

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 38 (1890)

Artikel: Achtunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1890

Autor: Escher, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730465>

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: 28.03.2026

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

Achtunddreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1890.



Inhaltsverzeichnis.

A. Bericht der Direktion.

I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden	3
II. Verhältniss zu andern Transportanstalten	11
III. Finanzverwaltung	23
IV. Betrieb	39
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	39
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs	39
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	40
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	41
3. " der Durchschnittsergebnisse	42
4. " der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	43
5. " der Frequenz nach den Stationen	44
6. " des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn	48
7. " des Verkehrs nach Entfernungen	51
8. " " " den Waarengattungen	54
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	57
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes	58
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	58
2. Statistik des Betriebsdienstes	61
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	65
b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen	67
Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben	70 u. 71
D. Finanzergebniss.	72
E. Verschiedenes	76
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	76
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	80
3. Werkstättebetrieb	83
4. Unfälle	83
5. Versicherungen	84
6. Personaletat	84
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	85
8. Kautionskassen	87
V. Bahnbau	89
1. Ausbau des Stammnetzes	89
2. Bau neuer Linien	90
VI. Direktion	93

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 1890, 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.

Wir beehren uns, Ihnen anmit den 38., das Jahr 1890 betreffenden Geschäftsbericht unserer Unternehmung in bisher üblicher Form vorzulegen.

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

Das bedeutendste Vorkommniss im Berichtsjahr für das schweizerische Eisenbahnwesen war unverkennbar der Bundesbeschluss vom 27. Juni 1890 betreffend den Ankauf von Aktien der im vorangegangenen Jahr durch Fusion entstandenen Jura-Simplon-Bahn. Wie die bundesrätliche Botschaft offen erklärte, war dieser Ankauf als der erste bedeutende Schritt zum schliesslichen Erwerb der genannten Bahn durch den Bund zu betrachten und entstammte dem Bestreben, mit Verstaatlichung der schweizerischen Bahnen nicht bis zum Jahr 1903, dem nächsten konzessionsgemässen Rückkaufstermin, zuzuwarten, soweit sich dies auf dem Wege von Verhandlungen erreichen lässt. Aus dem überraschend grossen Mehr, womit die beiden eidgenössischen Räte diesem Beschlusse zustimmten, und der beifälligen Aufnahme, welche derselbe im Volke fand, war unschwer zu erkennen, dass über die Eisenbahnverstaatlichung die Ansichten sich in kurzer Zeit sehr geändert hatten, und musste darin für die Bundesbehörde eine grosse Ermuthigung zu weiteren gleichartigen Schritten auf dem betretenen Wege liegen. Daher konnten sich die Behörden unserer Gesellschaft nicht verhehlen, dass der erwähnte Aktienankauf auch für letztere seine hohe, wenn auch indirekte Tragweite habe und der Gedanke der Verstaatlichung an sie etwas früher oder später, aber wohl kaum in sehr entfernter Zeit erneut herantreten werde.

Dieses Verhältniss machte sich geltend gegenüber der etwas vorher sowohl bei uns als bei der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen aus Aktionärkreisen erfolgten Anregung einer Fusion der beiden Gesellschaften,

welcher wir in entgegenkommendem Sinne, wenn auch mit der von der Wichtigkeit und Schwierigkeit der Angelegenheit geforderten Umsicht Rechnung zu tragen gedachten. Als der Ankauf der Jura-Simplonbahn-Aktien durch den Bund bekannt wurde, erachteten indessen die beiderseitigen Direktionen als geboten, jedenfalls die Stellungnahme der Bundesversammlung zu demselben vor Weiterführung der Fusionsverhandlungen abzuwarten, und hernach ergab sich, dass die bezüglichliche Anregung von ihren Urhebern selbst einstweilen nicht mehr festgehalten werde. Erst nach Ablauf des Berichtsjahres erfolgten erneute Schritte zum Zwecke der Herbeiführung jener Fusion, worüber der nächste Geschäftsbericht Aufschluss zu geben haben wird.

