnahmen auf Bauverwendungen, nach Objekten geordnet, pos. 43, linksufrige Zürichseebahn).
3. Das Wohnhaus Nr. 54 an der Löwenstrasse, in der Nähe des Bahnhofgebäudes in Zürich . . . . . „ 82,000. —
   Dieses Haus wurde wegen Platzmangels im Bahnhofgebäude für die Unterbringung von Bureaux der Centralverwaltung erworben; zunächst fand das Rechtsbureau daselbst Unterkunft.
4. Umbau des Ökonomiegebäudes im „Venedigli" in Enge zur Unterbringung der Billetdruckerei, Mehrwerth . . . . . „ 3,000. —
   Es war ein dringendes Bedürfniss, die Billetdruckerei durch Aufstellung neuer Maschinen und sonstige Einrichtungen zu verbessern, was nur durch deren Dislocirung bewirkt werden konnte, weil die Betriebskontrole, in deren Gebäude die Druckerei bisher untergebracht war, ohnehin schon räumlich sehr eingeengt ist.
   Die Gesammt-Umbaukosten betrugen . . . Fr. 7238. 24 Cts.
   Davon wurden der Korrentrechnung belastet . „ 4238. 24 „
   und der Überschuss im Betrage von . . Fr. 3000. — Cts.
   als Inventar-Mehrwerth auf Liegenschaften-Konto übergetragen, wogegen die Assekuranzsumme des Ökonomiegebäudes von Fr. 15,000. — auf Fr. 20,000. — erhöht werden wird.
5. Von der Aargauischen Südbahn wurden drei kleinere Landparzellen im Gemeindsbanne Lenzburg übernommen im Werthe von . . „ 112. —

Fr. 200,112. —

Hievon ab:

6. Erlös für verkaufte drei kleinere Landparzellen in den Gemeinden Embrach und Oberglatt, Inventarwerth . . . . . „ 100. —

Verbleiben als Vermehrung im Jahr 1889 „ 200,012. — „

Inventarwerth mit 31. Dezember 1889 Fr. 1,090,715. 94 Cts.

Die Rechnung über den Korrentverkehr des Liegenschaften-Konto erzeigt folgendes Ergebniss:

1. Die Einnahmen für Pacht- und Miethzinse betragen .	Fr. 27,941. 61	
2. Die Ausgaben für Umbauten, Reparaturen, Steuern etc.	„ 11,158. 55	
Netto-Vorschlag pro 1889		Fr. 16,783. 06 Cts.

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

2. Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier).

Der Saldo dieses Konto betrug pro Ende 1888		Fr. 354,178. 65 Cts.
Die Einnahmen für im Jahr 1889 verkaufte Landparzellen im Flächenmass von 4878 m^2 betrug	Fr. 208,104. 80 Cts.	
Hievon hälftiger Antheil der Nordostbahn . . .	Fr. 104,052. 40 Cts.	
Ab die Nettoausgaben der Korrentrechnung für die Bewirthschaftung und Instandhaltung des noch verbliebenen Landkomplexes, Nordostbahn-Antheil	„ 409. 05 „	
Netto-Einnahme im Jahre 1889		„ 103,643. 35 „
Inventarwerth auf 31. Dezember 1889		Fr. 250,535. 30 Cts.
Total-Inventarwerth der entbehrlichen Liegenschaften, laut Bilanz		Fr. 1,341,251. 24 Cts.

VIII. Material-Vorräthe.

Die Veränderungen der Materialvorräthe der drei verschiedenen Materialkonti im Jahr 1889 gegenüber der Bilanz mit Ende 1888 sind aus dem „Nachweis über die Vermehrung der Aktiven der Bilanz“ pro 1889 unter A, Ziffer 4, ersichtlich; die Differenzen sind unbedeutend und geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass.

IX. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.

Die Verminderung der „Debitoren“ im Jahr 1889 gegen 1888 im Betrage von .		Fr. 1,031,615. 02
rührt hauptsächlich von den verminderten Fracht-Ausständen der Getreideexpedition Romanshorn her. Laut Ausweis der Lagerhausverwaltung daselbst betrug nämlich das Lager von Getreide und Hülsenfrüchten etc. Ende 1888 34,088 Tonnen, mit daraufhaftenden Frachtausständen von	Fr. 2,400,415. 70	
während dasselbe Ende 1889 nur noch 16,364 Tonnen betrug, mit Frachtausständen von	„ 1,115,422. 42	
Also ergibt sich auf diesem Konto eine Reduktion im Betrage von	Fr. 1,284,993. 28	

was mit der im Jahre 1889 eingetretenen Verminderung der Getreidezufuhren aus Ungarn etc. im Zusammenhange steht.

B. Passiven.

1. Der Titel „Schwebende Schulden“ weist gegenüber dem Jahre 1888 eine Verminderung aus von . . . . . Fr. 73,798. 43

während die

2. Spezialfonds eine Vermehrung ergeben von . . . . . Fr. 247,229. 13

Beide Differenzen sind aus der Bilanz und den Spezialrechnungen der betreffenden Konti selbst zu entnehmen, auf welche wir hier verweisen.

3. Der Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn zeigt eine Vermehrung von . . . . . Fr. 1,107,713. 25

welche in Abschnitt IV D dieses Berichtes, „Finanzergebniss“ einlässlich behandelt wird.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt worden sind, haben im Ganzen 3,124,921 Kilometer zurückgelegt.

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

Im Jahr 1889 wurden im Ganzen 116,339 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 206 Zugskilometer mehr als im Jahr 1888 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

	1888	1889
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge . . .	2,184,925	2,239,667
2. Gemischte Züge	369,709	398,838
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung .	278,413	294,421
	2,833,047	2,932,926
b) Ergänzungs- und Extrazüge . .	175,535	191,995
	3,008,582	3,124,921

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1888 (564 Kilometer)				1889 (564 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1888		Mindereinnahme gegenüber 1888	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
5,465,733	65	35.02	I. Ertrag des Personentransportes	5,935,964	60	35.79	470,230	95	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
406,309	*39*	*2.60*	1. Vom Gepäck	*424,067*	*61*	*2.56*	*17,758*	*22*	—	—
256,380	*17*	*1.64*	2. Von Thieren	*277,030*	*01*	*1.67*	*20,649*	*84*	—	—
8,533,036	*19*	*54.66*	3. Von Gütern	*8,998,614*	*02*	*54.25*	*465,577*	*83*	—	—
9,195,725	75	58.90		9,699,711	64	58.48	503,985	89	—	—
14,661,459	40	93.92		15,635,676	24	94.27	974,216	84	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
846,719	*35*	*5.42*	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	*859,563*	*47*	*5.18*	*12,844*	*12*	—	—
86,011	*23*	*0.55*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	*74,169*	*65*	*0.45*	—	—	*11,841*	*58*
17,327	*49*	*0.11*	3. Sonstige Einnahmen . . .	*16,697*	*02*	*0.10*	—	—	*630*	*47*
950,058	07	6.08		950,430	14	5.73	372	07	—	—
15,611,517	47	100	. . . Total der Einnahmen . .	16,586,106	38	100	974,588	91	—	—

Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr ist das Resultat eines Aufschwungs des letzteren überhaupt und insbesondere auch des ausnahmsweisen Verkehrs mit Paris während der dortigen Weltausstellung. Einen nicht unerheblichen Beitrag hiezu hat auch die Vermehrung der Pilgertransporte nach und von Einsiedeln geliefert. Mit Ausnahme der Güterzugsbillete weisen alle Billetsorten eine zum Theil recht erhebliche Frequenzvermehrung auf; relativ die stärkste findet sich bei den Lust- und Rundfahrtbilleten, dies theils in Folge des immer häufiger werdenden Gebrauchs der kombinirbaren Billete, theils weil in dieser Kategorie auch die Spezialbillete für den Ausstellungsverkehr, für die Pilger, Extrazüge und drgl. verrechnet sind. Die in Tabelle 2 unter diesem Titel verrechneten Einnahmen verlegen sich wie folgt:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total.
Gesellschaften und Schulen	Fr. 685. 85 Cts.	Fr. 23,487. 73 Cts.	Fr. 141,970. 60 Cts.	Fr. 166,144. 18 Cts.
Lust- und Rundfahrtbillete	„ 60,218. 85 „	„ 247,664. 74 „	„ 135,406. 43 „	„ 443,290. 02 „
	Fr. 60,904. 70 Cts.	Fr. 271,152. 47 Cts.	Fr. 277,377. 03 Cts.	Fr. 609,434. 20 Cts.

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Gepäckverkehr hängt mit jener des Personenverkehrs zusammen.

Im Viehverkehr begegnen wir einer Verminderung der Transporte IV. Klasse (Schafe), dagegen einer Vermehrung in allen übrigen Klassen, namentlich in der III. Klasse (Schweine), welche schliesslich einen Mehrertrag herbeiführte.

Der Güterverkehr erzeigt in Eilgütern und Gütern des Spezialtarifs III (Rohmaterialien) eine beträchtliche Vermehrung; in allen übrigen Klassen ist der Verkehr ziemlich gleich geblieben wie im Vorjahre. Wenn aber berücksichtigt wird, wie sehr die Ergebnisse des letztern durch die ungewöhnlich günstige Getreide-Konjunktur und die reiche Obsternte gesteigert worden waren, so ist auch dieses Ergebniss als ein sehr erfreuliches zu bezeichnen. Die im Jahr 1888 in den Lagerhäusern an der Ostgrenze angesammelten grossen Getreidevorräthe gingen im Laufe des Berichtsjahres zum grössten Theil in den Konsum über und verhinderten so ein plötzliches Abfallen des Verkehrs und der Einnahmen. Die Tabelle 7 zeigt übrigens im Einzelnen, welche Mutationen in den verschiedenen Transportartikeln stattgefunden haben.

Bezüglich der „Verschiedenen Einnahmen“ wird auf die Bemerkungen unter Abschnitt D Finanzergebniss verwiesen.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1888		1889		1888		1889	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	23,982	0.39	26,562	0.41	155,285. 36	2.84	176,764. 38	2.98
„ „ . . II. „	236,471	3.83	240,601	3.70	723,818. 97	13.26	759,285. 09	12.79
„ „ . . III. „	1,209,182	19.61	1,276,396	19.60	1,260,836. 18	23.06	1,362,166. 00	22.95
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	5,062	0.08	4,881	0.08	3,063. 45	0.05	3,040. 59	0.05
„ „ . . III. „	101,984	1.65	98,299	1.51	42,196. 28	0.77	40,787. 50	0.69
Hin- und Rückfahrt . . I. „	8,112	0.13	11,458	0.18	26,302. 11	0.48	38,552. 90	0.65
„ „ „ . . II. „	455,740	7.38	466,486	7.16	585,607. 55	10.71	611,125. 32	10.29
„ „ „ . . III. „	3,132,856	50.78	3,289,782	50.52	1,997,452. 76	36.54	2,112,812. 45	35.59
Abonnementsbillete . . II. „	149,190	2.42	134,630	2.07	57,869. 21	1.06	67,050. 13	1.13
„ . . III. „	513,282	8.32	540,239	8.30	103,060. 82	1.88	108,534. 88	1.83
Militär- u. Polizeitransporte III. „	44,945	0.73	54,139	0.83	43,384. 95	0.79	46,411. 16	0.78
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . I. „	10,345	0.17	15,918	0.24	46,050. —	0.86	60,904. 70	1.03
II. „	89,847	1.46	127,214	1.95	185,353. 60	3.39	271,152. 47	4.57
III. „	188,068	3.05	224,755	3.45	235,452. 41	4.31	277,377. 03	4.67
Total	6,169,066	100	6,511,360	100	5,465,733. 65	100	5,935,964. 60	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	42,439	0.69	53,938	0.83	227,637. 47	4.17	276,221. 98	4.65
II. „	936,310	15.18	973,812	14.95	1,555,712. 78	28.46	1,711,653. 60	28.84
III. „	5,190,317	84.13	5,483,610	84.22	3,682,383. 40	67.37	3,948,089. 02	66.51
Total	6,169,066	100	6,511,360	100	5,465,733. 65	100	5,935,964. 60	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	21,012	.	23,036	.	406,309. 39	.	424,067. 61	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	6,896	2.37	7,232	2.83	256,380. 17	.	277,030. 01	.
„ II	46,896	16.10	49,501	19.33				
„ III	57,927	19.89	80,849	31.57				
„ IV	179,484	61.64	118,520	46.27				
Total	291,203	100	256,102	100	256,380. 17	.	277,030. 01	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	47,700	2.69	60,116	3.17	7,840,249. 64	91.88	8,236,125. 22	91.53
Stückgutklasse I	134,205	7.56	130,686	6.89				
„ II	135,043	7.61	138,467	7.30				
Wagenladungsklasse A . . .	57,663	3.25	60,731	3.20				
„ B . . .	84,433	4.76	87,022	4.59				
Spezial-Tarif Ia	35,114	1.98	37,205	1.96				
„ Ib	361,804	20.39	347,098	18.30				
„ IIa	16,293	0.92	18,079	0.95				
„ IIb	82,510	4.65	75,211	3.97				
„ IIIa	42,227	2.38	45,943	2.42				
„ IIIb	777,482	43.81	896,022	47.25				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	692,786. 55	8.12	762,488. 80	8.47
Total	1,774,474	100	1,896,580	100	8,533,036. 19	100	8,998,614. 02	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	14,661,459. 40	.	15,635,676. 24	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1889 = 564 Kilom., 1888 = 564 Kilom.)		1888	1889
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,691.—	10,524.76
„ „ Reisenden	„	0.89	0.91
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.43	4.46
Zahl der Personenkilometer		123,252,682	133,105,345
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.98	20.44
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	218,533	236,002
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	10,938	11,545
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	5.88	5.94
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	720.41	751.89
„ „ Tonne	„	19.34	18.41
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	59.25	56.39
„ „ Reisenden	„	6.59	6.51
Zahl der Tonnenkilometer		685,708	752,006
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	32.63	32.64
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,216	1,333
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	37	41
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.41	3.54
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	454.58	491.19
„ „ Stück	„	0.88	1.08
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	21.20	23.49
Zahl der Tonnenkilometer		1,209,440	1,179,296
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	15,129.50	15,954.99
„ „ Tonne	„	4.81	4.74
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	8.77	8.92
Zahl der Tonnenkilometer		97,299,091	100,901,689
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	54.83	53.20
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	172,516	178,904
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	3,146	3,363
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.67	1.68
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	25,995.49	27,722.83
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,684.50	1,685.16
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	27,679.99	29,407.99

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten														
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter											
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . .	428,999	1,308	17,846	3,472	9,974	8,937	4,178	6,777	2,545	31,167	1,008	4,351	1,878	53,750	128,037
Februar . .	363,253	1,274	14,401	4,382	9,744	9,400	4,325	6,938	2,631	30,848	1,115	3,845	4,588	52,477	130,293
März . . .	454,901	1,544	15,255	3,968	11,367	11,765	5,171	7,587	3,042	34,751	1,607	5,663	3,731	71,220	159,872
April . . .	541,378	1,662	14,256	4,576	10,566	12,202	4,672	6,921	2,836	33,075	1,374	5,063	5,048	69,677	156,010
Mai	609,281	1,955	16,782	5,864	11,044	12,269	5,255	6,665	3,288	33,007	1,507	5,746	4,146	78,217	167,008
Juni . . .	596,564	1,978	12,122	4,860	9,857	10,363	4,483	5,662	2,794	26,805	1,214	6,044	4,099	75,864	152,045
Juli	667,480	2,578	15,728	5,371	10,561	11,251	4,860	5,082	3,209	28,315	1,433	6,083	4,037	85,469	165,671
August . . .	669,207	2,813	24,104	5,981	11,381	11,587	4,847	5,618	3,272	25,956	1,440	4,400	3,649	89,789	167,920
September . .	640,262	2,448	34,830	5,025	11,253	12,225	5,281	7,539	3,041	22,938	1,706	8,878	4,285	83,970	166,141
Oktober . .	591,421	2,183	34,072	5,874	12,890	15,795	7,003	10,081	3,410	26,443	2,542	12,875	4,282	94,769	195,964
November . .	496,056	1,823	34,197	5,866	11,712	12,434	5,654	8,691	3,576	26,686	1,812	6,502	3,527	78,651	165,111
Dezember . .	452,558	1,470	22,509	4,877	10,337	10,239	5,002	9,461	3,561	27,107	1,321	5,761	2,673	62,169	142,508
Total	6,511,360	23,036	256,102	60,116	130,686	138,467	60,731	87,022	37,205	347,098	18,079	75,211	45,943	896,022	1,896,580
gegenüber 1888:															
mehr . . .	342,294	2,024	—	12,416	—	3,424	3,068	2,589	2,091	—	1,786	—	3,716	118,540	122,106
weniger . .	—	—	35,101	—	3,519	—	—	—	—	14,706	—	7,299	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1889		per Bahnkilometer 1888	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	324,357	87	22,181	76	16,857	29	636,940	10	1,000,337	02	1,773	65	1,636	22
Februar . .	271,213	78	20,922	77	16,918	30	628,018	64	937,073	49	1,661	48	1,634	37
März	379,514	25	26,105	27	19,272	05	778,627	23	1,203,518	80	2,133	90	1,969	03
April . . .	465,581	71	29,739	39	18,373	87	760,312	78	1,274,007	75	2,258	88	2,053	87
Mai	521,610	57	35,250	81	23,472	63	783,338	68	1,363,672	69	2,417	86	2,290	97
Juni	574,535	95	37,132	09	16,180	85	706,619	76	1,334,468	65	2,366	08	2,103	12
Juli	698,012	11	51,063	96	20,818	80	769,970	44	1,539,865	31	2,730	26	2,388	19
August . . .	736,018	89	57,662	98	24,564	65	750,528	18	1,568,774	70	2,781	51	2,589	03
September . .	698,269	10	47,220	84	34,035	60	779,773	45	1,559,298	99	2,764	71	2,584	68
Oktober . .	521,676	07	39,808	77	33,179	48	907,877	94	1,502,542	26	2,664	08	2,631	86
November . .	390,641	52	30,945	—	28,874	08	781,738	02	1,232,198	62	2,184	75	2,154	31
Dezember . .	354,532	78	26,033	97	24,482	41	714,868	80	1,119,917	96	1,985	67	1,959	85
Total	5,935,964	60	424,067	61	277,030	01	8,998,614	02	15,635,676	24	27,722	83	25,995	50
gegenüber 1888:														
mehr . . .	470,230	95	17,758	22	20,649	84	465,577	83	974,216	84	1,727	33	—	—
weniger . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1888		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	65,764	200	350	10,758	28,654	39,412	+ 4,724	+ 9,030	21	6
2. Horn	20,443	31	48	6,671	7,901	14,572	+ 2,422	– 881	67	23
3. Arbon	60,452	172	515	2,239	8,027	10,266	+ 2,885	+ 1,576	25	34
4. Egnach	22,151	50	218	1,145	4,670	5,815	– 710	+ 137	61	53
5. Romanshorn . . .	110,380	449	9,518	236,674	26,791	263,465	– 5,071	– 12,481	8	2
6. Uttweil	11,284	21	136	984	1,439	2,423	– 619	– 469	116	98
7. Kessweil	11,615	16	60	1,066	1,263	2,329	+ 250	– 195	114	99
8. Güttingen	16,581	18	211	1,291	1,740	3,031	+ 728	+ 267	92	89
9. Altnau	15,062	37	154	637	766	1,403	– 69	– 784	97	117
10. Münsterlingen . .	19,617	35	156	679	2,285	2,964	+ 313	– 435	73	91
11. Kreuzlingen . . .	20,769	82	70	1,965	3,738	5,703	+ 381	– 342	64	55
12. Konstanz . . .	65,513	262	842	21,348	8,655	30,003	+ 8,999	+ 2,331	22	9
13. Emmishofen-Egelshofen	20,608	50	317	4,029	3,036	7,065	+ 2,457	+ 607	66	44
14. Tägerweilen . . .	17,676	26	57	457	814	1,271	+ 1,996	– 83	85	122
15. Ermatingen . . .	23,518	142	285	1,389	1,269	2,658	+ 2,321	– 381	60	95
16. Mannenbach . . .	8,668	24	83	477	305	782	+ 524	– 121	126	132
17. Berlingen	7,544	13	85	490	458	948	+ 494	– 173	133	128
18. Steckborn	18,560	68	90	1,523	1,964	3,487	– 1,279	– 1,018	78	79
19. Mammern	13,807	24	194	311	442	753	– 496	– 285	106	135
20. Eschenz	8,119	17	284	569	703	1,272	+ 256	– 594	130	121
21. Stein am Rhein . .	20,724	71	655	2,693	3,132	5,825	+ 1,592	+ 631	65	52
22. Etzweilen . . .	6,552	7	497	188	76	264	+ 307	– 265	138	144
23. Hemmishofen. .	6,896	3	108	1,212	931	2,143	– 450	+ 242	135	105
24. Ramsen . . .	10,400	11	1,047	1,081	367	1,448	+ 567	– 105	118	115
25. Arlen-Rielasingen	13,337	9	54	1,455	3,441	4,896	+ 787	– 207	108	64
26. Singen . . .	16,961	13	11,217	19,869	9,138	29,007	+ 469	– 3,326	89	10
27. Stammheim . . .	17,787	63	1,970	2,891	2,231	5,122	– 573	+ 150	82	62
28. Ossingen	9,809	25	976	1,148	603	1,751	+ 298	+ 385	121	109
29. Thalheim-Altikon .	13,012	42	423	720	316	1,036	– 947	+ 130	110	127
30. Dynhard	7,276	14	108	1,135	485	1,620	+ 567	+ 161	134	112
31. Seuzach	7,547	7	37	294	275	569	+ 680	– 265	132	138
32. Oberwinterthur . .	8,915	19	44	475	2,511	2,986	– 1,187	+ 1,217	124	90
33. Amrisweil	59,015	295	4,038	3,695	10,117	13,812	– 652	– 393	26	26
34. Erlen	28,868	131	1,066	880	2,644	3,524	– 92	– 1,598	49	78
35. Sulgen	41,244	93	682	990	2,073	3,063	– 347	– 2,819	33	88
36. Kradolf	17,310	59	160	1,190	3,109	4,299	+ 1,611	– 588	88	70
37. Sitterthal	10,846	25	75	1,548	5,982	7,530	+ 1,564	– 3,426	117	42
38. Bischofszell . . .	35,652	181	1,381	2,662	6,538	9,200	+ 489	– 2,531	38	36
39. Hauptweil	13,405	45	377	779	3,640	4,419	+ 1,566	– 189	107	69
Übertrag . . .	903,687	2,850	38,588	339,607	162,529					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1888		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	903,687	2,850	38,588	339,607	162,529					
40. Arnegg	18,022	82	211	255	3,724	3,979	+ 376	– 367	81	73
41. Gossau	24,442	36	892	521	3,054	3,575	– 333	+ 502	56	77
42. Bürglen	36,746	96	733	3,128	10,163	13,291	+ 731	– 290	36	28
43. Weinfelden	62,096	212	2,562	3,199	9,429	12,628	+ 1,175	– 968	23	30
44. Märstetten	32,408	56	2,509	5,434	7,472	12,906	– 149	– 3,470	40	29
45. Müllheim-Wigoltingen .	35,571	114	1,658	2,941	5,157	8,098	+ 867	– 437	39	38
46. Felben	26,423	45	1,157	1,259	1,370	2,629	+ 396	– 1,089	51	96
47. Frauenfeld . . .	89,101	372	2,698	9,444	23,045	32,489	+ 1,121	+ 2,921	11	7
48. Islikon	29,988	46	256	815	967	1,782	+ 2,065	– 1,168	45	108
49. Wiesendangen . . .	29,041	14	204	310	1,024	1,334	+ 2,464	+ 365	47	119
50. Winterthur . . .	372,581	1,378	9,228	35,776	110,588	146,364	+ 15,156	+ 24,930	2	3
51. Hettlingen	19,564	17	80	123	371	494	+ 3,503	+ 228	74	140
52. Henggart	23,850	98	794	1,193	1,101	2,294	+ 551	– 203	58	101
53. Andelfingen . . .	32,118	97	749	1,746	1,677	3,423	+ 55	+ 222	41	81
54. Marthalen	26,989	82	847	2,557	2,637	5,194	+ 1,090	– 2,742	50	61
55. Dachsen.	20,020	54	183	314	800	1,114	+ 517	+ 263	71	124
56. Schaffhausen .	70,503	493	5,259	33,483	22,362	55,845	+ 1,763	+ 1,204	16	4
57. Töss	16,376	46	13	5,829	16,783	22,612	+ 1,729	– 238	94	14
58. Wülflingen . . .	14,754	23	21	578	7,164	7,742	+ 2,576	+ 3,763	99	41
59. Pfungen-Neftenbach	26,316	26	97	6,523	13,519	20,042	+ 3,483	+ 6,503	52	19
60. Embrach-Rorbas . .	42,077	86	346	5,982	7,315	13,297	+ 2,982	+ 3,082	32	27
61. Bülach	51,531	135	2,319	2,743	2,915	5,658	+ 3,783	+ 727	28	56
62. Niederglatt . .	21,806	96	447	1,493	1,354	2,847	+ 1,735	+ 985	62	93
63. Buchs (Zürich) .	4,392	9	163	54	196	250	+ 363	– 137	142	145
64. Otelfingen . .	11,455	46	86	1,829	364	2,193	+ 686	+ 111	115	103
65. Würenlos . .	12,788	28	26	409	211	620	+ 1,125	– 5	112	136
66. Glattfelden . . .	8,178	20	45	406	772	1,178	+ 395	+ 52	129	123
67. Eglisau	28,923	158	1,972	3,489	1,746	5,235	+ 1,820	+ 724	48	60
68. Zweidlen	2,552	6	19	610	1,705	2,315	+ 348	+ 5	145	100
69. Weiach-Kaiserstuhl .	14,188	43	456	2,111	1,090	3,201	+ 1,281	+ 713	105	84
70. Rümikon	3,942	12	63	3,065	59	3,124	+ 316	+ 1,260	143	85
71. Reckingen	5,253	6	74	4,326	618	4,944	+ 766	+ 845	140	63
72. Zurzach	16,065	75	468	2,295	994	3,289	– 125	+ 258	95	83
73. Koblenz . . .	14,879	25	451	5,368	1,847	7,215	+ 1,127	+ 1,025	98	43
74. Kemptthal	46,120	28	448	1,733	5,233	6,966	– 2,170	– 1,568	30	46
75. Effretikon	84,979	52	9,700	1,631	3,247	4,878	– 696	+ 813	12	65
76. Illnau	17,493	46	618	569	2,210	2,779	+ 1,298	+ 183	87	94
77. Fehraltorf	16,484	39	302	1,704	2,003	3,707	+ 824	+ 338	93	75
78. Pfäffikon	32,004	129	655	2,275	8,090	10,365	+ 1,585	+ 1,125	42	33
Übertrag . . .	2,345,705	7,276	87,397	497,127	446,905					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1888		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,345,705	7,276	87,397	497,127	446,905					
79. Kempten	17,705	121	354	1,317	5,148	6,465	+ 3,234	+ 813	84	47
80. Wetzikon	12,914	24	219	1,244	3,493	4,737	+ 1,364	– 78	111	67
81. Hinweil	14,451	62	340	708	2,636	3,344	+ 1,613	– 309	101	82
82. Bassersdorf . . .	23,567	54	218	485	1,770	2,255	– 1,998	– 116	59	102
83. Kloten	17,550	78	188	981	658	1,639	– 361	– 102	86	111
84. Seebach	1,663	7	2	203	1,229	1,432	– 164	– 29	146	116
85. Affoltern b. H. . .	4,594	7	18	69	702	771	– 133	+ 492	141	133
86. Regensdorf-Watt. .	8,866	14	279	224	535	759	+ 777	– 138	129	134
87. Buchs-Dällikon . .	9,201	9	54	136	217	353	+ 540	+ 58	123	143
88. Dietlikon	25,349	18	92	996	3,246	4,242	+ 818	+ 2,238	53	71
89. Wallisellen . . .	68,882	78	210	1,524	3,162	4,686	+ 8,099	+ 384	18	68
90. Örlikon*)	166,138	121	158	5,373	17,945	23,318	+ 7,468	+ 687	3	13
91. Glattbrugg . . .	13,150	24	44	135	664	799	+ 782	+ 336	109	131
92. Rümlang	14,506	17	86	660	2,436	3,096	+ 57	– 258	100	86
93. Oberglatt	14,334	41	276	256	237	493	– 470	+ 30	103	141
94. Niederhasli . .	6,845	42	59	59	111	170	+ 223	– 23	136	146
95. Dielsdorf . . .	30,179	118	992	23,504	1,818	25,322	+ 121	+ 13,815	44	12
96. Zürich†	885,385	4,575	6,815	95,149	313,217	408,366	+ 50,054	+ 49,416	1	1
97. Enge	142,839	232	538	1,743	2,432	4,175	– 2,696	+ 27	4	72
98. Wollishofen . . .	39,046	24	58	12,867	27,963	40,830	+ 3,579	+ 4,871	34	5
99. Bendlikon (Kilchberg) .	74,399	34	57	462	1,326	1,788	+ 6,275	+ 162	15	107
100. Rüschlikon . . .	51,185	70	82	811	2,646	3,457	+ 3,370	+ 1,052	29	80
101. Thalweil	112,007	140	291	3,963	16,683	20,646	+ 3,939	+ 4,536	7	17
102. Oberrieden . . .	36,561	34	69	1,541	3,274	4,815	+ 499	– 1,168	37	66
103. Horgen	116,751	314	287	6,797	12,716	19,513	+ 7,182	+ 137	6	20
104. Au (Zürich) . . .	18,382	44	68	—	510	510	+ 1,167	+ 62	79	139
105. Wädensweil . .	98,514	356	784	8,613	17,054	25,667	+ 3,413	+ 2,385	9	11
106. Richtersweil . . .	67,110	245	576	9,326	11,889	21,215	– 387	+ 214	20	15
107. Pfäffikon (Schwyz)	16,899	33	216	942	699	1,641	– 843	+ 377	91	110
108. Lachen	31,635	80	2,875	3,156	4,889	8,045	+ 390	– 1,507	43	39
109. Siebnen (Wangen) .	24,572	40	982	1,348	4,462	5,810	+ 433	+ 64	55	54
110. Reichenburg . . .	16,930	56	448	394	1,007	1,401	– 53	+ 103	90	118
111. Bilten	9,966	16	160	314	267	581	+ 1,623	– 246	120	137
112. Ziegelbrücke .	8,377	15	215	860	198	1,058	+ 283	+ 230	128	126
113. N.-O.-Urnen . . .	19,370	35	141	512	2,340	2,852	+ 309	+ 10	75	92
114. Näfels-Mollis . . .	19,045	68	144	1,712	4,179	5,891	+ 47	+ 649	76	51
115. Netstall	11,686	43	70	1,429	6,371	7,800	+ 643	+ 395	113	40
116. Glarus	68,339	252	810	6,440	14,383	20,823	– 936	+ 1,657	19	16
117. Ennenda	21,762	40	24	996	9,466	10,462	+ 1,399	+ 2,389	63	32
Übertrag . . .	4,686,359	14,857	106,696	694,376	950,883					