Durch die Ungewissheit, für wie lange noch eine selbständige Wirksamkeit unserer Unternehmung in Aussicht zu nehmen ist, wird überhaupt die Thätigkeit der Gesellschaftsbehörden, und insbesondere diejenige der Direktion sehr erschwert. Verbesserungen, über deren finanzielle Tragweite die Ansichten nicht feststehen, werden schwieriger, und Änderungen, welche bedeutende Opfer erheischen, sind kaum mehr möglich, wenn entsprechende Vortheile erst in kommenden Jahren erwartet werden dürfen. Hinwieder muss gegenüber Wünschen und Anordnungen der Behörden, welche in die Rechtsphäre der Gesellschaft eingreifen und deren Interessen tiefgehend beeinträchtigen, ohne dass ausreichend zwingende Gründe dafür erkannt werden können, Seitens der Gesellschaft Stellung genommen werden, trotz des unangenehmen Eindrucks, welchen derartige Konflikte erfahrungsgemäss erwecken. Es liegt aber auch nahe genug, dass, so lange der Staat von den finanziellen Folgen seiner Massnahmen gar nicht betroffen wird, diesen nicht immer diejenige umsichtige und unbefangene Abwägung aller Verhältnisse vorangeht, welche die Bahnverwaltungen billigerweise erwarten dürfen, und welche kaum ausbliebe, falls der Staat als Eigenthümer der Bahnen an den Folgen seiner Massnahmen theilhaft wäre.

Eine grosse finanzielle Tragweite, welche erst im laufenden Jahr, und auch in diesem nur annähernd zur vollen Geltung kommt, hat das am 27. Juni 1890 erlassene und am 1. Dezember in Kraft getretene Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten. Soweit sich die Sache bis jetzt übersehen lässt, werden die daraus für unsere Gesellschaft jährlich erwachsenden Mehrausgaben kaum viel unter einer halben Million Franken bleiben. Unseren früheren Geschäftsberichten haben Sie entnommen, dass das Mögliche geschehen ist, um eine solche Gestaltung des Gesetzes herbeizuführen, welche dem Seitens der Bahnen nicht beanstandeten Streben nach vermehrter Arbeitsruhe ihres Personals Rechnung trage, aber auch die Anforderungen des Bahndienstes ausreichend berücksichtige, um übermässigen Opfern vorzubeugen. Leider waren die daherigen Bemühungen nur zum kleinern Theile von Erfolg und wurde das Gesetz gegenheils in den letzten Stadien seiner Berathung noch bedeutend erschwert. Die bundesrätliche Vollziehungsverordnung zu demselben brachte weitere Erschwerungen, so dass man sich schliesslich wohl fragen darf, ob die aus dem Gesetz erwachsenden Opfer mit den für die Angestellten erzielten Vortheilen in richtigem Verhältnisse stehen.

Ueber die Erstellung sektionsweiser Ertragsrechnungen zur Ermittlung des Reinertrages und über die eventuelle Zusammenlegung des ganzen Netzes für den konzessionsmässigen Rückkauf wurden mit dem Eisenbahndepartement weitere Verhandlungen gepflogen, aber nicht zu Ende geführt. Inzwischen ist immer mehr fraglich geworden, ob ungeachtet der grossen Schwierigkeiten, welchen die Durchführung des bezüglichlichen bundesrätlichen Beschlusses vom 21. Juli 1888 speziell bei unserer Unternehmung begegnet, diese Durchführung als geboten erscheine, nachdem die Wahrscheinlichkeit eines Rückkaufes auf Grund der Konzessionen in den Hintergrund getreten ist.

Über die im letzten Geschäftsbericht erwähnte Meinungsverschiedenheit betreffend Berechnung der Konzessionsgebühr für das Jahr 1888 hat eine Verständigung mit dem Bundesrath nicht erzielt werden können; es ist gegenheils die Abweichung der beiderseitigen Auffassungen in noch verschärftem Masse wegen Berechnung der Konzessionsgebühr für das Jahr 1889 zum Ausdruck gelangt. Für das eben genannte Jahr fordert der Bundesrath von der Nordostbahn eine Gebühr von Fr. 118,650, wovon wir nur Fr. 57,300 anerkennen und zwar nur im Sinne eines Vergleiches. Um die Streitfrage einer grundsätzlichen Lösung entgegenzuführen, haben wir mit Zustimmung des Verwaltungsrathes beschlossen, dieselbe im Wege der Feststellungsklage vor das Bundesgericht zu bringen, nachdem zwei bei den Herren Professor Dr. Meili in Zürich und Professor Dr. Andr. Heusler in Basel eingeholte juristische Gutachten sich entschieden zu Gunsten der hierorts vertretenen Rechtsanschauungen ausgesprochen haben. Über den Verlauf des Prozesses werden weitere Mittheilungen im nächsten Geschäftsberichte gemacht werden.

In der Baurechnung für das Jahr 1889 sind vom Bundesrathe folgende Posten beanstandet worden:

a) Erhöhen der Seemauer in Rorschach	Fr. 1,385. 75 Cts.
b) Beitrag an das Quaiunternehmen für den Bahnhof Enge	„ 30,000. — „
c) Einrichtung der Dampfheizung an 43 Lokomotiven, 4 Personenwagen und 10 Gepäckwagen	„ 10,354. 08 „
d) Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 4 Personenwagen	„ 2,770. — „
e) Inventarstücke für die Dampfheizung	„ 1,762. 03 „
zusammen	Fr. 46,271. 86 Cts.

In Ihrer Generalversammlung vom 28. Juni 1890 haben Sie beschlossen:

1. Mit Bezug auf die Posten c, d und e, dem Begehren des Bundesrathes zu entsprechen, ad d immerhin in der Meinung, dass sich die Nordostbahn vorbehält, im Falle der definitiven Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Personenwagen die bezüglichlichen Kosten auf Baukonto zu bringen.
2. An der Verrechnung der Posten a und b auf Baukonto festzuhalten.

Der Streit wurde vom Bundesrath an das Bundesgericht gebracht, welches durch Urtheil vom 31. Oktober 1890 zu Gunsten des Klagbegehrens des Bundesrathes entschied.

Die Durchführung des Bundesgesetzes betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften erleidet aus dem Grunde bei den meisten Verwaltungen eine Verzögerung, weil den auf Grund desselben dem Bundesrath einzureichenden Statuten eine technische Bilanz beigelegt werden soll, die Ausarbeitung dieser Bilanzen durch Fachmänner aber eine sehr zeitraubende Arbeit ist. Unter diesen Umständen sah sich der Bundesrath veranlasst, mit Kreisschreiben vom 15. November 1890 die Vollziehung der Bestimmung in Art. 2 Ziff. 5 des Gesetzes, wonach die Abgangsentschädigung der aus der Gesellschaft Austretenden in billigem Verhältnisse zu den geleisteten Einlagen und dem von der Kasse getragenen Risiko zu bestimmen ist, vorläufig in der Weise anzuordnen, dass als Abgangsentschädigung 60 0/0 der von dem austretenden Mitgliede geleisteten ordentlichen Einlagen, ohne Zinsberechnung, aber auch ohne Abzug erhaltener Unterstützungen, auszurichten seien. Diese Anordnung erhielt rückwirkende Kraft auf den 1. Januar 1890.