*) 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 1888		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,686,359	14,857	106,696	694,376	950,883					
118. Mitlödi	20,121	29	8	580	1,572	2,152	+ 3,350	– 5	69	104
119. Schwanden . . .	51,860	85	1,092	4,161	10,807	14,968	– 448	+ 1,320	27	24
120. Nidfurn-Haslen . .	20,061	27	52	452	2,041	2,493	+ 332	+ 407	70	97
121. Luchsingen . . .	23,961	44	110	1,464	4,747	6,211	– 1,397	+ 657	57	49
122. Diesbach	8,606	6	26	248	571	819	– 464	– 252	127	130
123. Rüti (Glarus) . . .	5,938	7	142	418	899	1,317	+ 48	+ 35	139	120
124. Lintthal . . .	20,238	46	141	2,110	3,970	6,080	– 251	+ 784	68	50
125. Altstetten	95,289	81	1,562	4,845	8,991	13,836	– 3,607	+ 358	10	25
126. Schlieren	43,188	43	1,700	2,212	3,160	5,372	+ 1,564	+ 564	31	58
127. Dietikon	69,914	85	501	1,832	7,447	9,279	+ 2,247	– 2,306	17	35
128. Killwangen	19,021	31	159	998	463	1,461	– 173	+ 323	77	114
129. Wettingen	18,137	27	550	1,432	2,175	3,607	– 478	+ 162	80	76
130. Baden-Oberstadt .	24,969	42	73	18,166	2,237	20,403	+ 2,358	+ 12,045	54	18
131. Dätwyl	9,307	20	55	621	1,301	1,922	+ 336	– 191	122	106
132. Mellingen	19,877	89	399	5,070	1,321	6,391	+ 719	+ 226	72	48
133. Mägenwyl	3,311	8	14	3,678	133	3,811	+ 103	+ 1,041	144	74
134. Othmarsingen . .	7,618	14	41	871	207	1,078	+ 766	– 171	131	125
135. Lenzburg . . .	29,664	78	1,071	3,145	7,749	10,894	+ 986	+ 372	46	31
136. Hunzenschwyl. . .	6,679	21	10	258	230	488	+ 310	+ 14	137	142
137. Suhr	10,379	21	1,097	3,411	1,861	5,272	– 411	+ 3,862	119	59
138. Baden	132,784	675	1,125	4,224	11,192	15,416	+ 6,986	+ 880	5	22
139. Turgi.	60,709	44	1,253	1,953	3,472	5,425	+ 2,398	+ 799	24	57
140. Siggenthal . . .	14,227	45	221	5,101	1,867	6,968	+ 1,463	+ 2,676	104	45
141. Döttingen-Klingnau .	17,720	45	696	1,418	1,670	3,088	– 343	– 282	83	87
142. Brugg	78,664	219	3,846	11,777	6,007	17,784	+ 4,958	– 495	13	21
143. Schinznach	15,365	52	74	256	638	894	– 234	– 69	96	129
144. Wildegg	38,544	50	335	3,905	4,357	8,262	+ 869	+ 1,592	35	37
145. Ruppersweil . . .	14,350	16	12	383	1,225	1,608	+ 1,686	+ 181	102	113
146. Aarau	76,339	300	2,266	22,435	9,852	32,287	+ 7,758	+ 4,431	14	8
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn und fremde Bahnen . . .	483,557	4,282	58,947	634,750	383,505	1,018,255	+ 16,915	+ 76,408		
Rundfahrten	216,561	—	—	—	—	—	+ 65,461	—		
Transitverkehr	168,043	1,647	71,828	460,030	460,030	920,060	+ 43,493	+ 31,856		
Total	6,511,360	23,036	256,102	1,896,580	1,896,580					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1888	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	13,615	3,669	11,863	3,078	25,478	6,747	+ 335	+ 644
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	23,431	23,810	18,270	7,510	41,701	31,320	– 397	– 709
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	62,777	42,196	59,836	191,232	122,613	233,428	+ 5,141	+ 22,057
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	224,561	88,069	205,162	64,946	429,723	153,015	+ 21,688	+ 7,476
Tössthalbahn.	8,871	12,318	9,670	5,548	18,541	17,866	+ 599	+ 1,992
Wädensweil-Einsiedeln	34,567	3,372	11,281	3,523	45,848	6,895	+ 3,089	+ 867
Gotthardbahn und Italien †	2,783	14,579	2,444	16,722	5,227	31,301	– 130	– 968
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	88,688	165,850	95,885	100,887	184,573	266,737	+ 8,070	+ 8,108
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	52,781	18,576	51,768	175,395	104,549	193,971	– 3,696	+ 29,007
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	7,026	2,132	9,106	16,904	16,132	19,036	+ 1,318	+ 1,525
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	6,266	7,812	4,216	30,423	10,482	38,235	– 941	+ 10,125
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	4,937	1,122	4,056	18,582	8,993	19,704	+ 1,123	– 3,716
Total	530,303	383,505	483,557	634,750	1,013,860	1,018,255	+ 36,199	+ 76,408
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	13	620	97	244	110	864	+ 94	– 119
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	558	768	354	8,754	912	9,522	– 42	+ 828
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	5,318	2,353	6,864	1,804	12,182	4,157	– 1,223	+ 206
Tössthalbahn.	75	289	90	276	165	565	– 107	+ 89
Wädensweil-Einsiedeln	3,988	198	576	83	4,564	281	+ 889	+ 79
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	161	462	29	708	190	1,170	+ 58	– 202
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	441	1,522	1,059	4,026	1,500	5,548	+ 30	– 2,441
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	270	506	244	410	514	916	+ 151	+ 529
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	776	942	509	2,206	1,285	3,148	– 398	+ 309
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	271	33	173	1,070	444	1,103	+ 75	– 1,360
Übertrag	11,871	7,693	9,995	19,581	21,866	27,274		

† 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.

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1888	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	11,871	7,693	9,995	19,581	21,866	27,274		
Zürichsee-Dampfboote	5	3,058	19	446	24	3,504	+ 8	+ 656
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	10,038	31,671	15,130	11,967	25,168	43,638	+ 6,197	+ 4,409
Tössthalbahn	24	1,704	37	81	61	1,785	+ 31	+ 254
Wädensweil-Einsiedeln	12,434	1,847	639	75	13,073	1,922	+ 3,936	- 1
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	395	894	164	268	559	1,162	+ 40	- 118
Gr. Bad. Bahn	24	173	—	8	24	181	—	0
K. Württemberg. Staatsbahn	28	4	—	28	28	32	+ 5	+ 7
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	612	309	396	6,836	1,008	7,145	+ 123	+ 1,293
Österreich-Ungarn via Arlberg	9,082	2,146	8,626	12,521	17,708	14,667	+ 11,990	- 12,169
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,058	—	485	—	1,543	—	+ 45
Vereinigte Schweizerbahnen	2,349	915	2,342	299	4,691	1,214	- 413	+ 331
Tössthalbahn	117	961	156	216	273	1,177	+ 45	+ 203
Wädensweil-Einsiedeln	8,192	973	1,506	1,217	9,698	2,190	- 109	+ 990
Gotthard und Italien	1,558	1,956	1,611	11,262	3,169	13,218	- 60	- 667
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	8,888	35,466	7,879	27,903	16,767	63,369	+ 2,341	- 446
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	744	2,826	918	125,298	1,662	128,124	+ 391	+ 18,010
K. Württemberg. Staatsbahn	20	1,139	26	16,698	46	17,837	+ 43	+ 4,570
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	487	—	4,544	—	5,031	—	- 1,806
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	4	—	118	—	122	—	+ 22
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	47	—	56	—	103	—	- 48
Wädensweil-Einsiedeln	62	—	3	—	65	—	+ 32	—
Gotthardbahn	62	50	15	520	77	570	+ 28	+ 105
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	1	343	3	1,400	4	1,743	- 2	- 235
Gr. Bad. Bahn	—	81	—	10,515	—	10,596	—	+ 1,511
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Zürichsee-Dampfboote	—	—	—	—	—	—	—	- 5
Gotthardbahn	25	16	72	252	97	268	+ 4	+ 77
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	297	94	11,917	213	12,214	307	+ 8,353	+ 27
Gr. Bad. Bahn	264	232	18,209	114	18,473	346	+ 9,708	+ 10
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	5,922	—	5,922	—	- 64	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	30	—	3,702	—	3,732	—	+ 647	—
Österreich-Ungarn via Arlberg	153	—	1,897	—	2,050	—	+ 120	—
Übertrag	67,275	96,147	91,184	252,921	158,459	349,068		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1888	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	67,275	96,147	91,184	252,921	158,459	349,068		
Badische Bahn und weiter	77	7,783	168	5,282	245	13,065	+ 5	+ 497
Württemberg und weiter	296	4,928	571	3,273	867	8,201	+ 85	+ 1,757
Bayern und weiter	131	4,643	135	5,308	266	9,951	- 117	- 1,351
Oesterreich und weiter via Arlberg	1	—	—	—	1	—	- 7	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,002	—	1,021	—	2,023	—	+ 249
Aarg. Südbahn	145	686	318	574	463	1,260	- 498	- 32
Seethalbahn	1,053	625	1,472	201	2,525	826	+ 198	- 85
Gotthard und Italien	—	144	—	869	—	1,013	—	- 93
Gr. Bad. Bahn	709	489	887	2,685	1,596	3,174	+ 140	+ 566
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	123	4,492	157	2,130	280	6,622	+ 35	+ 2,270
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	526	9,728	464	22,728	990	32,456	- 97	+ 742
Österreich-Ungarn via Arlberg	1,061	2,266	1,255	29,754	2,316	32,020	+ 836	- 3,653
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	150	—	11	—	161	—	- 72
Vorarlbergbahn	12	190	23	—	35	190	- 8	+ 190
Total des Transitverkehrs	71,409	133,273	96,634	326,757	168,043	460,030	+ 43,493	+ 15,928
Gesammttotal	601,712	516,778	580,191	961,507	1,181,903	1,478,285	+ 79,692	+ 92,336

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1888	1889	Gegenüber 1888 mehr	Gegenüber 1888 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	267,444	255,932	—	11,512
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	51,944	46,700	—	5,244
3. Kartoffeln	21,249	26,087	4,838	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	5,636	6,084	448	—
5. Baumfrüchte	35,882	22,837	—	13,045
6. Weintrauben zur Weinbereitung	1,704	1,234	—	470
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	7,753	10,347	2,594	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	14,729	13,454	—	1,275
9. Eier	2,870	3,695	825	—
10. Kaffee	3,999	3,762	—	237
11. Kaffee-Surrogate	3,932	4,153	221	—
12. Zucker, raffinirt	14,827	17,025	2,198	—
13. Rohzucker	989	1,144	155	—
14. Tabak, roh und fabrizirt	2,994	2,993	—	1
	435,952	*415,447*	—	*20,505*
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	9,721	8,010	—	1,711
16. Wein und Most, Speiseessig	62,843	61,713	—	1,130
17. Bier	20,269	21,006	737	—
18. Branntwein und Liqueur	1,971	2,052	81	—
19. Mineralwasser	2,150	2,228	78	—
	96,954	*95,009*	—	*1,945*
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrath und Effekten	14,787	16,172	1,385	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,125	2,328	203	—
	16,912	*18,500*	*1,588*	—
	549,818	**528,956**	—	**20,862**
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	52,006	55,343	3,337	—
23. Torf	6,843	6,716	—	127
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	305,565	359,854	54,289	—
	364,414	**421,913**	**57,499**	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	57,723	97,019	39,296	—
26. Backsteine, Ziegel	39,400	45,343	5,943	—
27. Dachschiefer	3,644	3,713	69	—
28. Kalksteine, Gypssteine	6,184	6,830	646	—
29. Kalk und Gyps	19,778	27,497	7,719	—
30. Cement, Trass	29,942	36,054	6,112	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	4,224	5,022	798	—
32. Asphalt	4,653	4,664	11	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	9,534	10,048	514	—
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	109,270	106,104	—	3,166
	284,352	**342,294**	**57,942**	—
Übertrag	**1,198,584**	**1,293,163**	**94,579**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1888	1889	Gegenüber 1888 mehr	Gegenüber 1888 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,198,584**	**1,293,163**	**94,579**	—
D. Metallindustrie:				
35. Eisen, roh und alt, Erze	34,137	33,726	—	411
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	40,828	47,804	6,976	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	4,801	6,950	2,149	—
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	14,853	15,868	1,015	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	4,901	5,563	662	—
40. Maschinen, zusammengesetzte	3,900	5,103	1,203	—
41. Maschinentheile	24,849	26,943	2,094	—
E. Textilindustrie:	**128,269**	**141,957**	**13,688**	—
a) in Baumwolle.				
42. Baumwolle, roh	19,169	21,811	2,642	—
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	34,675	34,018	—	657
44. Baumwollstoffe und Waaren	22,834	23,398	564	—
45. Baumwollabfälle	6,062	6,252	190	—
	82,740	*85,479*	*2,739*	—
b) in Leinen, Hanf, etc.				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	5,711	4,934	—	777
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf, etc.	3,317	3,405	88	—
	9,028	*8,339*	—	*689*
c) in Seide.				
48. Seidenabfälle, Cocons	351	396	45	—
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	7,004	7,831	827	—
	7,355	*8,227*	*872*	—
d) in Wolle.				
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,007	3,856	849	—
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	6,061	5,865	—	196
	9,068	*9,721*	*653*	—
F. Gerberei:	**108,191**	**111,766**	**3,575**	—
52. Felle und Häute	5,383	5,992	609	—
53. Rinde	6,644	6,209	—	435
54. Gerbstoffe	379	547	168	—
55. Leder und Lederwaaren	4,787	5,290	503	—
G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:	**17,193**	**18,038**	**845**	—
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	2,660	2,663	3	—
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	5,199	5,188	—	11
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	3,592	3,836	244	—
59. Thonröhren aller Art	2,410	2,787	377	—
H. Papierfabrikation:	**13,861**	**14,474**	**613**	—
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	14,563	15,197	634	—
61. Papier und Carton (A u. B)	7,721	7,734	13	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	3,414	3,917	503	—
I. Strohindustrie.	**25,698**	**26,848**	**1,150**	—
63. Strohwaaren aller Art	336	363	27	—
Übertrag	**1,492,132**	**1,606,609**	**114,477**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1888	1889	Gegenüber 1888 mehr	Gegenüber 1888 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,492,132**	**1,606,609**	**114,477**	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	26,163	25,078	—	1,085
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,534	2,955	421	—
66. Holzwaaren	5,651	6,051	400	—
	34,348	**34,084**	—	**264**
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren	5,361	5,377	16	—
68. Farbholz	1,077	1,212	135	—
69. Farberden	1,928	2,239	311	—
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	5,618	5,557	—	61
71. Soda	6,716	5,351	—	1,365
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	16,199	17,172	973	—
73. Säuren, Laugen, Beitzen	9,104	8,923	—	181
74. Weinstein und Weinhefe	674	481	—	193
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	8,436	10,008	1,572	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,717	1,937	220	—
77. Stärke, Stärkemehl	3,718	4,172	454	—
78. Chinarinde	17	54	37	—
79. Mineralöle (Petroleum)	17,626	17,417	—	209
80. Vegetabilische Öle	7,631	8,083	452	—
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	4,865	5,146	281	—
82a. Schwefel	623	763	140	—
82b. (95.) Zündwaaren	729	703	—	26
83. Sprit	4,065	6,713	2,648	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	23,027	18,861	—	4,166
85. Eis	1,355	2,297	942	—
86. Heu und Stroh	8,967	6,493	—	2,474
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	1,921	1,838	—	83
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	4,827	2,147	—	2,680
89. Düngmittel aller Art	34,940	38,514	3,574	—
	171,141	**171,458**	**317**	—
M. Hülfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	8,351	10,627	2,276	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	18,025	18,118	93	—
	26,376	**28,745**	**2,369**	—
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	6,643	7,424	781	—
93. Sammelladungen	3,882	4,933	1,051	—
94. Übrige Wagenladungen	11,427	11,421	—	6
	21,952	*23,778*	*1,826*	—
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*28,525*	*31,906*	*3,381*	—
Total	**50,477**	**55,684**	**5,207**	—
Gesammttotal	**1,774,474**	**1,896,580**	**122,106**	—

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	1,982
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	2,031
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	1,833
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	1,770
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	1,963
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	1,992
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.13	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	9.26	4. 86	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	9.12	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.77	4. 87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685
1889	564	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.92	5. 00	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685

* Der Titel: „Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer“ wurde von 1878-1883 nach dem neuen Rechnungsschema umgearbeitet.