Im Prozesse der Schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn gegen den Bund betreffend Ersatz des Ausfalles auf den vom 25. Juli bis 15. Oktober 1886 geführten Nachtzügen auf der Strecke Bern-

Zürich ist das bundesgerichtliche Urtheil nicht mehr im Berichtsjahre, sondern erst am 27. Februar 1891 ausgefällt worden. Wir glauben aber, von dessen Inhalt schon hier Akt nehmen zu sollen; der Bund wurde verfällt, an die im Ganzen auf Fr. 32,908. 75 Cts. berechneten Betriebsausfälle einen Dritttheil mit Fr. 10,969. 58 Cts. beizutragen.

Am 25. Juni 1890 ertheilte die Bundesversammlung der Nordostbahn die Konzession einer „Eisenbahn von Thalweil in der Richtung der Gegend bei Sihlbrücke nach Zug“, statt der von ihr nachgesuchten für die zuger'sche Theilstrecke Sihlbrücke-Zug. Dabei wurde die seit 4. Juli 1871 bestehende Konzession für die zürcherische Strecke Thalweil-Sihlbrücke als dahingefallen erklärt, sowie auch die Rückkaufsbestimmungen der drei aus dem Jahr 1861 stammenden Konzessionen für die Linie Zürich- beziehungsweise Altstetten-Zug-Luzern, in der Meinung, dass für den Rückkauf die neu konzedirte Linie mit der letzteren ein einheitliches Rückkaufsobjekt zu bilden und dabei die wesentlich veränderten Bestimmungen der neuen Konzession Anwendung zu finden haben. Die Gesellschaftsbehörden mussten sich fragen, ob sie die Konzession in so erschwerter Form annehmen sollen, gelangten aber nach reiflicher Erwägung aller Verhältnisse zu einer bejahenden Entschliessung. In zwei Richtungen jedoch hielten sie sichernde Vorbehalte für unerlässlich.

Die Fassung der Konzessionsbestimmungen über den einstigen einheitlichen Rückkauf der alten Linie Zürich-Zug-Luzern und der neuen Linie Thalweil-Zug bot Raum zu Zweifeln, ob derselbe auch die Strecke Zürich-Altstetten, welche von der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern nur pachtweise mitbenutzt wird, mitumfasse, also die Nordostbahn mit der Gefahr bedrohe, des Kopfes ihrer Linien nach Basel, Aarau, Winterthur etc. ohne gleichzeitigen Rückkauf dieser Linien verlustig zu gehen. Daher sahen wir uns veranlasst, in unserm Schreiben vom 20. September 1890, womit wir dem Bundesrathe die Annahme der Konzession erklärten, beizufügen, dass hiebei von der Voraussetzung ausgegangen werde, es sei die bezügliche Bestimmung dahin zu verstehen, dass beim Rückkauf der Linie Thalweil-Zug nur die Linie Altstetten-Zug-Luzern in denselben auf Grund der neuen Konzession mit einbezogen werde, nebst dem durch Vertrag vom 14. Dezember 1861 festgestellten Mitbenutzungsrecht der Strecke Zürich-Altstetten. Durch die Bundeskanzlei erhielten wir hierauf unterm 24. Oktober die Eröffnung, dass der Bundesrath keinen Anstand nehme, sich mit der herwärtigen Auffassung einverstanden zu erklären.

Neben diesem Punkt gab noch der Umstand Anlass zu Bedenken, dass, während nach der zürcherischen Konzession von 1871 der Gesellschaft anheimgestellt war, die neue Linie nur einspurig zu bauen, die nunmehrige Bundeskonzession eine gleichartige Bestimmung nicht enthielt. Es veranlasste uns dies, einerseits bei den nächstbetheiligten Regierungen von Zürich und Zug uns zu vergewissern, dass sie unser Vorhaben einspurigen Baues der Linie billigen und nöthigenfalls unterstützen werden, anderseits dem Initiativkomite für die Linie Thalweil-Zug anlässlich der Mittheilung über Annahme der Konzession folgende Erklärung abzugeben: „Die Nordostbahn betrachtet, obschon in der Konzession hierüber nichts gesagt ist, den einspurigen Bau der Linie Thalweil-Zug als selbstverständlich und wäre, falls wider Erwarten bei Vorlage der Baupläne ein zweispuriger Bau Seitens der Bundesbehörden ganz oder theilweise verlangt werden sollte, nachträglich auf die Konzession zu verzichten genöthigt, es wäre denn, dass von Ihrem Komite der Nordostbahn für die daherigen Mehrkosten voller Ersatz geleistet würde.“

Nachdem wir mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes unter diesen Vorbehalten die Konzession für die Linie Thalweil-Zug angenommen hatten, wurden unverzüglich die Planarbeiten für dieselbe an Hand genommen, um soweit immer möglich den auf den 1. Januar 1891 anberaumten Termin für die technischen Vorlagen an den Bundesrath einzuhalten. Dabei zeigte sich als unerlässlich, zunächst einen grundsätzlichen Entscheid der Behörden darüber

herbeizuführen, ob an dem früher in Aussicht genommenen und der zürcherischen Konzession von 1871 zu Grunde gelegten Trace über Sihlbrücke festgehalten oder demselben das seither in Erörterung gezogene, um annähernd 5 km kürzere Trace, welches den Übergang aus dem Sihlthal gegen Baar mittelst eines Tunnels von 3,320 m Länge bewerkstelligt, substituiert werden solle. Trotzdem letzteres Trace Fr. 254,000 mehr kostet und zufolge seiner geringeren Länge eine vermehrte Taxeinbusse auf dem bisher zwischen Zürich und Zug sich bewegenden Verkehr herbeiführen wird, entschied sich der Verwaltungsrath auf unsern Antrag aus kommerziellen Gründen für dasselbe. Am 27. Dezember waren wir alsdann im Falle, dem Bundesrath einen entsprechend ausgearbeiteten Generalplan für die Linie Thalweil-Zug, einstweilen mit Offenhaltung der Art ihrer Einführung in den Bahnhof Zug, vorzulegen, dessen Genehmigung sich jedoch verzögerte, weil seither das Komite für die projektirte Eisenbahn St. Gallen-Zug erklärte, seine Linie vom Sihlthal an bis Zug an die unsrige anlehnen zu wollen, und das Eisenbahndepartement demzufolge als geboten erachtete, den bundesrätlichen Entscheid über die herwärtige Planvorlage einstweilen hintanzuhalten. Über den weiteren Verlauf der Angelegenheit wird der nächste Geschäftsbericht Aufschluss zu ertheilen haben.