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 dieses ganzen Netzes betrug während des ganzen Berichtsjahres 689 Kilometer.

1. Ausgaben.

1888				1889		
Betriebene Bahnlänge 689 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
473,748	67	4.70	I. Allgemeine Verwaltung	452,601	38	4.26
2,039,119	76	20.23	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,194,417	88	20.63
3,204,523	13	31.78	III. Expeditions- und Zugsdienst	3,314,091	38	31.16
3,123,422	85	30.98	IV. Fahrdienst	3,453,344	39	32.46
1,241,228	58	12.31	V. Verschiedene Ausgaben	1,222,487	99	11.49
10,082,042	99	100	. . . . . Totalausgaben	10,636,943	02	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt die bedeutende Vermehrung von Fr. 554,900. 03 Cts., welche wesentlich durch grössere Fahrleistungen (143,824 Zugskilometer mehr), sowie durch die zu Titel V folgenden Aufschlüsse begründet wird. Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergibt sich, dass der Betrieb per Personen- und Güter-Tonnenkilometer im Berichtsjahr 3.39 Cts. (im Vorjahr 3.43 Cts.), somit etwas weniger gekostet hat.

Im Übrigen wird auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Rechnungsrubriken verwiesen.

I. „Allgemeine Verwaltung.“ Dieser Titel zeigt eine Minderausgabe von Fr. 21,147. 29 Cts., in Folge Nichtbesetzung der Stelle eines Direktionsmitgliedes, einer Mehreinnahme auf Abrechnungskosten in den direkten Verkehren und Wegfalls der im letzten Geschäftsbericht erwähnten ausserordentlichen Ausgaben für Druckkosten.

II. „Unterhalt und Aufsicht der Bahn“. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 155,298. 12 Cts. zu verzeichnen. Dieselbe wird im Wesentlichen begründet durch Gehaltserhöhungen an das Bahnmeisterpersonal und grössere Auslagen für Ablösung und Stellvertretung desselben (Kap. II, A 3), durch beträchtliche Rekonstruktionsarbeiten am Brandschenketunnel in Enge, ausserordentliche Ausgaben für Wegräumen von Schutt ab der Bahn zwischen Mitlödi und Schwanden zufolge Austritts der Guppenruns und grössere Uferschutzbauten an der Thur zwischen Kradolf und Sitterthal (Kapitel II B, *a* 1), sodann durch vermehrten Geleiseumbau und grössere Schwellenauswechslung (Kap. II, B *a* 2, II, B *b*), indem im Berichtsjahr 29,076 *m* Geleise umgebaut (1888: 26,322 *m*) und 62,740 Schwellen (1888: 60,990 Stück) ersetzt worden, überdies der schlechten Witterung wegen Mehrauslagen bei den Geleiseregulirungsarbeiten entstanden sind. Beim Kapitel „Hochbau“ (II, B *a* 3) ist eine Minderausgabe von etwa Fr. 33,000. — zu erwähnen, die ihren Grund im Wegfall der vorjährigen ausserordentlichen Ausgaben für Erstellung provisorischer Kornschuppen im Bahnhof Romanshorn hat.

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von Profil	II aus Eisen auf Profil V	von Stahl mit Eisenschwellen	. . .	2,364 *m*.
„ „	III „ „ „ „ V	„ „ „ „	. . .	5,818 „
„ „	N. B. „ „ „ „ V	„ „ „ „	. . .	3,997 „
„ „	V „ „ „ „ V	„ „ „ „	. . .	13,853 „
„ „	N. B. „ „ „ „ V	„ „ „ Belassung der Holzschwellen		18 „
„ „	V „ „ „ „ V	„ „ „ „ „ „		80 „
„ „	II „ „ „ „ V	„ Eisen mit Eisenschwellen	. . .	12 „
„ „	III „ „ „ „ V	„ „ „ „	. . .	69 „
„ „	II „ „ „ „ V	„ „ „ Belassung der Holzschwellen		308 „
„ „	III „ „ „ „ V	„ „ „ „ „ „		202 „
„ „	N. B. „ „ „ „ V	„ „ „ „ „ „		68 „
„ „	II „ „ „ „ Nebenlinien von Stahl	„ „ „ „		475 „
„ „	Nebenlinien „ „ „ „	„ „ „ „ „ „ „		1,812 „
			Total	29,076 *m* Geleise.

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

Schienen vom Normalprofil V 565,454 *m* Geleise = 75.8 %
„ von andern Profilen 179,454 *m* „ = 24.2 %

Von jenen 565,454 laufende Meter Geleise vom Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen 435,940 *m* = 77.1 %
Eisenschienen 129,514 *m* = 22.9 %

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 192,229 laufende Meter = 25.8 %.

III. „Expeditions- und Zugsdienst.“ Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 109,568. 25 Cts. entstanden. Dieselbe wird begründet durch Personalvermehrung, welche namentlich beim Zugspersonal und in den Güterschuppen in Folge der Zunahme des Verkehrs und grösserer Fahrleistungen nothwendig geworden ist, durch Erhöhung von Beamtengehalten und Arbeitslöhnen, durch vermehrten Gaskonsum in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur, sowie durch Vertheuerung des Materials für Stationsbeheizung.

IV. „Fahrdienst.“ Die grösste Mehrausgabe, nämlich Fr. 329,921.54 Cts., weist dieser Titel auf. Während die Kosten des Unterhaltes des Rollmaterials (IV, C a) zufolge der Neuanschaffungen der letzten Jahre bedeutend geringer waren, zeigen dafür fast alle übrigen Kapitel Mehrausgaben, die grösste das Kapitel IV B a 1 „Brennmaterial“ mit über Fr. 160,000 als Folge der bedeutenden Vermehrung der Fahrleistungen, indem die Lokomotiven im Fahr- und Rangirdienst zusammen 194,689 Kilometer mehr zurücklegten, ferner der Kohlenvertheuerung und der schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten, den Materialverbrauch ungünstig beeinflussenden Momente, wie: stärkere Zugsbelastung, vermehrte Anwendung der kontinuirlichen Bremsen und der Dampfheizung, denen zufolge der kilometrische Kohlenverbrauch im Berichtsjahre abermals gestiegen ist. An der Mehrausgabe des Titels partizipirt in erheblichem Masse auch das Kap. IV, A 2, indem wegen der vermehrten Fahrleistungen das Personal vermehrt werden musste und diese Mehrleistungen auch eine Mehrausgabe an Fahrgeldern bedingten. Auch hat eine Reihe von Gehaltsaufbesserungen stattgefunden. Die in Kap. IV C b „Erneuerung des Rollmaterials“ ersichtlichen bedeutenden Differenzen sind in der Rechnung über den Erneuerungsfond ausgewiesen. Im Übrigen wird auf die im Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes“ enthaltenen Ziffern verwiesen.

V. „Verschiedene Ausgaben.“ Die auf diesem Titel sich ergebende Minderausgabe von Fr. 18,740. 59 Cts. ist das Ergebniss folgender hauptsächlicher Mehr- beziehungsweise Minderausgaben einzelner Kapitel.

Für Miethe von fremdem Rollmaterial (Kapitel V. A 3) wurden Fr. 12,157. 56 Cts. mehr als im Vorjahre vergütet, da der Parcours fremder Wagen auf den Nordostbahnlinien, ausschliesslich Bahnpostwagen, von 58,164,989 pro 1888 auf 60,614,755 im Jahre 1889, somit um 2,449,766 Achskilometer gestiegen ist. Für Feuerversicherungen (Kapitel V. C 2) sind hauptsächlich in Folge Wegfall von Supplementsversicherungen auf den Getreidelagern in Romanshorn Fr. 3,007. 57 Cts. und für Unfallentschädigungen (Kapitel V. C 3) Fr. 26,452. 21 Cts. weniger verausgabt worden. Diesem letzteren Kapitel sind in Folge Abrechnung über pendente Haftpflichtfälle mit den Vereinigten Schweizerbahnen Fr. 8,044. 38 Cts. ausserordentliche Rückerstattungen zugeflossen und im Fernern können die Haftpflichtentschädigungen in einigen wichtigen Unfällen erst im Jahre 1890 erledigt werden.

Dagegen wurden auf Kapitel V. C 4 für Verlust, Beschädigung und Verspätung im Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr, sowie für Instandstellung von bei Zusammenstössen beschädigtem Rollmaterial Fr. 12,543. 68 Cts. und auf Kapitel V. C 7 für Beiträge an die Pensions- und Hülfskassa, Unterstützungen und Geschenke Fr. 45,605. 88 Cts. mehr verausgabt, da die erhöhte Jahreseinlage in die Pensions- und Hülfskassa für ein volles Jahr, statt nur für 3/4 Jahr wie pro 1888 auszurichten war. Die Vollendungsarbeiten für die definitive Station Horgen fanden im Jahre 1888 ihren Abschluss, und es beträgt die daherige Minderausgabe auf Kapitel V. C 8, abzüglich einer kleinen Mehrausgabe für anderweitige Verwendungen, Fr. 60,796. 79. Cts.

Die Ausgaben unter Ziffer 3 und 4 kommen in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Einnahme.

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

Übertrag von 1888	304 Fälle.
Neu hier angebracht	1,006 „
Von andern Bahnverwaltungen überwiesen	419 „
Total .	1,729 Fälle.
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,623 Fälle.
Unerledigt blieben	106 „

Die von der Nordostbahn theils an die Reklamanten ausgerichteten, theils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V. C. 4 beziffern sich auf . .	Fr. 48,149. 22 Cts.
Davon sind abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern	„ 32,246. 01 „
Es verbleibt somit eine Netto-Ausgabe von	Fr. 15,903. 21 Cts.

An den Brutto-Ausgaben partizipiren:

a) Gänzlicher Verlust	Fr. 11,516. 25 Cts.	
b) Beschädigungen	„ 9,375. 64 „	
c) Verspätungen	„ 27,257. 33 „	
		Fr. 48,149. 22 Cts.

Nach Gütern vertheilt sich diese Summe folgendermassen:

Getreide	Fr. 25,963. 13	Cts.
Mehl	„ 2,187. 46	„
Wein	„ 3,846. 51	„
Sprit und Öl	„ 2,888. 89	„
Kolonialwaaren	„ 1,580. 99	„
Eisenwaaren	„ 2,550. 33	„
Baumwollwaaren	„ 2,564. 28	„
Holzwaaren	„ 814. 80	„
Glaswaaren	„ 830. 86	„
Verschiedenes	„ 4,554. 54	„
Personenverkehr	„ 367. 43	„
Total	Fr. 48,149. 22	Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr wurden 5 Lokomotiven, deren Wiederherstellung nicht mehr angezeigt erschien, zu Lasten des Erneuerungsfonds vom Konto „Rollmaterial" abgeschrieben. Dagegen wurden von der Lokomotivfabrik Winterthur 4 Stück Güterzugs-Lokomotiven der Serie C^{3T} und 2 Schnellzugslokomotiven der Serie A^{3T} abgeliefert, so dass mit Jahresschluss der Bestand 144 Stück aufwies. Die zwei letzterwähnten Maschinen erscheinen aber erst in der Baurechnung für 1890.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 114 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 93, wovon 73 im Strecken- und 20 im Rangirdienst. Jene 114 Lokomotiven haben im Ganzen 5,142,020 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 4,333,884 und im Rangirdienst 808,136, zurückgelegt (1888: 4,947,331 Kilometer, wovon 4,172,779 im Fahr- und 774,552 im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1889 auf 266,700 Kilometer (1888: 251,306) 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 Kilometer
Eigenes Netz	3,098,815	162,308	3,261,123	5,572	48	67,070	3,333,813
Zürich-Zug-Luzern	400,663	21,802	422,465	269	—	11,385	434,119
Bötzbergbahn	525,082	21,651	546,733	—	—	4,910	551,643
Führung der Arlbergzüge (Ziegelbrücke-Sargans)	9,520	3,920	13,440	—	—	—	13,440
Aushülfe an schweiz. Bahnen	402	—	402	—	—	467	869
Total*	4,034,482	209,681	4,244,163	5,841	48	83,832	4,333,884

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 55 und 56 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (26,106) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

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

		1888	1889
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr.	34,024,375	37,053,407
„ „ Tannenholz	Ster	1,062	997,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheiten reduzirt)	Kgr.	34,449,175	37,452,407
Verbrauch an Schmiermaterial	„	68,396	70,136
Kosten des Brennmateriales	Fr.	754,402. 85 Cts.	Fr. 878,783. 27 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„	2. 19 „	„ 2. 35 „
„ „ Schmiermateriales	„	31,603. 66 „	„ 33,771. 27 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	Cts.	46,2	Cts. 48,1
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand .	Fr.	40,061. 75 Cts.	Fr. 42,342. 05 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	397,137. 77 „*	„ 392,649. 17 „*
Totalkosten	„	1,223,206. 03 „*	„ 1,347,545. 76 „*

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

		1888	1889
Verbrauch an Brennmaterialien	Kgr.	6,410,755	7,523,423
„ „ Schmiermaterial	„	17,775	16,035
Kosten des Brennmateriales	Fr.	140,389. 70 Cts.	Fr. 176,544. 16 Cts.
„ „ Schmiermateriales	„	7,669. 16 „	„ 7,720. 85 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand	„	9,848. 24 „	„ 10,501. 64 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„	57,003. 41 „*	„ 49,113. 76 „*
Totalkosten	„	214,910. 51 „*	„ 243,880. 41 „*

* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 60,437. 39 (1888: Fr. 54,186. 12) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 109,228. 16, die für den Umbau der Lokomotiven B^{2T} No. 7—11 aufgewendet wurden, sowie Fr. 268, 392. 50 (1888: Fr. 114,347. 27), verwendet zur Abschreibung von 5 Lokomotiven.

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahre wurden 4 baufällige *Personenwagen* (B^4 705, C^4 1607, 1619 und 1626) vom Inventar abgeschrieben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1889 — wobei in der Achsenzahl die in Folge Umbaues des zweiachsigen Personenwagens C^2 1650 in einen dreiachsigen Wagen eingetretene Vermehrung der Achsen um ein Stück enthalten ist — vorhanden:

513 Stück mit 1143 Achsen und 21,449 Sitzplätzen.
1888: 517 „ „ 1158 „ „ 21,721 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurden 15 alte und ausrangirte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen 10 gedeckte neue Güterwagen (Serie K^{RI}) und 10 weitere offene neue Güterwagen mit grossem Laderaum (Serie L^{RI}) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2491 Stück mit 4986 Achsen und einer Tragfähigkeit von 27,502 Tonnen.
1888: 2486 „ „ 4976 „ „ „ „ „ 27,407 „

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1888		1889	
Personenwagen	22,329,976		23,725,902	
Gepäck- und Güterwagen	20,642,272	42,972,248	21,011,666	44,737,568
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	1,955,508		2,001,306	
Gepäck- und Güterwagen	43,880,998	45,836,506	44,888,096	46,889,402
Total:		88,808,754		91,626,970
2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:				
Personenwagen	4,451,852		4,941,490	
Gepäck- und Güterwagen	53,713,137		55,673,265	
Schweiz. Bahnpostwagen	3,689,161	61,854,150	3,819,014	64,433,769
3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn		104,826,398		109,171,337

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahre auf 11,072.5 Kilogramm, wofür Fr. 2,371. 88 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 11,481 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 2,775. 04 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 9,859 Achsenkilometer zurückgelegt (1888: 9130).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 399,229. 15 Cts. (1888: Fr. 503,198. 16 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 14,356. 66 Cts. (1888: Fr. 24,463. 34 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen- und Güterwagen verwendeten Fr. 91,138. 84 Cts. (1888: Fr. 118,850. 80 Cts.)

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

		Fahrdienst							Rangirdienst	
		B^{2T}	A^{2T}	A^3 u. A^{3T}	C^{2T} u. C^{3T}	E^2	Total			
							1888	1889	1888	1889
a) Stand und Leistungen.										
Zahl der Lokomotiven .		46	6	18	44	10	126	124	17	20
Zurückgelegte Wegstrecke										
mit Bahnzügen	Km.	1,618,295	377,119	684,055	1,386,276	178,418	4,087,247	4,244,163	—	—
im Materialtransport	„	3,667	388	—	1,786	—	3,619	5,841	—	—
in Schneepflugfahrten	„	—	—	—	48	—	—	48	—	—
in Leerfahrten	„	41,706	4,064	4,763	22,756	10,543	81,913	83.832	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer		1,663,668	381,571	688,818	1,410,866	188,961	4,172,779	4,333,884	1,025,858 (251,306)	1,074,836 (266,700)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	1889	4,557.9	1,045.4	1,887.1	3,865.3	517.7	—	11,873.6	—	2,944.7
	1888	4,442.1	1,019.6	1,682.7	3,704.9	551.7	11,401.0	—	2,802.9	—
Beförderte Wagenachsenkilometer		31,859,900	5,425,762	16,271,737	52,542,283	2,536,587	*104,340,720	*108,636,269	—	—
per Fahrkilometer	1889	19.15	14.22	23.62	37.24	13.42	—	**25.15	—	—
	1888	18.99	14.69	24.48	37.32	12.61	**25.06	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.										
Verbrauch im Ganzen	Kg.	12,552,567	2,481,608	6,125,056	15,092,854	1,200,322	34,449,175	37,452,407	6,410,755	7,523,423
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1889	7.5451	6.5036	8.8921	10.6975	6.3522	—	8.6417	—	6.9996
	1888	7.2320	6.5061	8.0804	10.3599	6.1356	8.2557	—	6.2492	—
Kosten im Ganzen	Fr.	294,533.43	58,228.45	143,718.31	354 138,73	28,164.35	754,402.85	878,783.27	140,389.70	176,544.16
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1889	Cts.	17.7038	15.2602	20.8645	25.1008	14.9048	—	20.2770	—	16.4252
dito 1888	„	15.8374	14.2483	17.6955	22.6868	13.4369	18.0791	—	13.6851	—
c) Übrige Unterhaltskosten.										
Verbrauch an Schmiermaterial . .	Kg.	24,113	6,188	11,165	26,126	2,544	68,396	70,136	17,775	16,035
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1889	0.0144	0.0162	0.0162	0.0185	0.0134	—	0.0161	—	0.0149
	1888	0.0143	0.0172	0.0169	0.0187	0.0137	0.0164	—	0.0173	—
Kosten des Schmiermaterials . .	Fr.	11,610.80	2,979.62	5,375.94	12,579.97	1,224.94	31,603 66	33,771.27	7,669.16	7,720.85
„ per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1889	Cts.	0.69	0.78	0.78	0.88	0.64	—	0.78	—	0.71
dito 1888	„	0.66	0.80	0.78	0.87	0.63	0.76	—	0.75	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . .	Fr.	16,254.04	3,727.95	6,729.75	13,784.16	1,846.15	40,061.75	42,342.05	9,848.24	10,501.64
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom.	„	148,890.38	28,856.84	56,999.07	144,285.20	13,617.68	397,137.77	392,649.17	57,003.41	49,113.76
. 1889	Cts.	8.95	7.56	8.27	10.22	7.21	—	9.06	—	4.57
dito 1888	„	9.42	6.41	9.49	10.62	8.78	9.52	—	5.56	—
d) Total.										
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen	Fr.	471,288.65	93,792.86	212,823.07	524,788.06	44,853.12	1,223,206.03	1,347,545.76	214,910.51	243,880.41
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1889	Cts.	28.33	24.58	30.89	37.19	23.74	—	31.09	—	22.69
dito 1888	„	26.88	22.42	28.93	35.13	23.81	29.31	—	20.95	—
									für jeden Tag:	
per Wagenachsenkilom. . . 1889	„	1.48	1.73	1.38	0.99	1.77	—	1.24	—	Fr. 668.16
dito 1888	„	1.42	1 53	1.20	0.94	1.89	1.17	—	Fr. 587. 19	—

* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen, 1888 = 485,678; 1889 = 535,068.

** Bei Berechnung dieser Verhältnisszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer *nicht* berücksichtigt, 1888 = 9,520; 1889 = 13,440.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	sechsrädrige	vierrädrige	Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	per Bahnkilometer	per Achsenkilometer
										Tonnen				
1889	58	1	454	513	1143	1,159	6,901	13,389	21,449	12,943,540	127,267,483	140,211,023	203,499	4.89
1888	62	—	455	517	1158	1,159	6,957	13,605	21,721	11,872,540	119,871,236	131,743,776	191,210	4.92

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für Material	Kosten per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1889	25,727,208	193,370.61	0.752	2.436	28,667,392	2,907.5	622.83	0.1014	0.0022	42,004.92	0.1465
1888	24,285,484	250,279.49	1.031	3.486	26,781,828	2,933.3	708.99	0.1095	0.0026	36,262.28	0.1354

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige	Gepäckwagen vierrädrige	Güterwagen vierrädrige	Totalzahl der Wagen	Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	per Bahnkilomtr.	per Achsenkilomtr.
						Tonnen			Tonnen				
1889	2	73	2,416	2,491	4,986	27,502	2.937	5.51	141,022,566	273,391,251	414,413,817	601,471	5.15
1888	2	73	2,411	2,486	4,976	27,407	2.928	5.51	135,146,511	265,063,413	400,209,924	580,856	5.13

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1889	65,899,762	205,858.54	0.312	1.603	80,503,945	8,165.0	1,749.05	0.1014	0.0021
1888	64,523,270	252,918.67	0.392	2.080	78,044,570	8,547.7	2,066.05	0.1095	0.0026

b) Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.			1887	1888	1889
(Während des ganzen Jahres betriebene Länge: 689 Kilometer.)					
Gesammt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer	Fr.	13,902.02	14,632.86	15,438.23
	„ Nutzkilometer	„	2.48	2.47	2.51
	„ Lokomotivkilometer	„	2.43	2.42	2.45
	„ Wagenachsenkilometer	Cts.	9.78	9.62	9.74
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer	Fr.	659.67	687.59	656.90
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ „	„	2,988.20	2,959.53	3,184.93
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „	„	4,485.73	4,650.98	4,810.—
IV. Fahrdienst:					
Im Ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	4,423.06	4,533.27	5,012.11
	„ Nutzkilometer	Cts.	78.75	76.42	81.37
	„ Lokomotivkilometer	„	77.23	74.85	79.68
	„ Wagenachsenkilometer	„	3.11	2.98	3.17
A. Personal	„ Nutzkilometer	„	22.04	21.91	22.03
	„ Lokomotivkilometer	„	21.62	21.46	21.58
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.87	0.85	0.86
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Nutzkilometer	„	24.40	25.03	28.14
	„ Lokomotivkilometer	„	23.93	24.52	27.55
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.96	0.98	1.10
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Nutzkilometer	„	31.92	29.13	30.86
	„ Lokomotivkilometer	„	31.30	28.53	30.22
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.26	1.14	1.20
D. Sonstige Ausgaben	„ Nutzkilometer	„	0.39	0.35	0.34
	„ Lokomotivkilometer	„	0.38	0.34	0.33
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.02	0.01	0.01
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer	Fr.	1,345.36	1,801.49	1,774.29

Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der älteren Jahresberichte unmöglich geworden. Um indessen weiter zurückgreifende Vergleichungen zu ermöglichen, wurden für das Jahr 1884 auf Grund der dem betreffenden Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung die Durchschnitts- und Verhältnisszahlen der vorstehenden Tabelle analog ermittelt. Ferner haben wir nachträglich auch die Betriebsrechnungen für die Jahre 1883 bis 1878 nach dem neuen Rechnungsschema umarbeiten lassen und verweisen diesfalls auf die wieder eingestellte Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 60 und 61). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung theils undurchführbar, theils würde sie einen unverhältnissmässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesammtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den letzten Jahren 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.

			1887	1888	1889
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. *b.* Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer	Fr.	945.12	802.58	954.92
	„ Nutzkilometer	Cts.	16.83	13.53	15.50
	„ Lokomotivkilometer	„	16.50	13.25	15.18
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.67	0.53	0.60
IV. Fahrdienst. C. *b.* Erneuerung des Rollmaterials	„ Bahnkilometer	Fr.	593.10	452.61	788.90
	„ Nutzkilometer	Cts.	10.56	7.63	12.81
	„ Lokomotivkilometer	„	10.36	7.47	12.54
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.42	0.30	0.49
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	„ Bahnkilometer	Fr.	1,033.10	1,182.04	1,197.91
	„ Nutzkilometer	Cts.	18.39	19.92	19.45
	„ Lokomotivkilometer	„	18.04	19.51	19.05
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.73	0.78	0.76
Im Ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	2,571.32	2,437.23	2,941.73
	„ Nutzkilometer	Cts.	45.78	41.08	47.76
	„ Lokomotivkilometer	„	44.90	40.23	46.77
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.82	1.61	1.85

		1887	1888	1889
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	Kilometer	689	689	689
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.7517	4.8182	4.7847
„ „ „ „	Personenwagenachsen	8.0965	8.0979	7.9375
„ „ „ „	Güterwagenachsen	33.793	34.797	34.625
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	41.89	42.90	42.56
„ „ „ „	Sitzplätze	151.79	151.90	148.95
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	185.50	191.66	190.98
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.210	0.208	0.208
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.704	1.681	1.658
„ „ „ „	Güterwagenachsen	7.112	7.222	7.236
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	8.816	8.903	8.895
„ „ „ „	Sitzplätze	31.943	31.525	31.130
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	39.038	39.778	39.915
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.75	18.76	18.76
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.4892	5.5078	5.5158
b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	33,834	36,354	35,708
	„ Tag „	97.7	99.3	97.83
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	45,882	46,885	45,105
	„ Tag „	125.7	128.1	123.57
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	58,027	58,771	59,368
	„ Tag „	158.9	160.6	162.6
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt .	„ Jahr „	60,009	60,345	53,741
	„ Tag „	164.4	164.9	147.2
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		24.81	25.06	25.06
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	9.99	9.52	9.02
„ Zugskilometer	„	10.56	10.21	9.73
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.404	0.381	0.361
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	8.1028	8.2557	8.6417
„ Zugskilometer	„	8.5655	8.8566	9.2831
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.3277	0.3301	0.3447
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0174	0.0164	0.0161
„ Zugskilometer	„	0.0184	0.0176	0.0174
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.00071	0.00066	0.00064
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	17.6568	18.0791	20.2770
„ Zugskilometer	„	18.6651	19.3950	21.7818
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.7142	0.7230	0.8089

		1887	1888	1889
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer	Centimes	0.8541	0.7574	0.8089
„ Zugskilometer	„	0.9029	0.8125	0.8371
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer	„	0.922	0.960	0.977
„ Zugskilometer	„	0.975	1.030	1.049
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:				
per Bahnkilometer	Franken	1,685.08	1,775.34	1,955.80
„ Lokomotivkilometer	Centimes	29.42	29.31	31.09
„ Zugskilometer	„	31.10	31.45	33.40
„ Wagenachsenkilometer	„	1.19	1.17	1.24
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	14,144	14,478	14,949.7
und zwar jede Personenwagenachse	„	20,026	20,972	22,508
„ Güterwagenachse	„	12,735	12,967	13,216.9
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen		103.32	106.20	113.99
„ Güterwagenachsen		285.98	309.49	320.11
„ Personen- u. Güterwagenachsen		389.30	415.69	434.10
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	42.77	40.99	40.98
„ fremde Wagen	„	57.23	59.01	59.02
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer	Centimes	0.0052	0.0026	0.0021
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	681.64	730.33	579.43
„ Wagenachse und Jahr	„	77.32	82.03	65.13
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.547	0.567	0.365
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	29.97	28.50	29.15
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	„	35.57	36.77	37.18

Chronologische Vergleichung

Betriebs-jahr	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugsdienst		
		Personal	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau-erneuerung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1878	536	812	162	974	1,467	869	586	86	3,008	5,302	487	5,789
1879	549	727	121	848	1,339	1,059	280 [1]	59	2,737	4,753	464	5,217
1880	607	615	122	737	1,172	1,039	481 [1]	49	2,741	4,173	409	4,582
1881	688	556	90	646	1,118	1,026	168 [1]	46	2,358	3,762	352	4,114
1882	689	540	91	631	1,126	1,145	360 [1]	58	2,689	3,910	401	4,311
1883	689	552	106	658	1,165	1,262	309 [1]	55	2,791	4,014	411	4,425
1884	689	556	93	649	1,163	800	928	68	2,959	3,785	403	4,188
1885	689	560	103	663	1,150	749	948	60	2,907	3,830	429	4,259
1886	689	557	98	655	1,159	807	911	57	2,934	3,932	454	4,386
1887	689	565	94	659	1,158	824	945	61	2,988	3,999	487	4,486
1888	689	575	112	687	1,159	938	802	60	2,959	4,190	461	4,651
1889	689	552	105	657	1,166	1,001	955	63	3,185	4,319	491	4,810

Bemerkungen:

[1]) 1879—1883 Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien in der Rubrik „Unterhalt der Bahn" inbegriffen.

[2]) Bis und mit 1883 Ersatz von Rädern, Bandagen, Feuerbüchsen und Siederöhren in der Rubrik „Unterhalt des Rollmaterials" inbegriffen.

[3]) Bis und mit 1886 sind die durch die N. O. B. vermittelten Schuldbetreffnisse fremder Bahnen für Wagenmiethe inbegriffen.

Die vorstehende Tabelle ist auf Grund des seit Januar 1885 neu eingeführten, in der Verordnung des Bundesrathes vom 25. Nov. 1884 vorgeschriebenen Schema's für die Betriebsrechnungen aufgestellt, beziehungsweise umgearbeitet worden.

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben-Betreffniss per	
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				Im Ganzen		
Personal	Material-verbrauch	Unterhalt des Roll-materials	Erneuerung des Roll-materials	Sonstige Aus-gaben	Total	Pacht- und Miethzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend-ungen aus Spezial-fonds	Total		Loko-motiv-kilometer	Wagen-achsen-kilometer
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1,464	1,554	1,237	— [2]	8	4,263	1,054 [3]	313	26	1,393	15,427	2,81	10,08
1,243	1,383	1,191	— [2]	15	3,832	1,041 [3]	222	118	1,381	14,015	2,70	9,84
1,127	1,230	1,023	41 [2]	4	3,425	1,129 [3]	201	23	1,353	12,838	2,52	9,24
1,035	1,077	963	90 [2]	11	3,176	926 [3]	205	24	1,155	11,449	2,45	9,45
1,086	1,174	1,177	159 [2]	11	3,607	1,065 [3]	225	29	1,319	12,557	2,56	9,80
1,160	1,276	1,190	98 [2]	14	3,738	1,139 [3]	300	18	1,457	13,069	2,54	9,81
1,123	1,205	1,053	212	18	3,611	1,123 [3]	217	57	1,397	12,803	2,52	9,96
1,157	1,220	1,214	470	19	4,080	1,505 [3]	247	77	1,829	13,738	2,64	10,49
1,189	1,309	1,214	737	19	4,468	1,592 [3]	230	63	1,885	14,328	2,59	10,41
1,238	1,370	1,200	593	22	4,423	1,033	238	75	1,346	13,902	2,43	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,633	2,42	9,62
1,357	1,733	1,112	789	21	5,012	1,198	501	75	1,774	15,438	2,45	9,74

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1888		1889		Mehr resp. weniger gegenüber 1888	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes . . .	14,661,459	40	15,635,676	24	+ 974,216	84
Verschiedene Einnahmen	950,058	07	950,430	14	+ 372	07
	15,611,517	47	16,586,106	38	+ 974,588	91
Betriebsausgaben	7,881,436	62	8,291,294	72	+ 409,858	10
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	7,730,080	85	8,294,811	66	+ 564,730	81
oder: **1888** **1889**						
In Prozenten der Bruttoeinnahmen . . . 49,51 % 50,01 %						
Per Bahnkilometer (Gesammtlänge 564 Kil.) Fr. 13,705. 82 Fr. 14,707. 11						
„ Zugskilometer . . . . . „ 2. 58 „ 2. 67						
„ Nutzkilometer . . . . . „ 2. 44 „ 2. 53						
Ertrag verfügbarer Kapitalien	875,257	33	666,920	63	- 208,336	70
Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien . . .	155	32	104,731	30	+ 104,575	98
Ertrag von Nebengeschäften	248,478	64	210,751	32	- 37,727	32
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,107,066	70	1,290,300	35	+ 183,233	65
Aus sonstigen Quellen	59,696	42	53,675	33	- 6,021	09
	10,020,735	26	10,621,190	59	+ 600,455	33
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	613,445	56	56,224	57	- 557,220	99
Abschreibungen	221,598	16	360,745	33	+ 139,147	17
Einlage in die Spezialfonds	1,600,000	—	1,537,529	48	- 62,470	52
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	—	—	54,814	59	+ 54,814	59
	2,435,043	72	2,009,313	97	- 425,729	75
Reinertrag des eigenen Netzes	7,585,691	54	8,611,876	62	+ 1,026,185	08
Hiezu kommt ferner:						
Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,613,366	16	1,835,602	13	+ 222,235	97
	9,199,057	70	10,447,478	75	+ 1,248,421	05
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	302,533	35	302,558	30	+ 24	95
Total . .	9,501,591	05	10,750,037	05	+ 1,248,446	—
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Ältere Anleihen	307,333	35	33,333	35	- 274,000	—
b) Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken	4,800,466	65	5,085,466	65	+ 285,000	—
c) „ auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von 3 Millionen Franken . . .	120,000	—	120,000	—	—	—
d) Subventionsdarleihen	116,500	—	179,500	—	+ 63,000	—
	5,344,300	—	5,418,300	—	+ 74,000	—
2. Für Verzinsung des neuen 5% Prioritätsaktienkapitals vom 1. Juli 1888	264,732	75	331,465	50	+ 66,732	75
	5,609,032	75	5,749,765	50	+ 140,732	75
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	3,892,558	30	5,000,271	55	+ 1,107,713	25
Verwendet für Amortisationen	450,000	—	470,000	—	+ 20,000	—
„ „ Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals . . .	590,000	—	570,000	—	- 20,000	—
	1,040,000	—	1,040,000	—	—	—
Zur Verfügung der Aktionäre . . .	2,852,558	30	3,960,271	55	+ 1,107,713	25

Zu den aus vorstehender Tabelle ersichtlichen Differenzen zwischen dem Finanzergebniss des Berichts- und demjenigen des Vorjahres haben wir den Positionen, zu welchen nicht schon in vorausgehenden Abschnitten oder in den Rechnungen selbst der nähere Nachweis geleistet wurde, Folgendes beizufügen:

Die „Verschiedenen Einnahmen“ erzeigen im Gesammten gegenüber dem Vorjahr eine kleine Vermehrung von Fr. 372. 07 Cts. Auf dem Titel 1, „Pacht- und Miethzinse“, beträgt zwar das Plus Fr. 12,844. 12 Cts.; dagegen hat sich auf dem Titel 2, „Ertrag der Hülfsgeschäfte“, ein Einnahmenausfall von Fr. 11,841. 58 Cts. und auf dem Titel 3, „Sonstige Einnahmen“, ein solcher von Fr. 630. 47 Cts. eingestellt. Die Differenz ergibt sich auf dem erstgenannten Titel durch eine Mehreinnahme von Fr. 26,693. 66 Cts. für die Verwendung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen (der Parcours ist von 45,836,506 Achsenkilometern im Jahre 1888 auf 46,889,402 Achsenkilometer im Berichtsjahre gestiegen), abzüglich Fr. 13,630. 84 Cts. Mindereinnahme für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken durch fremde Verwaltungen. Der letztere Umstand ist die Folge der schon anderwärts berührten käuflichen Abtretung der Zufahrtslinie der Tössthalbahn zum Bahnhof Winterthur an diese Gesellschaft mit 15. Januar 1889. Der Rückschlag auf dem Ertrag der Hülfsgeschäfte betrifft fast ausschliesslich die Materialrechnung des Oberingenieurs durch etwelchen Rückgang der Materialvorschläge.

Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien beziffert sich abzüglich der Ausgaben für Konto-Korrentzinse und Provisionen auf Fr. 610,696. 06 Cts. gegen Fr. 261,811. 77 Cts. im Jahre 1888; werden aber für 1889 die in diesem Rechnungstitel inbegriffenen Emissionskosten des 5 Millionen Anleihens vom 1. März 1889 mit Fr. 10,599. 77 Cts. ausser Berücksichtigung gelassen und desgleichen für das Vorjahr sowohl das Agio von Fr. 400,000 auf 8000 neuen 5 % Prioritätsaktien als die Fr. 478,559. 73 Cts. betragenden Emissionskosten des neuen 5 % Prioritätsaktienkapitals und Fr. 13,340. 61 Cts. Emissionskosten des 7 Millionen Anleihens vom 1. Juni 1888, so ergiebt sich für 1889 ein effektiver Reinertrag der verfügbaren Kapitalien von Fr. 621,295. 83 Cts. gegen Fr. 353,712. 11 Cts. im Jahre 1888, also Fr. 267,583. 72 Cts. mehr. Von dieser Mehreinnahme kommen Fr. 166,078. 30 Cts. auf Zinse von eigenen Werthpapieren, worunter Fr. 156,033. 35 Cts. für die auf eigene Rechnung übernommenen Fr. 4,055,000. — von unserm 4 % 7 Millionen Anleihen vom 1. Juni 1888, Fr. 47,267. 55 Cts. Vergütung der Tössthalbahn für Bauzinse auf der ihr mit 15. Januar 1889 käuflich abgetretenen Zufahrtslinie ihrer Bahn zum Bahnhof Winterthur, Fr. 43,763. 50 Cts. Wegfall von Zinsen auf ausstehenden Dividenden für Prioritätsaktien im Jahre 1888 und Fr. 30,152. 19 Cts. Minderausgaben für Verzinsung von Konto-Korrent-Guthaben der Pensions- und Hülfskasse sowie Verschiedenes. Hinwieder sind ungeachtet des günstigeren durchschnittlichen Diskontosatzes Fr. 19,677. 82 Cts. weniger auf Diskontirung von Wechseln vereinnahmt worden, da, wie an anderer Stelle erwähnt, die Anlage der verfügbaren Mittel in Diskontowechseln sich verminderte.

Zu der Rubrik „Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien“ ist zu bemerken, dass auf den in die Baurechnung der rechtsufrigen Zürichseebahn pro 1888 wieder eingestellten früheren Bauverwendungen im Betrage von Fr. 2,520,000 eine Zinsberechnung erst mit dem Beginn der Erdarbeiten — 1. März 1889 — eingetreten ist. Der Zinsfuss, zu welchem der Baukonto der neuen Linien je bis zum Zeitpunkt der Betriebseröffnung der einzelnen Linien die jeweiligen Anlagekosten jährlich zu verzinsen hat, wurde mit Zustimmung des Verwaltungsrathes auf $4^1/_2$ % angesetzt. Der nämliche Zinsfuss gilt vertraglich auch für die Betheiligungskapitalien an der in Gemeinschaft mit der Schweizerischen Centralbahn zu erbauende Linie Koblenz-Stein.

In Betreff des Ertrages des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee und Zürichsee verweisen wir auf Abschnitt E des Berichtes.

Auf dem Betrieb der Imprägniranstalt wurde eine Mehreinnahme von Fr. 2132. 77 Cts. gegenüber dem Vorjahre erzielt; der Reinertrag hat nämlich im Ganzen für 1889 Fr. 9453. 05 Cts., gegen Fr. 7320. 28 Cts.

im Jahre 1888 betragen. Imprägnirt wurden an verschiedenen Holzwaaren und Schwellen für Private 2928 m^3 und für die eigene Verwaltung 3396 m^3, zusammen 6324 m^3 (1888: 5068 m^3).

Die Zuschüsse aus den Spezialfonds setzen sich nach den Verrechnungsrubriken zusammen wie folgt:

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfond:

Betriebsrechnung II B. b.:	Erneuerung des Oberbaues . . .	Fr. 657,938. 80 Cts.	
„ „ IV C. b.:	Erneuerung des Rollmaterials . .	„ 543,553. 55 „	
Gewinn- und Verlustrechnung 3 b:	Bötzbergbahn . . .	„ 4,202. 15 „	
6 a:	Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . .	„ 17,109. 57 „	
6 b:	Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . .	„ 15,846. 19 „	
			Fr. 1,238,650. 26 Cts.

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfond:

Betriebsrechnung V. C. 3:	Unfallentschädigungen	Fr. 46,998. 59 Cts.	
V. C. 4:	Transportentschädigungen . . .	„ 4,651. 50 „	
			„ 51,650. 09 „
		Total	Fr. 1,290,300. 35 Cts.

Hinsichtlich des Einnahmepostens von Fr. 2449. 10 Cts. unter Einnahmen aus sonstigen Quellen, Ziffer 8. b der Gewinn- und Verlustrechnung, bringen wir in Erinnerung, dass die Nordostbahn bei Abtretung ihres Konzessionsrechtes für die Strecke Aarau-Wöschnau an die Schweizerische Centralbahn im Jahre 1855 die letztere u. A. verpflichtet hatte, ihr in denjenigen Jahren, in denen das Centralbahn-Unternehmen seinen Aktionären einen Nettoertrag von über 5 % abwirft, an dem Überschusse über 5 % den Mitgenuss im Verhältniss des Baukapitals der Strecke Aarau-Wöschnau zu dem Baukapital des ganzen Centralbahnnetzes einzuräumen. Dieser Fall ist seit 1874 erstmals wieder im Jahre 1888 eingetreten, indem die Dividende an die Centralbahnaktionäre pro 1888 5,6 % betrug. Von dem Überschusse von $^6/_{10}$ % von Fr. 50,000,000 = Fr. 300,000 ergab sich für die Nordostbahn, auf Grund des bezeichneten Repartitionsmodus das obige Betreffniss von Fr. 2,449. 10 Cts.

Von der Vermehrung des Antheils am Ertrag gemeinschaftlicher Linien um Fr. 222,235. 97 Cts. im Berichtsjahre entfallen Fr. 48,130 auf die Betheiligung an der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, Fr. 104,986. 80 Cts. auf diejenige an der Bötzbergbahn und Fr. 69,306. 29 Cts. auf die an der Aargauischen Südbahn, abzüglich Fr. 187. 12 Cts. vermehrter Beitrag an das Betriebsdefizit der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten.

Für das gewinnberechtigte Obligationenkapital der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern konnte nämlich für 1889 eine Dividende von 10 %, gegen $9^1/_2$ % im Vorjahre, ausgerichtet werden; das vorbezeichnete Mehrbetreffniss entspricht somit der Erhöhung von $^1/_2$ % des Betheiligungskapitals der Nordostbahn von Fr. 9,626,000. Die Rendite der Bötzbergbahn steigerte sich von 4,128 % im Jahre 1888 auf 5,025 % des Betheiligungskapitals von Fr. 11,714,000 und diejenige der Aargauischen Südbahn von 3,757 % auf 4,939 % des Betheiligungskapitals von Fr. 5,865,000.

Das Betheiligungskapital an den vier Unternehmungen ist dasselbe geblieben, wie im Jahr 1888, d. h. nach Abzug der in Zirkulation befindlichen Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern Fr. 27,705,000,

und dessen Gesammtertrag von Fr. 1,835,602. 13 Cts. kommt demnach einem Durchschnittszinse von 6,626 % gleich. Im Vorjahre war das Durchschnittsergebniss 5,823 %.

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 4. c nicht näher ausgewiesenen Abschreibungen von Fr. 7745. 33 Cts. bestehen in:

a) Abschreibungen auf Baukonto Nordostbahn.

1. Minderwerth von zwei, durch die Strassenunterführung in Winterthur entbehrlich gewordene Gitterbarrièren	Fr. 683. 42 Cts.
2. Minderwerth einer auf der linksufrigen Zürichseebahn bei Kil. 69 disponibel gewordenen und auf Station Rothkreuz versetzten Wärterbude	„ 1283. — „
3. Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe auf der Station Reckingen	„ 440. — „
4. Abschreibung des Minderwerths von sieben ausrangirten Umladwagen	„ 3640. — „
5. Dessgleichen von zurückgezogenem disponiblem Inventar	„ 1228. 91 „
	Fr. 7275. 33 Cts.

b) Abschreibung auf Baukonto Zürich-Zug-Luzern.

Abschreibung des schadhaften Umladewagens der Station Affoltern, abzüglich Altmaterial .	„ 470. — „
Zusammen wie oben	Fr. 7745. 33 Cts.

Die laut vorstehender Tabelle für die Verzinsung der konsolidirten Anleihen im Jahre 1889 mehr verausgabten Fr. 74,000. — wurden erfordert:

1. Für 4 % Zinsen auf dem Anleihen von 7 Millionen Franken vom 1. Juni 1888 für 12 Monate statt nur 1/2 Monat im Jahre 1888 = ...		Fr. 268,333. 35 Cts.
2. Für 2 % Zinsen auf dem Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn vom $\frac{\text{15. Februar}}{\text{31. Dezember}}$ 1889		„ 63,000. — „
		Fr. 331,333. 35 Cts.
abzüglich:		
3. Zinsenwegfall für das am 30. April 1888 rückbezahlte 4 % Anleihen von 7,100,000 Fr. vom 1. Oktober 1860	Fr. 107,333. 35 Cts.	
4. Zinsenersparniss auf dem neuen 4 % Anleihen von 5 Millionen Franken vom 1. März 1889, in Folge Konversion des 4 % Anleihens von 5 Millionen Franken vom 1. Juni 1862, durch Kompensation des Agio von 3 % auf dem neuen Anleihen mit den Zinsen vom 1. März/30. November 1889 . .	„ 150,000. — „	
		„ 257,333. 35 „
Mehrausgabe		Fr. 74,000. — Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1888		1889		1888		1889	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	23,192	19.55	12,227	13.08	32,949. 48	32.83	27,397. 75	26.63
„ „ II. „ . .	29,836	25.16	18,112	19.37	28,096. 69	27.99	23,668. 87	23.01
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	11,198	9.44	7,796	8.34	6,400. 34	6.38	6,254. 89	6.08
„ „ „ II. „ . .	22,502	18.97	17,965	19.22	9,920. 57	9.88	10,690. 88	10.39
Abonnementsbillete I. „ . .	2,871	2.42	3,251	3.48	2,313. 92	2.31	2,867. 38	2.78
„ II. „ . .	2,954	2.49	3,154	3.37	1,773. 01	1.77	1813. 18	1.77
Lustfahrtbillete I. „ . .	11,640	9.81	10,981	11.75	12,378. 09	12.33	17,325. 60	16.84
„ II. „ . .	14,423	12.16	19,993	21.39	6,538. 61	6.51	12,856. 98	12.50
Total .	118,616	100	93,479	100	100,370. 71	100	102,875. 53	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	48,901	41.23	34,255	36.64	54,041. 83	53.84	53,845. 62	52.34
II. „	69,715	58.77	59,224	63.36	46,328. 88	46.16	49,029. 91	47.66
Total .	118,616	100	93,479	100	100,370. 71	100	102,875. 53	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	480	.	268	.	4,879. 39	.	4,078. 45	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	179	5.85	61	1.73				
„ b, schweres Vieh . . .	747	24.40	824	23.35				
„ c, leichtes „ . . .	858	28.02	1,289	36.52	5,005. 16	.	5,068. 68	.
„ d, Schweine	239	7.80	145	4.11				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	553	18.06	744	21.06				
Hunde	486	15.87	467	13.23				
Total .	3,062	100	3,530	100	5,005. 16	.	5,068. 68	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,465	0.71	1,374	0.74				
Stückgut	10,266	4.94	9,998	5.37				
Massengut A	7,197	3.47	7,730	4.15				
„ B	25,026	12.05	25,927	13.94	582,320. 23	.	473,551. 67	.
Spezialtarif I	112,983	54.42	88,182	47.40				
„ II	29,014	13.98	10,758	5.78				
„ III	21,664	10.43	42,088	22.62				
Total .	207,615	100	186,057	100	582,320. 23	.	473,551. 67	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	140. 90	.	137. 03	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	692,716. 39		585,711. 36	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	100,370. 71	14.49	102,875. 53	17.56
Gepäcktransport	.	.	.	.	4,879. 39	0.70	4,078. 45	0.70
Viehtransport	.	.	.		5,005. 16	0.72	5,068. 68	0.87
Gütertransport	.	.	.	.	582,320. 23	84.07	473,551. 67	80.85
Verschiedenes	.	.	.	.	140. 90	0.02	137. 03	0.02
Total .	.	.	.	.	692,716. 39	100	585,711. 36	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.
1889	93,479	102,875	53	268	4,078	45	3,530	5,068	68	186,057	473,551	67	137	03	585,711	36
1888	118,616	100,370	71	480	4,879	39	3,062	5,005	16	207,615	582,320	23	140	90	692,716	39
mehr als 1888	—	2,504	82	—	—	—	468	63	52	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	25,137	—	—	212	800	94	—	—	—	21,558	108,768	56	3	87	107,005	03

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1889	Fr. 1. 10 Cts.	Fr. 15. 22 Cts.	Fr. 1. 44 Cts.	Fr. 2. 55 Cts.
1888	„ 0. 85 „	„ 10. 17 „	„ 1. 63 „	„ 2. 80 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1888				**1889**			Gegenüber 1888			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.38	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.33	—	—	—	—
13,058	65	3.11	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	13,524	30	3.16	465	65	—	—
122,496	90	29.18	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	124,197	11	28.98	1,700	21	—	—
3,075	39	0.73	4. Bekleidung desselben	2,986	34	0.70	—	—	89	05
3,025	77	0.72	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	3,563	05	0.83	537	28	—	—
80,974	20	19.29	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	75,802	20	17.69	—	—	5,172	—
114,518	30	27.27	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	115,160	80	26.87	642	50	—	—
49,786	84	11.86	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	57,817	65	13.49	8,030	81	—	—
8,510	50	2.03	10. Assekuranzprämien	8,972	35	2.09	461	85	—	—
14,421	18	3.43	11. Verschiedenes	16,525	33	3.86	2,104	15	—	—
419,867	73	100	. . . . . Total	428.549	13	100	8,681	40	—	—

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre sind von jeher aus naheliegenden Gründen ziemlich stabil gewesen und auch im Berichtsjahre weder von dem sonst überall spürbaren Verkehraufschwunge, noch von dem ausserordentlichen Anlasse der Pariser Weltausstellung stark beeinflusst worden. Das Minus in der Personenzahl von 1889 gegen 1888 rührt indessen nur von einem geänderten Zählungsverfahren her. Der Personenverkehr auf den von uns befahrenen Hauptrouten ist bekanntlich ein gemeinschaftlicher mit den württembergischen beziehungsweise bayerischen Dampfbootunternehmungen in der Weise, dass die Leistungen und Einnahmen hälftig getheilt werden. Bisher gingen aber aus den beiderseitigen Rechnungen die vollen Personenzahlen aus dem Verkehr der Nordostbahn-Dampfboote in die Statistik über, dagegen selbstverständlich nur die halben Einnahmen. Dieses Verhältniss ist nunmehr dahin berichtigt worden, dass der halben Leistung und der halben Einnahme auch nur die Summe der halben Personenzahlen der bezüglichen beiden Unternehmungen gegenüber gestellt wird.

Dass der Ertrag des Güterverkehrs erheblich hinter demjenigen des Vorjahrs zurückbleiben werde, war zu erwarten; indessen kann auch der wirklich erzielte als ein nach den Verhältnissen durchaus befriedigender betrachtet werden, indem die namhaften Ausfälle in den Spezialtarifsklassen I (Getreide) und II (Obst) durch eine Vermehrung der Transporte aus Spezialtarif III (namentlich Holz) theilweise wieder ausgeglichen wurden.

Die Ausgaben erzeigen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung um Fr. 8,681. 40 Cts., obwohl die Fahrleistungen der Dampfboote, entsprechend dem Rückgang des Güterverkehrs, um 7,193 Kilometer geringer waren. Der Grund hievon liegt in der eingetretenen Vertheuerung der Kohlen, dem durchschnittlich grösseren Materialverbrauch und der Ausführung umfänglicherer Schiffsreparaturen.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1888					1889				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	692,716	39	5	09	—	585,711	36	4	54	—
Ausgaben	419,867	73	3	08	60. 61	428,549	13	3	32	73. 17
Vorschlag	272,848	66	2	01	39. 39	157,162	23	1	22	26. 83

Betriebsmaterial.

Im Bestande des Betriebsmaterials ist im Berichtsjahre keine Veränderung eingetreten. Derselbe war somit zu Ende 1889 folgender: 6 Raddampfer, 4 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektschiffe, ferner in Gemeinschaft mit Bayern 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn.

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

		1888	1889
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte) .			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	136,139	128,946
und zwar in	Zeitstunden	8,850	8,212
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.38	15.70
Schleppboote. Solche durchliefen	„	146,548	130,012
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	10.75	11.50
Steinkohlen	Tonnen	4,080.550	3,942.350
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	4,084.850	3,946.950
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	30.005	30.609
„ Zeitstunde	„	461.565	480.632
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	105,881. 17	106,429. 73
per Kilometer	Centimes	77.77	82.54
„ Zeitstunde	Franken	11. 96	12. 96
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . .	Tonnen	9.625	9.810
per Kilometer .	Kilogramm	0.071	0.076
„ Zeitstunde .	„	1.088	1.195
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	5,581. 87	5,790. 66
per Kilometer	Centimes	4.10	4.49
„ Zeitstunde	„	63.07	70.51
d. **Unterhalts- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	49,786. 84	57,817. 65
per Kilometer . . .	Centimes	36.57	44.84

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1888		1889		1888		1889	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	30,672	3.97	29,781	3.78	29,816. 91	8.01	23,874. 70	7.61
„ „ . . II. „	124,308	16.09	128,005	16.26	64,963. 86	17.45	66,427. 78	17.50
Hin- und Rückfahrt . I. „	127,910	16.56	127,058	16.14	92,844. 79	24.94	92,753. 82	24.44
„ „ . II. „	363,210	47.02	373,540	47.45	149,236. 24	40.10	153,289. 34	40.39
Abonnementsbillete . I. „	43,680	5.66	44,358	5.64	9,856. 55	2.65	11,607. 80	3.06
„ . II. „	50,688	6.56	53,361	6.78	9,046. 80	2.43	9,480. 45	2.49
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	15,849	2.05	13,484	1.71	10,271. 40	2.76	10,136. 05	2.69
II. „	16,153	2.09	17,634	2.24	6,176. 64	1.66	6,900. 10	1.82
Total .	772,470	100	787,221	100	372,213. 19	100	379,470. 04	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	218,111	28.24	214,681	27.27	142,789. 65	38.36	143,372. 37	37.80
II. „	554,359	71.76	572,540	72.73	229,423. 54	61.64	236,097. 67	62.20
	772,470	100	787,221	100	372,213. 19	100	379,470. 04	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	835	.	826	.	6,739. 10	.	6,001. 45	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	20	0.44	21	0.45				
„ II	1,759	38.74	1,739	37.33	4,483. 55	.	4,187. 75	.
„ III	2,544	56.04	2,670	57.30				
„ IV	217	4.78	229	4.92				
Total .	4,540	100	4,659	100	4,483. 55	.	4,187. 75	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	2,718	5.56	3,206	5.78				
Stückgut-Klasse I . . .	3,663	7.49	3,474	6.27				
„ II . . .	9,047	18.50	9,804	17.65				
Wagenladungen Klasse A . .	844	1.72	1,111	2.00				
„ „ B . .	2,049	4.19	2,278	4.10				
Spezialtarif „ Ia . .	2,411	4.93	2,439	4.39	110,297. 14	.	120,813. 30	.
„ „ Ib . .	4,563	9.33	4,242	7.64				
„ „ IIa . .	673	1.38	949	1.71				
„ „ IIb . .	722	1.47	882	1.59				
„ „ IIIa . .	1,248	2.55	1,985	3.58				
„ „ IIIb . .	20,974	42.88	25,136	45.29				
	48,912	100	55,506	100	110,297. 14	.	120,813. 30	.
Lokalspesen	.	.	.	.	16,647. 67	.	16,401. 10	.
Total .	.	.	.	.	126,944. 81	.	137,214. 40	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,520. —	.	2,510. —	.
Gesammttotal	.	.	.	.	512,900. 65	.	529,383. 64	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	372,213. 19	72.57	379,470 04	71.68
Gepäcktransport	.	.	.	.	6,739. 10	1.31	6,001. 45	1.13
Viehtransport	.	.	.	.	4,483. 55	0.87	4,187. 75	0.79
Gütertransport	.	.	.	.	126,944. 81	24.75	137,214. 40	25.92
Verschiedenes	.	.	.	.	2,520. —	0.50	2,510. —	0.48
Total .	.	.	.	.	512,900. 65	100	529,383. 64	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.
1889	787,221	379,470	04	826	6,001	45	4,659	4,187	75	55,506	137,214	40	2,510	—	529,383	64
1888	772,470	372,213	19	835	6,739	10	4,540	4,483	55	48,912	126,944	81	2,520	—	512,900	65
mehr als 1888	14,751	7,256	85	—	—	—	119	—	—	6,594	10,269	59	—	—	16,482	99
weniger „ „	—	—	—	9	737	65	—	295	80	—	—	—	10	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1889	Fr. 0. 48 Cts.	Fr. 7. 27 Cts.	Fr. 0. 90 Cts.	Fr. 2. 47 Cts.
1888	„ 0. 48 „	„ 8. 07 „	„ 0. 99 „	„ 2. 60 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1888				1889			Gegenüber 1888			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.32	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.32	—	—	—	—
17,750	—	3.93	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	17,826	72	3.94	76	72	—	—
218,784	24	48.41	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	220,144	84	48.67	1,360	60	—	—
5,442	22	1.20	4. Bekleidung desselben	3,869	96	0.86	—	—	1,572	26
16,144	65	3.57	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse. Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	16,084	49	3.55	—	—	60	16
109,535	44	24.23	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	111,658	82	24.69	2,123	38	—	—
55,193	27	12.21	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	52,022	06	11.50	—	—	3,171	21
2,245	30	0.50	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,247	80	0.50	2	50	—	—
11,892	64	2.63	9. Verschiedenes	13,437	15	2.97	1,544	51	—	—
451,987	76	100	. . . . . Total	452,291	84	100	304	08	—	—

Die Einnahmen-Vermehrung im Personen- und Güterverkehr ist eine Folge des Verkehrs-Aufschwungs überhaupt. Besondere Umstände oder Massnahmen der Verwaltung in dieser Beziehung sind nicht zu verzeichnen.

Die Ausgaben im Total sind annähernd gleich wie im Vorjahr gewesen. Eine Vergleichung der einzelnen Kapitel erzeigt bloss unter No. 6 eine erheblichere Differenz, nämlich eine Mehrausgabe von etwas über Fr. 2100. —, indem zwar der Materialverbrauch im Durchschnitt geringer als im Vorjahr, dafür aber in der zweiten Hälfte des Jahres eine namhafte Kohlenvertheuerung eingetreten war.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1888					1889				
	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	512,900	65	1	71	—	529,383	64	1	78	—
Ausgaben	451,987	76	1	51	88. 12	452,291	84	1	52	85.44
Vorschlag .	60,912	89	—	20	11. 88	77,091	80	—	26	14.56

Betriebsmaterial.

Im Bestand des Betriebsmaterials ist im Laufe des Berichtsjahres keine Änderung eingetreten. Derselbe war daher zu Ende 1889 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.

		1888	1889
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	256,015	250,662
und zwar in	Zeitstunden	19,229	18,876
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.31	13.28
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	25,063	25,602
und zwar in	Zeitstunden	3,456	3,551
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.25	7.21
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	18,400	21,280
und zwar in	Zeitstunden	1,445	1,671
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.73	12.73
Total: Zurückgelegte	„	299,478	297,544
	Zeitstunden	24,130	24,098
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.41	12.35
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	57.00	41,50
Steinkohlen	Tonnen	4,310.200	4,150,300
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	4,333.000	4,166,900
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	14.469	14.004
„ „ Zeitstunde	„	179.569	172.915
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	98,934. 64	100,847. 90
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	33.03	33.89
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4. 10	4. 18
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen .	Tonnen	13.520	14.183
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.045	0.048
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.560	0.589
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	7,324. 20	7,550. 96
per Kilometer	Centimes	2.45	2.54
„ Zeitstunde . . .	„	30.35	3133.
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	55,193. 27	52,022. 06
per Kilometer . .	Centimes	18.43	17.48

3. Werkstättebetrieb.

In der Thätigkeit der Hauptwerkstätte Zürich, sowie der Filial-Werkstätten Romanshorn und Wollishofen ist im Berichtsjahre keine Änderung eingetreten, weshalb hierüber auf früher gemachte Mittheilungen verwiesen wird.

Von grösseren Arbeiten, welche auf Konto Erneuerungsfond ausgeführt wurden, sind zu erwähnen:

1. Ersetzen von 3 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 3 Feuerbüchsen, 1600 Siederöhren, 216 Bandagen und 8 Achsen, sämmtlich für Lokomotiven . . .	Fr.	81,644. 06 Cts.
2. Ersetzen von 80 Bandagen und 32 Radsternen für Personenwagen	„	5,619. 69 „
3. Ersetzen von 182 Bandagen, 70 Radsternen und 2 Achsen für Personen- und Güterwagen	„	12,702. 68 „
Zusammen	Fr.	99,966. 43 Cts.
Hievon ab die Altmaterial-Erlöse, einschl. Fr. 390. 69 Cts. für beseitigte alte Bremseinrichtungen	„	25,563. 07 „
Total der Ersatzstücke für Rollmaterial	Fr.	74,403. 36 Cts.
4. Umbau der fünf Lokomotiven B^{2T} Nr. 7—11, abzüglich Altmaterialerlös	„	109,228. 16 „
5. Ersatz des Kessels auf dem Güterdampfboot „Biene“, abzüglich Altmaterialerlös . .	„	10,488. 28 „
Total	Fr.	194,119. 80 Cts.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug zu Ende des Berichtsjahres 437 (1888: 475). Die Verminderung rührt daher, dass an passender Stelle ausserhalb der Werkstätte zwei Geleise zur Ausführung von leichtern Reparaturen an Güterwagen erstellt wurden, was eine tägliche Zu- und Abfuhr der leicht beschädigten Wagen ermöglicht, wodurch Zeit und Arbeit erspart wird.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1888.	1889.
An Einnahmen . . .	Fr. 1,280,276. 29 Cts.	Fr. 1,268,100. 15 Cts.
„ Ausgaben	„ 1,257,603. 32 „	„ 1,246,081. 13 „
Einnahmen-Überschuss .	Fr. 22,672. 97 Cts.	Fr. 22,019. 02 Cts.

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 11 Entgleisungen, 6 auf Stationen und 5 auf offener Linie, sowie 4 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei 1 Bahnbediensteter getödtet und 2 verletzt wurden.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden 5 Personen getödtet und 91 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 2 Bahnangestellte und 3 Drittpersonen, die Verletzungen 4 Reisende, 84 Bahnangestellte und 3 Drittpersonen.

Ferner sind noch 3 Selbstmorde und 1 Selbstmordversuch zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1889 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.	14,386,269. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . .	„	35,440,000. — „
	Fr.	49,826,269. — Cts.
b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:		
Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„	522,000. — „
Total	Fr.	50,348,269. — Cts.

Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfonds erzeigt mit Ende 1889 laut Rechnung ein Saldo von . . . . . Fr. 702,349. 79 Cts.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	157	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	51	
		208
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	430	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	619	
		1,049
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalkonto		2,015
VI. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto	406	
ebenso und Arbeiter (wovon 449 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti	469	
		875
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto	3008	
„ andern Konti	1139	
		4,147

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,02 Angestellte (im Vorjahr 6,06).

V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter	195	
VI. Imprägniranstalt, Arbeiter	11	
		206
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals . .		4,353

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 2,041,893. 35 Cts.

Im Jahr 1889 kamen an Einnahmen hinzu:

Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 219,415. 75 Cts.		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	„ 212,001. 73 „		
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke	„ 89,711. 84 „	Fr. 521,129. 32 Cts.	
	Übertrag	Fr. 521,129. 32 Cts.	Fr. 2,041,893. 35 Cts.

Übertrag		Fr. 521,129. 32 Cts.	Fr. 2,041,893. 35 Cts.
Die Ausgaben bestehen in:			
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . .	Fr. 8,555. 14 Cts.		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten	„ —. — „		
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung . . .	„ 12,172. 89 „		
Regelmässige Unterstützungen . .	„ 274,554. 28 „		
Verschiedenes	„ 1,409. 72 „		
		„ 296,692. 03 „	
Vorschlag			„ 224,437. 29 „
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren . .		Fr. 2,257,700. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben an die Nordostbahn .		„ 8,630. 64 „	
			Fr. 2,266,330. 64 Cts.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2,246 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir mitgetheilt, dass wir Herrn Professor Kinkelin um die Anfertigung der technischen Bilanz ersucht haben. Leider war Herr Kinkelin durch Krankheit bis in den Spätsommer des Berichtsjahres verhindert, die Arbeit an die Hand zu nehmen. Unter diesen Umständen erschien es uns zweckmässiger, dieselbe überhaupt nicht mehr auf der gegebenen Grundlage, d. h. auf den Bestand vom 31. Mai 1888 durchführen zu lassen, sondern als Abschlusszeitpunkt den 31. Dezember 1889 zu wählen. Die Berechnungsmaterialien wurden dementsprechend bereinigt und ergänzt. Selbstverständlich musste sich in Folge dieser Änderung die Durchführung der sehr umfangreichen Berechnungen ins folgende Jahr hinüberziehen. Bei Erstattung dieses Berichtes waren dieselben noch nicht vollständig abgeschlossen, doch steht bereits so viel fest, dass die technische Bilanz eine Unzulänglichkeit des Deckungskapitales ergibt, und zwar wird es sich um einen Ausfall von beiläufig 3½ Millionen Franken handeln. Das Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffsgesellschaften würde es gestatten, dass der grösste Theil dieses Ausfalles auf dem Wege einer Revision der Statuten der Pensions- und Hülfskasse vom Jahre 1888 beseitigt würde; der Rest müsste von der Bahngesellschaft gedeckt werden. Die Frage, ob es sich empfehle, dass die Bahngesellschaft aus eigener Entschliessung den ganzen Ausfall oder wenigstens einen grösseren Theil desselben übernehme, wird Gegenstand sorgfältiger Prüfung sein, sobald einmal der abschliessliche Bericht von Herrn Professor Kinkelin vorliegen wird.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbeiter.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 43,729. 14 Cts.
Im Jahr 1889 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu	Fr. 30,832. 64 Cts.	
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker und Spitalrechnungen und dgl. gegenüberstehen . . .	„ 29,667. 70 „	
Vorschlag		„ 1,164. 94 „
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren . .	Fr. 42,600. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben an die Nordostbahn . .	„ 2,294. 08 „	
		Fr. 44,894. 08 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1277.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsoldo derselben		Fr. 17,627. 66 Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1889 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme	Fr. 5,759. 65 Cts.	
An Krankengeldern, Spitalrechnungen u. dgl. wurden hinwieder verausgabt	„ 4,268. 34 „	
Vorschlag		„ 1,491. 31 „
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren . .	Fr. 17,500. — Cts.	
in Baarschaft . . .	„ 1,618. 97 „	
		Fr. 19,118. 97 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse für Bahnarbeiter betrug am Schlusse des Berichtsjahres 532.

d) Alfred Escher-Stiftung.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsaldo derselben .	Fr. 30,000. — Cts.	
5 % Zinsen hierauf für 1889	„ 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. 425. — Cts.		
b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter . . . . . „ 75. — „		
	„ 500. — „	
		„ 1,500. — „
NB. Diese Zinse sind unter den betreffenden Einnahmepositionen der vorstehenden Rechnungen *a—c* inbegriffen.		
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren		Fr. 30,000. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1888		Fr. 57,608. 88 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1889 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 13,297. 45 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 8,892. 15 „	
Zuwachs		„ 4,405. 30 „
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren . . .	Fr. 62,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn . .	„ 14. 18 „	
		Fr. 62,014. 18 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 98,360. 05 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1889 hinzu . .		Fr. 19,927. — Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen	Fr. 61. 60 Cts.		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 17,235. 35 „		
		„ 17,296. 95 „	
Zuwachs			„ 2,630. 05 „
Bestand am 31. Dezember 1889:			
in Werthpapieren		Fr. 99,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	Fr. 223. — Cts.		
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller	„ 1,767. 10 „		
		„ 1,990. 10 „	
			Fr. 100,990. 10 Cts.

V. Bahnbau.

1. Ausbau des Stammnetzes.

Die am 19. Juli 1888 erfolgte Planauflage über das vom schweizerischen Eisenbahndepartement am 27. Juni 1888 genehmigte Projekt für Erweiterung des Güterbahnhofes in Zürich in der Richtung gegen die Langgasse hat den sämmtlichen Abtretungspflichtigen Anlass zur Bestreitung der Abtretungspflicht gegeben. Die Behandlung der Einsprachen wurde mit Rücksicht auf die damals noch offene Frage der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich einstweilen ausgesetzt. Im Verlaufe des Studiums dieser Frage hat sich dann aber ergeben, dass das aufgelegte Projekt eine Modifikation durch die Einführung der genannten Bahn nicht erleidet. Die Behandlung der Einsprachen wurde daher im Berichtsjahr wieder aufgenommen, und es hat der hohe Bundesrath sodann im Dezember 1889 die sämmtlichen Einsprachen gegen die Abtretungspflicht abgewiesen. Das weitere Verfahren hat sich in das Jahr 1890 hinübergezogen.

Die Expropriation für Erweiterung des Bahnhofes in Frauenfeld wurde im Berichtsjahr eingeleitet und durchgeführt. Bei einem Falle war die Anrufung der eidgenössischen Schätzungskommission, beziehungsweise des Bundesgerichtes nothwendig.

Die Grundeinlösung für die Erweiterung der Station Bürglen konnte gütlich beigelegt werden.

Auf einer Reihe von Stationen wurden Ergänzungsbauten vorgenommen; soweit dieselben noch im Berichtsjahre vollendet wurden, ist das Nähere aus der Beilage 1 zu den Jahresrechnungen: „Rechnung über die Verwendung zu Bauzwecken“ ersichtlich; die übrigen werden nach ihrer Vollendung in gleicher Weise behandelt und es kann daher von einer Aufzählung der Ergänzungsarbeiten an dieser Stelle des Geschäftsberichtes jetzt und inskünftig Umgang genommen werden.

2. Bau neuer Linien.

Um die von den Bundesbehörden festgesetzten Fristen für die Eingabe der Pläne und den Baubeginn einhalten zu können, musste das technische Personal für den Bau der neuen Linien noch erheblich vermehrt werden, indem neben dem Bauprojekt der rechtsufrigen Zürichseebahn auch dasjenige der Linien Dielsdorf-Niederweningen und Koblenz-Stein in diesem Jahre vorgelegt werden musste.

Im Laufe des Jahres sind 18 Ingenieure eingetreten; 5 wurden entlassen oder mussten entlassen werden; so dass der Personalbestand mit Hinzurechnung desjenigen vom letzten Jahre sich auf 20 Ingenieure, 3 Zeichner und 1 Buchhalter stellt.

Das Baubureau beschäftigte sich hauptsächlich mit den drei bereits erwähnten Linien; nebstdem aber sind von demselben die Pläne für die Konzessionseingabe der Linie Schaffhausen-Feuerthalen und Studien für die Umgestaltung des Bahnhofs Schaffhausen ausgearbeitet worden.

a) Rechtsufrige Zürichseebahn. Im Anfang des Jahres wurde der Voranschlag für die Unterbauarbeiten des I. Looses der rechtsufrigen Zürichseebahn für die Strecke Limmat-Tiefenbrunnen fertig gestellt, anfangs Februar erfolgte die Ausschreibung der Arbeiten und am 25. März deren Vergebung zu 1 % unter den Voranschlagspreisen.

Nach dem Beschluss der Bundesbehörden sollten die Erdarbeiten der rechtsufrigen Zürichseebahn am 1. März 1889 begonnen werden. Obschon nun die Ausschreibung der Arbeiten rechtzeitig erfolgt war, war es mangels der hoheitlichen Genehmigung der Pläne doch nicht möglich, die Unternehmer diese Arbeiten beginnen zu lassen, und dieselben wurden daher am 28. Februar mit provisorischer Bewilligung des Bundesrathes in Regie begonnen.

Die definitiven Baupläne vom Letten, beziehungsweise dem städtischen Pumpwerk daselbst bis zum Anschluss an den Bahnhof Zürich sind Mitte Juli und diejenigen der Strecke Tiefenbrunnen bis Ende der Gemarkung Meilen Mitte Juni in den Gemeinden öffentlich aufgelegt worden. Innert der bezüglichen Fristen langten nicht nur von Seite der verschiedenen Grundbesitzer, sondern namentlich auch von Seite der verschiedenen Gemeinden und der Stadt Zürich äusserst zahlreiche Eingaben ein, von denen insbesondere auf der erstgenannten Strecke, vom Letten bis zum Bahnhof Zürich, mehrere förmliche Einsprachen gegen das aufgelegte Tracé enthielten.

In Folge von Verhandlungen mit den einzelnen Gemeinden konnte auf der Strecke Tiefenbrunnen-Meilen mit den Gemeinden Zollikon, Küssnacht, Erlenbach und Meilen, also mit allen Gemeinden, Herrliberg ausgenommen, eine gütliche Verständigung erzielt und Verträge abgeschlossen werden, mittelst welcher neben der Korrektion von öffentlichen Strassen, Wegen und Wasserläufen, die von der Bahn betroffen werden, namentlich auch die Lage der Stationen und die Anlage der Zufahrtsstrassen geregelt worden ist.

Die durch diese Verträge an den Plänen nothwendig gewordenen Abänderungen waren zwar nicht von erheblicher Bedeutung, machten aber immerhin eine theilweise Neubearbeitung und Neuauflage der Pläne nothwendig, welche jedoch nicht mehr im Laufe des Berichtsjahres stattfand.

Die Genehmigung der Baupläne der Strecke Stadelhofen-Tiefenbrunnen erfolgte vom Bundesrathe am 13. April; diejenige der untern Strecke, beziehungsweise Stadelhofen-Bahnhof, dagegen verzögerte sich in Folge der bereits erwähnten Einsprachen gegen das Tracé und war (trotz mehrfacher Reklamationen) bis zum Schlusse des Berichtsjahres noch nicht zu erhalten gewesen. Die Bauarbeiten der Unternehmung beschränkten sich daher auf das Stück Stadelhofen-Tiefenbrunnen und wurden hier derart gefördert, dass am Schlusse des Jahres etwa 50 % derselben, hauptsächlich den Tunnel betreffend, vollendet waren.

Der Tunnel wurde mit einem Sohlstollen geöffnet und in demselben ein Fortschritt von 691 *m* oder 61 % der Länge, im Firststollen ein solcher von 392,3 *m* oder 34,6 % und im Vollausbruch von 356,3 *m* oder 31,4 % erzielt.

Auf Wunsch der Gemeinde Riesbach und der anstossenden Besitzer wurde der offene Einschnitt auf der Südseite des Tunnels zwischen der Münchhaldenstrasse und dem Südportal in einer Länge von 205 *m* nachträglich auf Kosten derselben ebenfalls überwölbt, nachdem sich zwei der Besitzer gleichzeitig zur käuflichen Übernahme des ganzen darüberliegenden Terrains verpflichtet hatten. Auf dieser sogen. offenen Partie wurde die Mauerung bis Ende des Jahres vollständig geschlossen und betrug der Gesammtfortschritt der Mauerung einschliesslich Tunnel bei den Widerlagern 554,3 *m* oder 41,4 % und beim Gewölbe 530,3 oder 39,7 % der Länge.

Die Tunnelarbeiten begegneten in der Gegend des Kreuzplatzes und des Wildbaches in Riesbach erheblichen Schwierigkeiten. Das zu durchfahrende Gebirge bestund aus einer von Schlemmsand und rolligem Kies durchzogenen Moräne, welche beim Hinzutreten von Wasser leicht in Bewegung gerieth, so dass es der Unternehmung bei aller Sorgfalt nicht gelungen ist, kleinere Einsenkungen und Bewegungen an der Oberfläche zu verhindern. Besondere Erschwernisse bereiteten auch die städtischen Druckwasserleitungen, weil die geringste Bewegung Röhrenbrüche herbeiführte und das unter sehr hohem Druck ausströmende massenhafte Wasser grosse Quantitäten von Schlemmsand und Material durch die kleinsten Fugen des Einbaues in den Stollen oder Tunnelraum führte und damit auch mehrfache Einbrüche und Schädigungen an der Oberfläche veranlasste. Um einen Unterbruch der Leitungen und eine Gefährdung der Arbeiten zu vermeiden, wurde sowohl beim Kreuzplatz als beim Wildbach eine theilweise provisorische Verlegung dieser Leitungen seitwärts vorgenommen.

Das Ausbruchmaterial des Tunnels wurde fast ausschliesslich nach dem Plateau der zukünftigen Station beim Tiefenbrunnen gefördert. Für den Transport von Stadelhofen bis an den See wurde in Folge Verständigung mit der Stadt Zürich ein besonderes Rollbahngeleise durch die dortigen Anlagen bis an den Quai erstellt, daselbst das Material in eigene Transportschiffe abgeschüttet und mittelst eines kleinen Dampfers auf dem Wasserwege nach Tiefenbrunnen gebracht.

Bis Ende des Jahres wurde vom Baubureau auch das Studium des Bauprojekts für die obere Hälfte der rechtsufrigen Zürichseebahn von Meilen bis Rappersweil beendigt und die bezüglichen Baupläne nahezu fertig gestellt, die weitere Behandlung derselben durch die Behörden der Gesellschaft fällt dagegen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Expropriation. Sämmtliche Expropriationsfälle auf der Strecke Unterstrass bis zur Gemeindegrenze Riesbach-Zollikon mussten, soweit sie nicht schon im Jahre 1876/1877 durchgeführt worden waren, mit Ausnahme eines einzigen Falles in Riesbach, an die eidgenössische Schätzungskommission gewiesen werden, da eine gütliche Verständigung nicht möglich war.

b) Dielsdorf-Niederweningen. Nach Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1888 sollten am 1. Juli 1889 die technischen und finanziellen Vorlagen dem Bundesrathe eingereicht und am 1. Oktober desselben Jahres die Erdarbeiten begonnen werden.

Die Einsendung der Pläne erfolgte rechtzeitig. Dagegen verzögerte sich die hoheitliche Genehmigung des Bauprojektes derart, dass mit dem Bau der Linie, wozu Alles vorbereitet war, selbst bis zum Schlusse des Jahres nicht begonnen werden konnte.

Die Bauauschreibung erfolgte Anfangs September und bis zum 25. gl. Mts. langten 4 Offerten mit 1—4 % Abgebot ein. Der definitive Vertragsabschluss fand jedoch nicht mehr im Berichtsjahre statt, da, wie schon erwähnt, die Genehmigung der Baupläne sich über dasselbe hinaus verzögerte, was uns dann auch veranlasste, eine Verlängerung des ohnehin knapp bemessenen Vollendungstermines (1. Oktober 1890) zu verlangen.

Vor Bewilligung der neuen Vollendungsfrist durfte eine vertragliche Festsetzung nicht eingegangen werden.

Die *Expropriation* konnte im Berichtsjahre noch zum grössten Theil durchgeführt werden, und es blieben nur wenige Fälle zur Erledigung im Jahr 1890 übrig. Bei einer Anzahl Fälle war die Anrufung der eidgenössischen Schätzungskommission nothwendig.

In der Gemeinde Steinmaur musste die Expropriation sistirt werden, weil die Gemeinde während der nützlichen Frist ein Begehren um Einlegung einer Station eingereicht hatte, eine solche aber nicht ohne erhebliche Änderungen an der offenen Linie in Aussicht genommen werden konnte.

VI. Direktion.

Der Verwaltungsrath nahm schon in seinem vorjährigen Bericht Gelegenheit, des von beiden Gesellschaftsbehörden gleich sehr bedauerten Rücktrittes des Herrn Präsident Studer als Mitglied und Präsident der Direktion zu gedenken, und erwähnt im diessjährigen der ehrenden Anerkennung, welche dessen grosse Verdienste um das Unternehmen in einer demselben überreichten Dankurkunde gefunden haben. Wir erinnern daher an diesem Orte nur daran, dass Herr Studer mit dem 30. Juni 1889 nach elfjähriger verdienstvoller Thätigkeit von der Direktion, an deren Spitze er gestanden, ausschied.

Die von Herrn Studer gelassene Lücke konnte, da Herr Dr. Hürlimann, Sekretär des Verwaltungsrathes, die in der Generalversammlung auf ihn gefallene Wahl als fünftes Mitglied der Direktion ausschlug, im Berichtsjahre nicht mehr ausgefüllt werden, und es wurden daher bis zur Vornahme einer Ersatzwahl die Direktionsgeschäfte interimistisch unter die vier vorhandenen Mitglieder vertheilt.

Im Oktober trat für die Direktion ein neues Organisationsreglement in Kraft, wonach unter genauerer Ausscheidung der Einzelkompetenzen der fünf Departemente von denjenigen der Gesammtdirektion folgende Geschäftsvertheilung vorgenommen wurde:

I.	Departement,	Präsidium und Finanzen.
II.	„	Bau neuer Linien und Expropriation.
III.	„	Betrieb.
IV.	„	Kommerzieller Dienst.
V.	„	Rechtswesen.

Das I. Departement wurde von dem neu gewählten Präsidenten Herrn Dr. Escher übernommen (Stellvertreter: der neu gewählte Vice-Präsident Herr Russenberger), das II. von Herrn Vice-Präsident Russenberger (Stellvertreter: Herr Direktor Arbenz), das III. von Herrn Direktor Arbenz (Stellvertreter: Herr Direktor Frölich) und das IV. von Herrn Direktor Frölich (Stellvertreter: Herr Präsident Dr. Escher). Die provisorische Besetzung des V. Departements fand in der Weise statt, dass das I. Departement die den Transport betreffenden Rechtsangelegenheiten (Reklamationen, Reglemente, Vereinbarungen mit andern Transportanstalten betreffend Haftpflicht bei Verlust, etc.), das Kautionswesen der Angestellten und die Steuerfragen, das II. Departement die Angelegenheiten der Pensions- und Hülfskasse und der Krankenkasse, die Reklamationen aus Haftpflicht wegen Tödtungen und Verletzungen, das Versicherungswesen, die Begutachtung von Fragen rechtlicher Natur und die Durchführung von Rechtsstreitigkeiten übernahm.

Im Juli kam Herr Advokat Ehrhardt aus Altersrücksichten um die Enthebung von der Stellung eines Rechtskonsulenten ein, welche er beinahe 40 Jahre innegehabt hatte. Die Direktion entsprach diesem Gesuche unter

warmer Verdankung der von Herrn Ehrhardt geleisteten vorzüglichen Dienste. Sie nahm davon Umgang, mit einem andern Anwalte in ähnliche Beziehungen zu treten, wie solche mit Herrn Ehrhardt bestanden. Es wurde beschlossen, dem für Behandlung der Geschäfte von ausschliesslich oder vorwiegend rechtlicher Natur errichteten Rechtsbureau auch die Führung der Prozesse vor den kantonalen Gerichten oder dem Bundesgerichte (einschliesslich derjenigen der Pensionskasse) zu übertragen, soweit dafür nicht die Expropriationskommissariate beansprucht werden oder im einzelnen Falle die Beiziehung anderer Rechtskundiger von der Direktion beziehungsweise der Kommission der Pensions- und Hülfskasse beschlossen wird.

Auf den 15. Oktober nahm ferner der bisherige Generalsekretär Herr Dr. Suter aus gesundheitlichen Gründen seine Entlassung. Herr Dr. Suter hatte die Stelle eines Generalsekretärs während 19 Jahren innegehabt und seine Obliegenheiten stets in vorzüglicher Weise erfüllt. Die Direktion sah ihn nur ungern scheiden und sprach ihm für sein langjähriges Wirken ihre Anerkennung und ihren warmen Dank aus.

Nachdem für die Generalversammlung und den Verwaltungsrath ein besonderes Sekretariat geschaffen worden, war der Titel eines Generalsekretärs für die vakant gewordene Stelle nicht mehr ganz zutreffend; es wurde derselbe daher in die Bezeichnung „I. Sekretär der Direktion“ umgewandelt. Als solcher wurde gewählt Herr Dr. H. Hafner, I. Sekretär des zürcherischen Obergerichtes.

In Folge Erkrankung und Pensionirung des bisherigen Inhabers, Herrn Frauenlob, musste sodann die Stelle eines I. Buchhalters neu besetzt werden. Es geschah dies durch Beförderung des Herrn Münch, bisherigen II. Buchhalters.

Am Schlusse des Jahres trat eine etwelche Änderung der inneren Organisation des IV. Departements ein. Es hatte sich der Übelstand fühlbar gemacht, dass der Vorstand dieses Departements allzusehr mit Detailgeschäften überhäuft war. Es wurden desshalb dem derzeitigen Chef des Gütertarifbureau, Herrn Schmid, eine Anzahl Geschäfte von nicht grundsätzlicher Bedeutung zur endgültigen Erledigung überwiesen und der Vorstand des IV. Departements ermächtigt, nach Massgabe des Bedürfnisses auch der Betriebskontrole und dem Personentarifbureau derartige Geschäfte zur Erledigung zu übertragen.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 115 Sitzungen und fasste 2,456 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Direktionsmitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Auch in diesem Jahr wieder ist eine Zunahme der der Behandlung durch die Departemente beziehungsweise die Direktion unterliegenden Geschäfte gegenüber dem Vorjahre festzustellen. Gegenüber 32,051 im Jahre 1888 weist das Register im Jahre 1889 33,163 (Principal-) Nummern auf.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1889 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. Juni 1890.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. **E. Escher.**

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1889.

I. **Betriebsrechnung.**

II. **Gewinn- und Verlustrechnung.**

III. **Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.**

IV. **Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.**

V. **Kapitalrechnung.**

VI. **Bilanz per 31. Dezember 1889,** nebst Beilage.

Beilagen:

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

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes			5,935,964	60		
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	424,067	61				
2. Von Thieren	277,030	01				
3. Von Gütern	8,998,614	02	9,699,711	64	15,635,676	24
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Miethzinse. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	286,860	37				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	89,781	15				
c) Für Rollmaterial	482,921	95	859,563	47		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	22,019	02				
b) Material-Verwaltung	9,334	68				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb	40,000	—				
d) Privattelegraphendienst	2,815	95	74,169	65		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen	11,237	33				
b) Verschiedenes	5,459	69	16,697	02	950,430	14
Summe der Einnahmen					**16,586,106**	**38**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1889.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrath und Direktion)	64,379	66				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	59,253	82				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse . .	61,641	53				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	15,706	80				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau) . .	36,047	07				
6. Betriebskontrole	108,071	68				
7. Statistisches Bureau	20,978	60				
8. Telegraphen-Inspektion	7,993	15				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	10,051	22	384,123	53		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	45,779	30				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	11,205	11				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	5,442	96				
4. Verschiedenes	10,715	33	73,142	70	457,266	23
Hievon ab: Vergütung der neuen Linien für die administrative Bauleitung	.	.	.	.	4,664	85
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.					452,601	38
A. Personal.						
1. Bureau des Oberingenieurs	67,471	36				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	24,484	51				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	69,766	30				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter . .	420,663	71				
5. 1/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 613,139. 57 Cts.	204,379	86				
6. Bekleidungskosten	16,874	91	803,640	65		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a) Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	191,510	02				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)	237,223	14				
Übertrag .	428,733	16	803,640	65	452,601	38

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	428,733	16	803,640	65	452,601	38
3. Hochbau	171,822	45				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Fundation) .	29,180	55				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	44,827	58				
6. Räumung von Schnee und Eis	14,749	07	689,312	81		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfond.)						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	208,427	02				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	395,245	09				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	54,266	69	657,938	80		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	7,887	39				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	2,291	35				
3. Beleuchtung der Bahn	3,648	91				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	29,523	27				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	51	50				
6. Verschiedenes	123	20	43,525	62	2,194,417	88
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrole . .	74,107	26				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontroleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	624,244	99				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	242,730	98				
c) Billetdrucker und Billetsortirerinnen	12,193	26				
d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 613,139. 57 Cts.	408,759	71				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter . . .	968,429	78				
Übertrag .	2,330,465	98	.	.	2,647,019	26

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1889.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	2,330,465	98	.	.	2,647,019	26
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	595,559	55				
4. Bekleidungskosten	50,058	35	2,976,083	88		
B. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billete, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	111,403	79				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	169,449	89				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	41,117	15				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	5,246	33				
5. Camionnage und Plombage	6,520	05				
6. Verschiedenes	4,270	29	338,007	50	3,314,091	38
IV. **Fahrdienst.**						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	34,457	50				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure . .	765,623	42				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	130,109	64				
4. Bekleidungskosten	4,802	83	934,993	39		
B. **Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.**						
a) Lokomotiven.						
1. Brennmaterial	1,055,327	43				
2. Schmiermaterial	41,492	12				
3. Beleuchtungsmaterial	7,328	54				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand .	45,515	15	1,149,663	24		
b) Wagen.						
1. Beheizungsmaterial	30,150	22				
2. Schmiermaterial	2,371	88				
Übertrag .	32,522	10	2,084,656	63	5,961,110	64

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	32,522	10	2,084,656	63	5,961,110	64
3. Beleuchtungsmaterial	6,857	29				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	4,997	41	44,376	80		
C. **Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.**						
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	381,325	54				
2. Personenwagen	188,882	17				
3. Gepäck- und Güterwagen	195,990	32	766,198	03		
b) Erneuerung. (Erneuerungsfond.)						
1. Lokomotiven und Tender	438,058	05				
2. Personenwagen	46,641	60				
3. Gepäck- und Güterwagen	58,853	90	543,553	55		
D. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	3,558	29				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Uebernachtlokale	5,969	09				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	4,918	30				
4. Verschiedenes	113	70	14,559	38	3,453,344	39
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. **Pacht- und Miethzinse** (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	138,023	62				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)	3,094	39				
3. Für Rollmaterial	684,242	44	825,360	45		
B. **Verlust an Hülfsgeschäften**	.	.	—	—		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Gerichts- und Prozesskosten	1,102	95				
2. Feuerversicherungen	48,980	37				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben Fr. 104. —						
Verwendungen aus Versicherungsfond „ 46,998. 59	47,102	59				
Übertrag	97,185	91	825,360	45	9,414,455	03

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1889.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	97,185	91	825,360	45	9,414,455	03
4. Transportversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben . . . . . Fr. 15,903. 21						
Verwendungen aus Versicherungsfond . „ 4,651. 50	20,554	71				
5. Kosten des Transports in Folge von Bahnunterbrechungen	37	—				
6. Steuern und Abgaben	38,170	33				
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	231,473	90				
8. Verschiedenes	9,705	69	397,127	54	1,222,487	99
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	10,636,943	02
Hievon ab:						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	. .	.	904,021	86		
b) auf der Bötzbergbahn	.	.	1,441,626	44	2,345,648	30
Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	**8,291,294**	**72**

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1888	.	.	2,852,558	30		
ab: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 28. Juni 1889						
a. 6 % Jahresdividende pro 1888 an die Prioritätsaktien von 11 Millionen Franken	660,000	—				
b. 4½ % Jahresdividende pro 1888 an die Stammaktien von 42 Millionen Franken	1,890,000	—	2,550,000	—	302,558	30
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	16,586,106	38				
Betriebsausgaben	8,291,294	72	8,294,811	66		
3. Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern . . .	962,600	—				
b. Bötzbergbahn	588,601	53				
c. Aargauische Südbahn	289,651	79				
d. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten . . .	**5,251**	**19**	1,835,602	13		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	.	.	666,920	63		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	.	.	104,731	30		
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	140,052	66				
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	61,245	61				
c. Betrieb der Imprägniranstalt	9,453	05	210,751	32		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfond	1,238,650	26				
b. Versicherungsfond	51,650	09	1,290,300	35		
8. Aus sonstigen Quellen.						
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn . . .	32,000	—				
b. Antheil an dem Mehrertrag der Centralbahnstrecke Aarau-Wöschnau über 5 % des Anlagekapitals pro 1888 .	2,449	10				
c. Antheil fremder Bahnen an Abschreibungen von Bauobjekten auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken .	249	57				
d. Erlös für Steinvorräthe vom Riesbacher Tunnel aus der Bauperiode 1875/76	2,193	60				
e. Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftenkonto der Nordostbahn pro 1889 (Pacht- und Miethzinse etc.) . .	16,783	06	53,675	33		
					12,456,792	72
Summe .	.	.	.	.	**12,759,351**	**02**

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1889.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc. . . .	45,624	80				
Hiezu:						
Emissionskosten des 4 % 5 Millionen-Anleihens d. d. 1. März 1889	10,599	77	56,224	57		
2. Verzinsung der konsolidirten Anleihen.						
a. Obligationen älterer Anleihen:						
Fr. 5,000,000 zu 4 % 1. Januar / 28. Februar 1889	33,333	35				
b. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 126,720,000 zu 4 % . . . Fr. 5,068,800. —						
„ 5,000,000 „ 4 % 1./31. Dezemb. 1889 „ 16,666. 65						
Fr. 131,720,000	5,085,466	65				
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4 %	120,000	—				
d. Subventions-Darleihen:						
Fr. 3,600,000 zu 2 % 15. Februar / 31. Dezember 1889 Fr. 63,000. —						
„ 3,200,000 „ 2½ % . . . . „ 80,000. —						
„ 500,000 „ 3¼ % . . . . „ 16,250. —						
„ 450,000 „ 4½ % . . . . „ 20,250. —						
Fr. 7,750,000	179,500	—	5,418,300	—		
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften .	.	.	—	—		
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen:						
a. Amortisationen	470,000	—				
b. Abschreibung der III. und letzten Rate der Emissionskosten des 4 % 87 Millionen-Anleihens d. d. 1. Oktober 1887 .	210,000	—				
c. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten, abzüglich gewonnene Materialien, sowie von Inventar:						
1. Zu Gunsten des Baukonto der Nordostbahn Fr. 7275. 33						
2. „ „ „ „ Zürich-Zug-Luzern „ 470. —	7,745	33				
d. Werthabschreibung auf dem Zürichsee-Salondampfer „Helvetia“	135,000	—				
e. Minderwerthung eigener Werthpapiere	8,000	—	830,745	33		
5. Einlage in die Spezialfonds:						
a. Erneuerungsfond	1,437,529	48				
b. Versicherungsfond	100,000	—	1,537,529	48		
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken:						
a. Verzinsung der Einzahlungen auf die nicht voll liberirten 24,553 Stück neuen 5 % Prioritäts-Aktien vom 1. Juli 1888 für das Jahr 1889, Fr. 7,365,900 zu 4½ % . . .	331,465	50				
b. Gratifikationen an Angestellte mit 25 Dienstjahren . .	52,716	90				
c. Antheil der Nordostbahn an Abschreibungen von Bauobjekten auf fremden Gemeinschaftsbahnhöfen	2,097	69	386,280	09		
7. Rücklage behufs Erhöhung des Aktienkapitals. II. Rate	.	.	570,000	—	8,799,079	47
8. Zur Verfügung der Aktionäre	.	.	.	.	3,960,271	55
Summe .	.	.	.	.	**12,759,351**	**02**

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige

vom Jahr

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Erlöse und Rückerstattungen Fr.	Cts.	Verwendungen zu Bauzwecken Fr.	Cts.	Zusammenzüge Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	TOTAL Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten	25,373	35	3,587	74	.	.	.	.	**21,785**	**61**
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	.	.	.	.	—	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	119	40	634	50	.	.	515	10		
2. Entschädigungen	257,547	63	127,747	62	.	.	**129,800**	**01**		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	4,626	95	1,955	85	.	.	**2,671**	**10**		
4. Vermarkung	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Verschiedenes	120	72	235	40	.	.	114	68	**131,841**	**33**
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	37,611	52	47,987	74	10,376	22				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	20,866	98	131,151	09	110,284	11				
d. Beschotterung	10,181	20	5,933	86	**4,247**	**34**				
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen	6,899	02	17,806	34	10,907	32				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	1,385	75	1,385	75				
g. Verschiedenes	1,091	16	—	—	**1,091**	**16**	127,614	90		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	—	—	10,895	44	10,895	44				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	17,350	08	17,350	08				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen incl. Fundirung	—	—	6,806	40	6,806	40				
d. Legen des Oberbaues	—	—	9,023	27	9,023	27				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	44,075	19		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter incl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	711	30	12,839	02	12,127	72				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	—	—	—	—				
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasser-Beschaffung	271	67	22,833	71	22,562	04				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwaagen	—	—	29,910	01	29,910	01				
f. Wärterhäuser	1,892	11	88,763	21	86,871	10				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	—	—	3,040	05	3,040	05				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	154,510	92		
Übertrag	367,313	01	539,887	08	.	.	326,201	01	**153,626**	**94**

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn
1889.

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	367,313	01	539,887	08	.	.	326,201	01	**153,626**	**94**
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	11	—	11	—				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	—	—	1,508	28	1,508	28				
c. Orientirungs- und Ordnungszeichen	—	—	11	60	11	60				
d. Einfriedigung und Barrieren	3673	93	8,004	18	4,330	25				
e. Verschiedenes	—	—	23	95	23	95				
							5,885	08	332,086	09
	370,986	94	549,446	09	.	.	.	.	178,459	15
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender	288,392	50	235,342	64	.	.	**53,049**	**86**		
2. Personenwagen	44,425	73	33,831	86	.	.	**10,593**	**87**		
3. Gepäck- und Güterwagen	52,403	80	81,132	94	.	.	28,729	14		
	385,222	03	350,307	44	.	.	.	.	**34,914**	**59**
III. Mobiliar und Geräthschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung	648	78	—	—	.	.	**648**	**78**		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	296	62	—	—	.	.	**296**	**62**		
3. Für den Stationsdienst	8,553	57	10,327	30	.	.	1,773	73		
4. Für den Transportdienst	730	03	1,762	03	.	.	1,032	—		
5. Für die Werkstätten	161	50	6,855	04	.	.	6,693	54		
6. Telegraphenapparate	—	—	456	79	.	.	456	79		
	10,390	50	19,401	16	.	.	.	.	9,010	66
	766,599	47	919,154	69	.	.	.	.	152,555	22
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	—	—	—	—	.	.	—	—		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	136,610	—	6,171	42	.	.	**130,438**	**58**		
C. Imprägniranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	136,610	—	6,171	42	.	.	.	.	**130,438**	**58**
	903,209	47	925,326	11						
Total der Netto-Ausgaben	.	.	.	.	.	.	.	.	**22,116**	**64**

NB. **Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.**

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn		Dielsdorf-Niederweningen		Zusammenzüge				TOTAL	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.										
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen . .	80,552	55	* 14,175	08	.	.	94,727	63		
2. Bureaukosten	5,130	80	847	58	.	.	5,978	38		
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräthschaften	8,037	07	1,267	63	.	.	9,304	70		
4. Miethe, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	5,863	92	915	22	.	.	6,779	14		
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—	—	—	.	.	—	—		
6. Verschiedenes	1134	03	224	12	.	.	1,358	15	118,148	—
B. Verzinsung des Baukapitals.										
1. Aktienkapital	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Obligationen	—	—	—	—	.	.	—	—		
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten . .	103,805	50	325	80	.	.	104,131	30	104,131	30
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . .	3,924	70	1,692	90	.	.	5,617	60		
2. Entschädigungen	1,648	30	—	—	.	.	1,648	30		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten . . .	543	75	437	—	.	.	980	75		
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Verschiedenes	1,100	52	72	80	.	.	1,173	32	9,419	97
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc. .	16,500	—	—	—	16,500	—				
b. Tunnels	534,100	—	—	—	534,100	—				
c. Brücken und Durchlässe . . .	—	—	—	—	—	—				
d. Beschotterung	—	—	—	—	—	—				
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen	—	—	—	—	—	—				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—				
g. Verschiedenes	98	95	418	39	517	34	551,117	34		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.) .	—	—	—	—	—	—				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	—	—	—	—				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, incl. Fundirung etc. .	—	—	—	—	—	—				
d. Legen des Oberbaues	—	—	—	—	—	—				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—		
Übertrag .	762,440	09	20,376	52	.	.	551,117	34	231,699	27

*) Fr. 1800 Übertrag vom Konto „Zu amortisirende Verwendungen" inbegriffen.

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1889.

	Rechtsufrige Zürichseebahn		Dielsdorf-Niederweningen		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	762,440	09	20,376	52	.	.	551,117	34	231,699	27
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, incl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	—	—	—	—	—	—				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine .	—	—	—	—	—	—				
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasserbeschaffung etc. . . .	—	—	—	—	—	—				
e. Hebevorrichtungen (Krahnen etc.) und Brückenwaagen	—	—	—	—	—	—				
f. Wärterhäuser	—	—	—	—	—	—				
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	—	—	—	—	—	—				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—		
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	—	—	—	—				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	—	—	—	—	—	—				
c. Orientirungs- und Ordnungszeichen .	—	—	—	—	—	—				
d. Einfriedigung und Barrieren . .	—	—	—	—	—	—				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—	551,117	34
	762,440	09	20,376	52	.	.	.	.	782,816	61
II. **Rollmaterial**	—	—	—	—	.	.	.	.	—	—
III. **Mobiliar und Geräthschaften** . . .	—		—	—	.	.	.	.	—	—
	762,440	09	20,376	52						
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	.	.	.	.	**782,816**	**61**

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1888**	.	.	.	.	9,285,247	14
II. **Noch nicht einbezahlte 5 % Prioritätsaktien.**						
Resteinzahlung auf 24,553 Prioritätsaktien d. d. 1. Juli 1888 à 50 % = Fr. 250. — per Aktie, Werth 31. Dezember 1889	.	.	.	.	6,138,250	—
III. **Einzahlung auf konsolidirte Anleihen.**						
4 % Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 1. März 1889, Emission des Hypothekaranleihens von 160 Millionen Franken	.	.	.	.	5,000,000	—
IV. **Einzahlung auf Subventionsdarleihen.**						
1. Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn à 2 — 3 % verzinslich, Werth 15. Februar 1889	.	.	3,600,000	—		
2. Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen, die ersten 12 Jahre (bis 30. September 1901) unverzinslich; Werth 30. Sept. 1889	.	.	147,000	—	3,747,000	—
V. **Zuwendungen aus der Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.**						
Betheiligung bei der Linie Koblenz-Stein.						
Zu Gunsten des Konto „Zu amortisirende Verwendungen“:						
Übertragung eines Theils der früheren Ausgaben für den Bau der Linie Koblenz-Stein, 1/2 N. O. B.-Antheil . . .	.	.	.	.	21,844	85
VI. **Zuwendungen aus dem Bauconto der neuen Nordostbahn-Linien.**						
Linie Dielsdorf-Niederweningen.						
Zu Gunsten des Konto „Zu amortisirende Verwendungen“:						
Übertragung eines Theils der früheren Ausgaben für den Bau der Linie Dielsdorf-Niederweningen	.	.	.	.	1,800	—
VII. **Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.**						
Zuwendungen aus der Baureserve Zürich-Zug-Luzern:						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	.	.	8,871	70		
2. Mobiliar und Geräthschaften		.	199	50	9,071	20
VIII. **Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.**						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisirende Verwendungen“:						
VI. Amortisationsquote	.	.	470,000	—		
2. Zu Gunsten des Konto „Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals“:						
II. Rate	.	.	570,000	—		
Übertrag .	.	.	1,040,000	—	24,203,213	19

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1889.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Rückzahlung auf konsolidirte Anleihen.						
Rückzahlung bezw. Konversion des 4 % Anleihens von 5 Millionen Franken d. d. 1. Juni 1862	.	.	.	.	5,000,000	—
II. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz.						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	549,446	09				
b) Rollmaterial	350,307	44				
c) Mobiliar und Geräthschaften	19,401	16	919,154	69		
2. Bauausgaben für die neuen Linien.						
a) Rechtsufrige Zürichseebahn:						
Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	762,440	09				
b) Dielsdorf-Niederweningen:						
α) Übertragung eines Theils der früheren Bauausgaben vom Konto „zu amortisirende Verwendungen“ auf Baukonto der Linie Dielsdorf-Niederweningen Fr. 1,800.—						
β) Neue Bauausgaben im Jahr 1889 . „ 18,576.52	20,376	52	782,816	61	1,701,971	30
III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
Betheiligung bei der Linie Koblenz-Stein.						
I. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Werth 1. Nov. 1889	.	.	80,000	—		
II. „ „ „ auf 31. Dez. 1889 durch Übertragung eines Theils der früheren Bauausgaben vom Konto „zu amortisirende Verwendungen“ auf den Baukonto der Linie Koblenz-Stein, hälftige Quote der Nordostbahn	.	.	21,844	85	101,844	85
IV. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.						
Brutto-Bauausgaben.						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	.	.	9,371	70		
b) Mobiliar und Geräthschaften	.	.	838	15	10,209	85
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Bruttoausgaben.						
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . .	.	.	.	.	6,171	42
Übertrag .	.	.	.	.	6,820,197	42

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	1,040,000	—	24,203,213	19
3. Zu Gunsten des Konto „Emissionskosten des 87 Millionen-Anleihens“:						
III. und letzte Amortisationsquote	.	.	210,000	—	.	.
4. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Abschreibung von beseitigten Bauobjekten im Jahre 1889						
a) Baukonto des bisherigen Nordostbahnnetzes:						
Bahnanlage und feste Einrichtungen . Fr. 2,406. 42						
Mobiliar und Geräthschaften . . „ 4,868. 91	7,275	33				
b) Baukonto Zürich-Zug-Luzern:						
Mobiliar und Geräthschaften	470	—	7,745	33	.	.
5. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Dampfboote auf dem Zürichsee:						
Werthabschreibung auf dem Salondampfer „Helvetia“.	.	.	135,000	—	.	.
6. Zu Gunsten des Konto „Verfügbare Mittel“:						
Abschreibung auf dem Konto „Eigene Werthpapiere“	.	.	8,000	—	1,400,745	33
IX. **Erlöse und Rückerstattungen.**						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Bisheriges Netz der Nordostbahn:						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	368,580	52				
b) Rollmaterial	385,222	03				
c) Mobiliar und Geräthschaften	5,521	59	759,324	14		.
2. Zu Gunsten des Baukonto Zürich-Zug-Luzern:						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	500	—				
b) Mobiliar und Geräthschaften	168	65	668	65	.	.
3. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . .	.	.	1,610	—	761,602	79
Summe .	.	.	.	.	**26,365,561**	**31**

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	6,820,197	42
VI. **Minderwerthung von verfügbaren Mitteln.**						
Abschreibung von Kursdifferenzen auf dem Konto „Eigene Werthpapiere."						
Die in der Bilanz per 31. Dezember 1888 zum Kurse von 100 % aufgeführten Fr. 400.000.— 3½ % Obligationen des Kantons Bern werden per 31. Dezember 1889 nur zum Kurse von 98 % in's Inventar eingestellt; es ergibt sich somit eine Kursdifferenz von 2 % = ...	.	.	.	.	8,000	—
					6,828,197	42
VII. **Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1890**	.	.	.	.	19,537,363	89
Ausweis über den Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1889.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	7,374,489	48				
b) Werthschriften	23,349,335	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften	1,341,251	24				
d) Material-Vorräthe	2,207,443	25				
e) Diverse Debitoren	613,747	26	34,886,266	23	.	
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	2,686,281	—				
b) Spezialfonds	8,702,349	79				
c) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung . .	3,960,271	55	15,348,902	34	.	.
Restbetrag wie oben . .	.	.	**19,537,363**	**89**	.	.
Summe .	.	.	.	.	**26,365,561**	**31**

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
A. Bisheriges Netz der Nordostbahn.						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	117,427,251	65				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1889, laut Rechnung .	178,459	15	117,605,710	80		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	21,618,403	51				
b. ab: Betrag der Nettoeinnahmen im Jahre 1889, lt. Rechnung	34,914	59	21,583,488	92		
3. Mobiliar und Geräthschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,123,215	51				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1889, lt. Rechnung . .	9,010	66	2,132,226	17	141,321,425	89
B. Neue Linien.						
1. *Rechtsufrige Zürichseebahn.*						
Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,549,140	39				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1889 lt. Rechnung . .	762,440	09	3,311,580	48		
2. *Linie Dielsdorf-Niederweningen.*						
Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Uebertrag eines Theils der früheren Bauausgaben vom Konto „Zu amortisirende Verwendungen" auf den Baukonto dieser neuen Linie	1,800	—				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1889, lt. Rechnung. .	18,576	52	20,376	52	3,331,957	—
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.					144,653,382	89
1. Bötzbergbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	11,714,000	—		
2. Aargauische Südbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	5,865,000	—		
3. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	500,000	—		
4. Linie Koblenz-Stein.						
a. Uebertrag eines Theils der früheren Einzahlungen vom Konto „Zu amortisirende Verwendungen" auf den Konto Betheiligung bei der Linie Koblenz-Stein, 1/2 Quote N.-O.-B. . .	21,844	85				
b. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1889, lt. Rechnung	80,000	—	101,844	85	18,180,844	85
III. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.						
1. Anlagekosten per Ende 1888, lt. Rechnung	11,732,653	67				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1889	9,071	20	11,741,724	87		
3. Liegenschaften-Konto Zürich-Zug-Luzern	4,035	—				
4. Baureserve Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1889 . .	254,240	13	258,275	13	12,000,000	—
IV. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz . .	.	.	.	.	696,467	45
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn), Betrag der Ausgaben laut vorjähriger Bilanz . .	.	.	1,311,025	74		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen):						
a. Betrag der Ausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . .	1,220,252	36				
b. ab: Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1889, lt. Rechnung	130,438	58	1,089,813	78		
3. Imprägniranstalt in Zürich.						
Restirende Anlagekosten lt. vorjähriger Bilanz. . . .	.	.	11,275	90	2,412,115	42
Übertrag .	.	.	.	.	177,942,810	61

Gesellschaft auf 31. Dezember 1889.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500.—	.	.	42,000,000	—		
2. Prioritätsaktien, 52,000 Aktien à „ 500.—	.	.	26,000,000	—	68,000,000	—
136,000 Stück						
II. Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals.						
1. Betrag der Rücklage laut vorjähriger Bilanz	.	.	590,000	—		
2. II. Rate für das Jahr 1889, laut Rechnung	.	.	570,000	—	1,160,000	—
III. Konsolidirte Anleihen.						
A. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).						
1. 4% Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	15,000,000	—				
2. 4% Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	20,000,000	—				
3. 4% Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	87,000,000	—				
4. 4% Anleihen von 7 Mill. Franken vom 1. Juni 1888: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	7,000,000	—				
5. 4% Anleihen von 5 Mill. Franken vom 1. März 1889: Betrag der Einzahlungen im Jahre 1889	5,000,000	—	134,000,000	—		
B. 4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883 . . .	.	.	3,000,000	—		
C. Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich - Zug - Luzern mit Gewinnberechtigung, 4748 Obligationen à Fr. 500.—	.	.	2,374,000	—		
D. Subventionsdarleihen.						
1. Mit einem Zinsfusse von 2½% bezw. 4½%: Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 3¼%: Aargauisches Südbahndarleihen vom 1. Nov. 1880 . .	500,000	—				
3. Mit einem Zinsfusse von 2%: Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn vom 15. Februar 1889	3,600,000	—				
4. Unverzinslich in den ersten 12 Jahren: Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen vom 30. September 1889	147,000	—	7,897,000	—	147,271,000	—
Übertrag .	.	.	.	.	216,431,000	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	177,942,810	61
VI. Zu amortisirende Verwendungen.						
Betrag der zu amortisirenden Verwendungen, lt. vorjähr. Bilanz	.	.	19,444,470	35		
Hievon ab:						
1. Übertrag eines Theils der früheren Bauverwendungen der Linie Dielsdorf-Niederweningen auf den neuen Baukonto dieser Linie	1,800	—				
2. Dessgleichen für die Linie Koblenz-Stein auf den neuen Baukonto dieser Linie, 1/2 N.-O.-B.-Antheil	21,844	85				
3. VI. Amortisationsquote, lt. neuem Amortisationsplan . . .	470,000	—	493,644	85	18,950,825	50
					196,893,636	11
VII. Verfügbare Mittel.						
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Baarbestand der Kasse, einschl. Chèque-Conti in Zürich .	250,998	06				
b. Basler Depositenbank in Basel, Giro-Conto	73,432	75				
c. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuille	7,050,058	67	7,374,489	48		
2. Werthschriften.						
a. Eigene Werthpapiere	21,069,335	—				
b. Noch nicht in's Pfandbuch eingetragene Obligationen des 4 % N.O.B.-Anleihens von 20 Mill. Franken, d. d. 1. Oktober 1886	2,000,000	—				
c. Noch nicht in's Pfandbuch eingetragene Obligationen des 4 % N.O.B.-Anleihens von 87 Mill. Franken, d. d. 1. Oktober 1887	280,000	—	23,349,335	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
a. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	1,090,715	94				
b. Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier) . . .	250,535	30	1,341,251	24		
4. Materialvorräthe.						
a. Material-Konto (Vorräthe an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	887,633	—				
b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.)	965,331	33				
c. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	354,478	92	2,207,443	25		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis	.	.	613,747	26	34,886,266	23
Summe .	.	.	.	.	**231,779,902**	**34**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1889.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.		.	216,431,000	—
IV. Schwebende Schulden.							
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:							
a. des $4^1/_2$ % Gemeinschafts-Anleihens vom 1. April 1874	Fr. 2,000. —						
b. des $4^1/_2$ % Anleihens von 68 Mill. Fr. vom 1. Februar 1879	„ 500. —						
c. des 4 % Anleihens von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860	„ 7,500. —						
d. des 4 % Anleihens von 5 Mill. Fr. vom 1. Juni 1862	„ 1,000. —	11,000	—				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse . . .		1,539,706	16				
3. Baarkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten		11,750	—				
4. Diverse Hauptbuch-Kreditoren: lt. umstehendem Ausweis		1,123,824	84	2,686,281	—		
V. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn		8,000,000	—				
2. Versicherungsfond		702,349	79	8,702,349	79		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn		.	.	3,960,271	55	15,348,902	34
Summe .		.	.	.	.	**231,779,902**	**34**

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

per 31. Dezember 1889.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Güter- und Lagerhaus-Expeditionen, schweiz. und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	113,719	72		
2. Unvollendete Bauobjekte	382,135	12		
3. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	8,195	—		
4. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	109,697	42		
Summe	.	.	**613,747**	**26**
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung Zürich-Zug-Luzern	444,489	66		
2. Saldo der Baurechnung Zürich-Zug-Luzern	254,240	13		
3. Saldo des Reservefonds Zürich-Zug-Luzern	260,283	26		
4. Aktiv-Saldo der Baurechnung der Bötzbergbahn	10,489	46		
5. Aktiv-Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	42,113	03		
6. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	67,671	35		
7. Baar-Kautionen für Frachtenkredite	2,100	—		
8. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	18,118	39		
9. Aktiv-Saldo des Konto „Baar-Kautionen von Angestellten“	14	18		
10. Aktiv-Saldo des Konto „Kautionskasse der Güterarbeiter“	223	—		
11. Aktiv-Saldo der Pensions- und Hülfskasse	8,630	64		
12. Aktiv-Saldo der Krankenkasse der Nordostbahnarbeiter	2,294	08		
13. Konto pro Diversi	2,000	—		
14. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	11,157	66		
Summe	.	.	**1,123,824**	**84**

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1889.

---

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

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	A. Verwendungen zu Bauzwecken.						
	a) Bisheriges Netz.						
	Stammnetz.						
1. Altnau:	Erstellung einer Brückenwaage von 25 Tonnen Tragkraft, System Romaine	3,476	35				
2. Kessweil:	idem	3,524	55				
3. Uttweil:	idem	3,788	50				
4. Winterthur:	Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse (vide Einnahmen Pos. Nr. 40) . .	269,020	07				
	Geleiseanlage von 210 *m* Nutzlänge auf dem ehemaligen Materialablagerungsplatz zwischen Bahnhofdreieck und Schaffhauserstrasse zur Gewinnung von Lagerplätzen	5,671	58				
	Aufstellung eines Gascandelabers zwischen Weiche 59 und Drehscheibe	185	64				
5. Oberglatt:	Erstellung eines laufenden Brunnens . . .	1,395	01				
6. Zürich:	Erweiterung der Kanalisation im Vorbahnhof .	12,184	70				
	Erstellen einer Passerelle in Eisenkonstruktion am linken Sihlufer	17,414	90				
	Erweiterung der Geleiseanlagen im Rangirbahnhof, bestehend in Verlängerung des II. sogen. Ausweichgeleises um 180 *m* und Verbindung desselben mit dem IV. Rangirbahnhofgeleise, sowie Erstellen eines neuen Reservegeleises von 240 *m* Nutzlänge in Verlängerung des IV. Geleises .	7,683	—				
	Aufstellen von vier weitern Gascandelabern im Rohmaterialbahnhof	661	07				
	Erstellen eines Vorsignals (mechanische Wendescheibe) auf dem Harddamm Zürich-Oerlikon .	494	08				
7. Aarau:	Aufstellen eines Induktors und eines zweiglockigen Spindelläutwerks für die Glockensignalleitung Olten-Aarau	615	90				
8. Offene Bahn:	Erhöhen der Seemauer bei Rorschach zwischen Kilometer 94.850 und 95.990 auf 330 *m* Länge	1,385	75				
	Erstellen einer Überfahrtsbrücke in Eisenkonstruktion bei Ach-Spitz, Kilometer 79.27 Romanshorn-Amrisweil	10,400	92				
	Erstellung von fünf Wärterwohnhäusern:						
	a) bei Kil. 34.66 zwischen Wiesendangen u. Islikon	8,506	77				
	b) „ „ 28.62 bei Oberwinterthur . . .	8,534	25				
	c) „ „ 27.635 auf dem vierspurigen Bahnkörper bei Winterthur	12,306	01				
	d) „ „ 24.266 zwischen Kemptthal u. Winterthur	8,451	26				
	e) „ „ 23.29 „ „ „ „	10,472	38				
	Vergrösserung des Wärterwohnhauses bei Kilometer 30.44 Winterthur-Schaffhausen	5,360	09	391,532	78		
	Linksufrige Zürichseebahn.						
9. Enge:	Beitrag an das Quai-Unternehmen für das Bahnhofgebiet, laut obergerichtlichem Urtheil vom 28. September 1889	30,000	—				
	Übertrag .	30,000	—	391,532	78		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten pro 1889.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	30,000	—	391,532	78		
10. Bendlikon:	Erstellung eines Controlapparates für die Signalscheibe gegen Wollishofen	188	30				
11. Horgen:	Erstellung einer Brückenwaage von 25 Tonnen Tragkraft, System Romaine	3,580	41				
	Einkauf des Wasserrechts für das Besitzthum zum ehemals Stapfer'schen Institut . . .	1,810	—				
12. Offene Bahn:	Erstellung von drei Wärterwohnhäusern:						
	a) bei Kil. 41.175 zwischen Lachen und Siebnen	9,854	45				
	b) „ „ 46.770 „ Siebnen und Reichenburg	8,034	28				
	c) „ „ 50.99 „ Reichenburg u. Bilten	9,034	53	62,501	97		
	Linie Winterthur-Koblenz.						
13. Bülach:	Geleiseerweiterung durch ein neues durchgehendes Geleise von 381 *m* Länge zwischen den Betriebs- und Güterschuppengeleisen auf der Ostseite der Station mit zwei neuen Weichen No. 26 und 42; Verbindung desselben mit den Betriebsgeleisen mittelst den zwei weitern Weichen No. 31 und 32; ferners Verlängerung des Krahnengeleises um 100 *m* und Verbindung desselben mit dem III. Geleise	15,046	86				
14. Glattfelden:	Wasserversorgung, Erstellung eines laufenden Brunnens mit 995 *m* langer Zuleitung . .	5,772	77				
15. Reckingen:	Erweiterung des Vorplatzes bei der Brückenwaage und Verbindung des I. Geleises mit dem Stumpengeleise unter Beseitigung der Kopframpe (vide Einnahmen Pos. No. 46)	3,340	36	24,159	99		
	Linie Baden-Niederglatt.						
16. Otelfingen:	Erstellung einer Brückenwaage von 25 Tonnen Tragkraft, System Romaine	2,797	15				
17. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Kil. 28.94 zwischen Niederglatt und Buchs . . .	9,095	76	11,892	91		
	Linie Glarus-Lintthal.						
18. Lintthal:	Erstellen einer Brückenwaage von 25 Tonnen Tragkraft, System Romaine	.	.	3,588	42		
	Linie Effretikon-Hinweil.						
19. Pfäffikon:	Erweiterung des Güterschuppens durch Anbau .	4,478	96				
20. Kempten:	Erstellen eines Ventilbrunnens mit Zweigleitung in die Küche der Dienstwohnung . . .	687	26	5,166	22		
	Linie Sulgen-Gossau.						
21. Sitterthal:	Stations-Erweiterung, bestehend in Wegverlegung zur Verbreiterung des Stationsplatzes und Gewinnung eines Verladeplatzes, Verbindung des Schuppengeleises mit dem Hauptgeleise, Verlängerung des Stumpengeleises ostwärts um 65 *m* und Anbau an das Stationsgebäude für Wartsaal und Bureau, sowie Wohnungsaufbau	.	.	15,724	93		
	Übertrag .	.	.	514,567	22		

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	514,567	22		
	Ehemalige Nationalbahn.						
22. Hemmishofen:	Erstellen eines durchgehenden Schuppengeleises und eines Stumpengeleises gegen Etzwylen von 233.5 *m* Nutzlänge, unter Verwendung des Materials vom abgebrochenen mittleren durchgehenden Geleise, sowie Erweiterung des Stationsplanums	2,345	31				
	Erstellung einer Brückenwaage von 25 Tonnen Tragkraft, System Romaine	3,244	88				
23. Stein a/Rhein:	Erstellen einer Brückenwaage von 25 Tonnen Tragkraft, System Romaine und eines Stumpengeleises von 64.5 *m* Länge	5,596	42				
24. Stammheim:	Dessgleichen mit einem Stumpengeleise von 97 *m* Länge	5,498	33				
25. Dynhard:	Erstellung eines Ventilbrunnens	616	88				
26. Bassersdorf:	Verbindung des Gütergeleises mit dem I. durchgehenden Geleise und Verlängerung des Stumpengeleises um 13.5 *m*	3,562	04				
27. Othmarsingen:	Erwerb und Zuleitung von Quellwasser . .	5,427	35				
28. Offene Bahn:	Wärterwohnhaus bei Kil. 13.86 bei Bassersdorf .	8,587	66	34,878	87		
	Rollmaterial.						
29. Lokomotiven:	Anschaffung von 4 neuen Güterzugs-Lokomotiven Serie C 3 T No. 151—154	180,745	38				
30. Güterwagen:	Anschaffung von:						
	10 gedekten Normalgüterwagen K RI No. 5041/50	39,354	97				
	10 offenen Spezialgüterwagen L RI No. 7051/60	32,704	99				
31. Luftdruckbremsen:	Einrichtung kontinuirlicher Luftdruckbremsen, einschliesslich Montage:						
	a) System Wenger:						
	an 20 Lokomotiven: 6 Serie A 3 Fr. 9,862. 60						
	14 „ B 2 T „ 25,990. 03						
	„ 18 Personenwagen „ 17,138. 06						
	b) System Schleifer:						
	an 6 Lokomotiven, Serie B 2 T „ 10,887. 76						
	„ 7 Personenwagen „ 6,224. 53						
	„ 5 Gepäckwagen „ 4,590. 72						
	c) Westinghouse-Bremsen:						
	an 2 Personen- u. 1 Krankenwagen „ 4,300. 33						
	d) Bremsleitungen						
	an 16 Personenwagen „ 1,502. 83						
	„ 18 Güterwagen „ 1,557. 78						
	„ 20 Güterwagen (Westinghouse) „ 2,323. 38	84,378	02				
32. Dampfheizung von Personenwagen:	Erstellen der Dampfheizungs-Einrichtungen						
	an 43 Lokomotiven Fr. 7,856. 87						
	„ 4 Personenwagen „ 1,896. 11						
	Dampfheizungsleitungen an 10 Gepäckwagen . „ 601. 10	10,354	08				
33. Wagenbeleuchtung:	Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 4 Personenwagen	2,770	—	350,307	44		
	Übertrag .	.	.	899,753	53		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten pro 1889.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	899,753	53		
	Mobiliar und Geräthschaften.						
34. Stationsdienst:	Anschaffung von 12 eisernen Stationsumladwagen	10,127	30				
	Zutheilung des auf den Altmaterialwerth abgeschriebenen offenen Güterwagens L 9651 an die Station Hettlingen als Umladwagen . . .	200	—				
35. Transportdienst:	Zutheilung von Inventarstücken für Dampfheizung an Personenwagen an den Wagenmeister .	1,762	03				
36. Werkstätte:	Anschaffung von 3 Werkzeugmaschinen für die Hauptwerkstätte Zürich:						
	a) 1 Holzdrehbank Fr. 1,000. —						
	b) 1 Spezialdrehbank „ 3,218. 40						
	c) 1 Schraubenfabrikationsmaschine „ 2,636. 64	6,855	04				
37. Telegraphen-Apparate:	Ausrüstung der Telegraphenstation Horn, anlässlich Ablösung des eidgen. Telegraphendienstes daselbst	456	79	19,401	16	919,154	69
	Hievon ab Einnahmen:						
	Stammnetz.						
38. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren	39,868	53				
39. Romanshorn:	Abschreibung eines ausgefallenen Stücks Laufgeleise im Spritkeller	171	30				
40. Winterthur:	Zahlung der Tössthalbahn für die mit 15. Januar 1889 in ihr Eigenthum übergegangene Zufahrtslinie dieser Bahn vom östlichen Bahnhofende bis Kil. 2.038	290,350	21				
	Abschreibung der in Folge Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse entbehrlich gewordenen 2 Gitterbarrieren (vide Ausgaben Pos. No. 4)	1,050	—				
41. Zürich:	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof	100	—	331,540	04		
	Linksufrige Zürichseebahn.						
42. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und diverse Rekognitionsgebühren .	6,130	—				
43. Horgen:	Übertrag der Liegenschaft zum ehemals Stapfer'schen Institut im Thalacker auf Liegenschaften-Conto	30,000	—				
44. Offene Bahn:	Abschreibung der bei Kil. 6.9 Wollishofen-Bendlikon disponibel gewordenen Wärterbude . . .	1,683	—	37,813	—		
	Linie Winterthur-Koblenz.						
45. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	697	80				
46. Reckingen:	Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe (vide Ausgaben Pos. 15)	440	—	1,137	80		
	Linie Sulgen-Gossau.						
47. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühr . .	.	.	170	—		
	Ehemalige Nationalbahn.						
48. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	.	.	326	10		
	Übertrag .	.	.	370,986	94	919,154	69

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

geordnet nach den Bauobjekten pro 1889.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	370,986	94	919,154	69
	Rollmaterial.						
49. Lokomotiven:	Abschreibung der ausrangirten 5 Lokomotiven B^{2T} No. 1 und A^{2T} No. 51, 54, 59 und 62 Fr. 287,084. —						
	hiezu: Abschreibung des Minderwerths der noch vorhandenen Ausrüstung . . . . „ 1,308. 50	288,392	50				
50. Personenwagen:	Abschreibung der ausrangirten 4 Personenwagen II. Cl. B^4 705, III. Cl. C^4 1607, 1619 und 1626	40,184	—				
51. Güterwagen:	Abschreibung von 15 ausrangirten Güterwagen nämlich:						
	a) 9 offene Güterwagen L 9513, 9515, 9630, 9632, 9640, 9648, 9651, 9663 und 9668 .	27,165	40				
	b) 6 Gedeckte Güterwagen K^c No. 3049, 3059, 3062, 3064, 3079 und 3134 . . .	21,863	40				
52. Personen- und Gepäckwagen:	Abschreibung der Material- und Montagekosten für ausgefallene bisherige Bremsbestandtheile in Folge Einrichtung von kontinuirlichen Bremsen an: 28 Personenwagen	4,241	73				
	5 Gepäckwagen	3,375	—	385,222	03		
	Mobiliar und Geräthschaften.						
53. Centralverwaltung:	Abschreibung von zurückgezogenem Inventar .	648	78				
54. Bahnaufsichtsdienst:	Abschreibung des Inventars von 2 aufgehobenen Wärterposten	296	62				
55. Stationsdienst:	Abschreibung von ausrangirten 12 Stationswagen	4,860	—				
	Gutschrift für einen an die Station Affoltern a/A. abgegebenen Stationswagen	838	15				
	Gutschrift für eine auf die Werfte Wollishofen translozirte Metz'sche Feuerspritze . . .	2,571	42				
	Abschreibung von zurückgezogenem disponiblem Inventar	284	—				
56. Transportdienst:	Abschreibung von zurückgezogenem disponiblem Inventar	730	03				
57. Werkstätten:	Dessgleichen	161	50	10,390	50	766,599	47
	b) Neue Linien.					152,555	22
58. Rechtsufrige Zürichseebahn:	Bauausgaben pro 1889	.	.	762,440	09		
59. Dielsdorf-Niederweningen:	Theilweiser Übertrag vom Conto „Zu amortisirende Verwendungen“	1,800	—				
	Bauausgaben pro 1889	18,576	52	20,376	52	782,816	61
	Summe der Netto-Ausgaben von Titel A .	.	.	.	.	**935,371**	**83**
	B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
	Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.						
1.	Zutheilung einer Metz'schen Feuerspritze an die Schiffswerfte Wollishofen	2,571	42				
2.	Anschaffung von 3 hölzernen Schleppschiffen	3,600	—	6,171	42		
	Hievon ab Einnahmen:						
3.	Werthabschreibung auf dem Salondampfer „Helvetia“	135,000	—				
4.	Abschreibung der ausrangirten 3 hölzernen Schleppschiffe No. 5, 8 und 12.	1,610	—	136,610	—	130,438	58
	Summe der Netto-Einnahmen von Titel B .	.	.	.	.	**130,438**	**58**

Rechnung über den Erneuerungsfond

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1889.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo vom Jahr 1888	.	.	.	.	7,801,120	78
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1889	.	.	.		1,437,529	48
Summe .	.	.	.	.	**9,238,650**	**26**
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel . . .	233,770	05				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen . . .	443,303	67				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	60,865	08	737,938	80		
Hievon ab:						
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	.	.	80,000	—	657,938	80
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen	60,437	39				
2. Umbau der 5 Lokomotiven B^{2T} 7—11 . . .	109,228	16				
3. Abschreibung der fünf ausrangirten Lokomotiven B^{2T} 1 und A^{2T} 51, 54, 59 und 62, abzüglich Altmaterialwerth	268,392	50	438,058	05		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	4,488	44				
2. Abschreibung der vier ausrangirten Personenwagen B^4 705, C^4 1607, 1619 und 1626, abzüglich Altmaterialwerth	38,184	—	42,672	44		
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	9,868	22				
2. Abschreibung der 15 ausrangirten Güterwagen L 9513, 9515, 9630, 9632, 9640, 9648, 9651, 9663, 9668, K^C 3049, 3059, 3062, 3064, 3079, und 3134, abzüglich Altmaterialwerth	45,728	80	55,597	02	536,327	51
Übertrag .	.	.	.	.	1,194,266	31

Rechnung über den Erneuerungsfond
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1889.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	1,194,266	31
III. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit und für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.						
a) Abschreibung beseitigter alter Bremsbestandtheile in Folge Einrichtung von Luftdruckbremsen an 28 Personen- und 5 Gepäckwagen, abzüglich Altmaterialwerth	.	.	7,226	04		
b) Einrichtung der elektrischen Beleuchtung auf dem Bodensee-Dampfboot „Zürich“	.	.	5,213	15	12,439	19
IV. Erneuerung der Schiffe.						
a. Dampfboote auf dem Bodensee.						
Hauptreparatur des Dampfbootes „Zürich“	26,768	42				
ab: zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung . . .	14,872	—	11,896	42		
b. Dampfboote auf dem Zürichsee.						
1. Hauptreparatur des Dampfbootes „Stadt Zürich“ . .	11,097	91				
ab: zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung . . .	7,200	—	3,897	91		
2. Ersatz des Kessels des Remorqueurs „Biene“ . .	.	.	10,488	28		
3. Abschreibung des Mindererlöses auf den drei ausrangirten hölzernen Schleppschiffen Nr. 5, 8 und 12	.	.	1,460	—	27,742	61
V. Zuschüsse an die Betriebsrechnung aus den bisherigen Einlagen für die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen.						
1/2 Antheil der Nordostbahn am Rückschlag auf dem Erneuerungsfond der Bötzbergbahn von Fr. 8,404. 29 . .	.	.	.	.	4,202	15
					1,238,650	26
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1890 (gleich dem statutengemässen Maximum)	.	.	.	.	8,000,000	—
Summe .	.	.	.	.	**9,238,650**	**26**

NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.

Rechnung über den Versicherungs-Fond

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1889.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Saldo vom Jahr 1888	.	.	.	.	653,999	88
2. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1889 .	.	.	.	.	100,000	—
Summe .	.	.	.	.	**753,999**	**88**
Ausgaben.						
1. Reparatur von beschädigtem Transportmaterial	.	.	4,651	50		
2. Entschädigungen aus Personalunfällen.						
a. An Angestellte	42,198	80				
b. An Drittpersonen	939	50				
c. Antheile an Unfall-Entschädigungen auf Gemeinschaftsbahnhöfen	3,020	58				
d. Gerichtskosten und Diverses	839	71	46,998	59	51,650	09
3. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1890 . . .	.	.	.	.	702,349	79
Summe .	.	.	.	.	**753,999**	**88**

NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.

Rechnungen über die Nebengeschäfte der

vom Jahr

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		102,875	53		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 4,078. 45				
b. Von Thieren	„ 5,068. 68				
c. Von Gütern	„ 473,551. 67	482,698	80		
3. Verschiedene Einnahmen		137	03		
Summe der Einnahmen		.	.	**585,711**	**36**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals		13,524	30		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals		124,197	11		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		2,986	34		
5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		3,563	05		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter		5,449	20		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektirten Wagen		70,353	—		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		115,160	80		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		57,817	65		
10. Assekuranzprämien		8,972	35		
11. Verschiedenes		16,525	33		
Summe der Ausgaben		.	.	**428,549**	**13**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		585,711	36		
Die **Ausgaben** betragen		428,549	13		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1889		.	.	157,162	23
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer III b und IV a der Spezialrechnung über denselben		.	.	17,109	57*
Netto-Ertrag pro 1889		.	.	**140,052**	**66**

* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

1889.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		379,470	04		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 6,001. 45				
b. Von Thieren	„ 4,187. 75				
c. Von Gütern	„ 126,671. 65	136,860	85		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs		10,542	75		
4. Verschiedene Einnahmen		2,510	—		
Summe der Einnahmen		.	.	**529,383**	**64**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Administrationspersonals		17,826	72		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals		220,144	84		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		3,869	96		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars		7,272	62		
6. Miethzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		8,811	87		
7. Brennmaterial für die Schiffe		99,036	83		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		12,621	99		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		52,022	06		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren		2,247	80		
11. Ersatzleistungen		58	54		
12. Verschiedenes		13,378	61		
Summe der Ausgaben		.	.	**452,291**	**84**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		529,383	64		
Die **Ausgaben** betragen		452,291	84		
Eigentlicher Betriebsertrag pro 1889		.	.	77,091	80
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV b der Spezialrechnung über denselben		.	.	15,846	19*
Netto-Ertrag pro 1889		.	.	**61,245**	**61**

* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.

Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1889.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
C. Betrieb der Imprägniranstalt.				
Einnahmen.				
1. Arbeiten für die eigene Unternehmung.				
a. Für den Bahnunterhalt	18,845	20		
b. Für die Materialverwaltung	1,615	45	20,460	65
2. Arbeiten für Privaten	.	.	20,294	85
Summe .	.	.	**40,755**	**50**
Ausgaben.				
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung	1,897	18		
2. Besoldungen und Löhne	14,289	58		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc.	696	97		
4. Betriebsmaterialien	10,342	61		
5. Unterhalt des Gebäudes, der Maschinen und Geleise etc.	675	60		
6. Verzinsung des restirenden Anlagekapitals per Ende 1888 Fr. 11,275. 90 à 5 %	563	80		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz	2,836	71	31,302	45
Saldo-Übertrag auf die Gewinn- und Verlustrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte .	.	.	9,453	05
Summe .	.	.	**40,755**	**50**