Wie schon letztes Jahr erwähnt wurde, wünschte die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen eine Änderung der bestehenden Vereinbarungen über den Bau und Betrieb dieser Linie durch die Nordostbahn. Nach denselben sollte sich die genannte Gesellschaft mit einem Aktienkapital von Fr. 2,250,000, wovon die Landes- und die Nordostbahn je die Hälfte zu übernehmen hatten, als selbständige Gesellschaft konstituieren und den Restbaubedarf anleiensweise selbst aufbringen; der Betrieb war zehn Jahre lang auf ihre Kosten und Gefahr und nach ihren wegleitenden Beschlüssen zu den Selbstkosten durch die Nordostbahn zu besorgen, unter miethweiser Beistellung des Rollmaterials durch letztere; nach Ablauf der zehn Jahre sollte die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen sich auflösen, unter Austausch der von ihr beigebrachten Fr. 1,125,000 Aktien gegen 4⁰/₁₀ige Nordostbahnbobligationen, sowie Abtretung der Linie an die Nordostbahn. Es liess sich nicht verkennen, dass nicht nur die Verwirklichung des Unternehmens auf solcher Grundlage Schwierigkeiten begegne, sondern dass dieselbe auch mit Komplikationen und der Gefahr späterer Differenzen verbunden wäre, welche bei der geringen, nur 17 km betragenden Länge der Linie sich kaum rechtfertigen. Unser Verwaltungsrath wurde denn auch durch die Generalversammlung vom 28. Juni 1890 ermächtigt, „an den bestehenden Vereinbarungen mit der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen diejenigen Änderungen anzustreben und zuzugestehen, welche er als geboten oder zweckmässig erachten wird, in der Meinung, dass wesentlich grössere Opfer als diejenigen, welche nach den bestehenden Vereinbarungen die Nordostbahn voraussichtlich zu bringen hätte, nicht übernommen werden dürfen.“ Auf Grund dieser Ermächtigung gelangten wir zum Abschluss eines neuen Vertrages mit der genannten Gesellschaft, wonach die Linie Etzweilen-Schaffhausen durch die Nordostbahn von vornherein als integrierender Theil ihres Bahnnetzes gebaut und betrieben wird; die Landes- und die Nordostbahn leisten für die Dauer der ersten zehn Betriebsjahre, welches während dieser Zeit unverzinslich ist, ferner eine Betriebssubvention von Fr. 393,750 in der Art, dass die Nordostbahn sie während der gleichen Zeit jährlich mit $\frac{1}{10}$ dieser Summe (ohne Aufrechnung von Zinsen) belastet und sich nach Ablauf der zehn Jahre für den Gesamtbetrag durch Kompensation mit einem gleichen Betrage des Darlehens bezahlt macht; der Rest des letzteren wird dannzumal von der Nordostbahn zurückerstattet und zwar nach ihrer Konvenienz entweder in baar oder in eigenen Obligationen, welche zu 4⁰/₁₀ verzinslich und spätestens nach zwölf Jahren zum Nominalwerth rückzahlbar sind. Dieser Vertrag erhielt am 9. Oktober 1890 die Genehmigung der Generalversammlung der Gesellschaft Etzweilen-Schaffhausen und am 16. gl. M. diejenige unseres Verwaltungsrathes, womit er zur Perfektion gelangte.

Nach darin getroffener Vereinbarung gelangten der Verwaltungsrath der Gesellschaft E t z w e i l e n - S c h a f f h a u s e n und unsere Direktion in gemeinsamem Schreiben an den Bundesrath mit dem Gesuche, die an erstere ertheilten Konzessionen, nämlich diejenigen des Kantons Thurgau vom 11. Januar 1872 und des Kantons Zürich vom 19. gl. M., ferner die Bundeskonzession vom 28. Juni 1889 für die Strecke Feuerthalen-Schaffhausen, auf die Nordostbahngesellschaft zu übertragen. Diesem Gesuche wurde durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1890 entsprochen.

Für die Linie Eglisau-Schaffhausen war die badische Konzession noch einzuholen, da die hierüber schon im Jahr 1876 gepflogenen Verhandlungen zufolge Einbeziehung genannter Linie in die Gruppe der Moratoriumslinien nicht zum Abschlusse gelangt waren. Am 28. November 1890 unterbreitete uns das Grossh. Badische Finanzministerium den Entwurf der nachgesuchten Konzession, welcher für Ausführung des Baues die schweizerischerseits angesetzten neuen Fristen annahm und im Übrigen sachlich mit der 1876 in Aussicht gestellten Konzession übereinstimmte, sowie dem bezüglichlichen badisch-schweizerischen Staatsvertrage vom 21. Mai 1875 entsprach. Mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes vom 22. Januar 1891 und unter Zustimmung des Bundesrathes erklärten wir uns mit dem Entwurf einverstanden, worauf die Zufertigung der Konzession an uns unterm 6. März 1891 erfolgte.

Die für Vollendung der Linie Dielsdorf-Niederweningen angesetzte Frist erwies sich als unzureichend, wesentlich zufolge unerwarteter Verzögerung in der Feststellung und behördlichen Genehmigung der Baupläne; durch Bundesrathsbeschluss vom 28. März 1890 wurde dieselbe bis zum 1. Juni 1891 erstreckt. — Die noch erübrigende Einzahlung von Fr. 10,000 an das Subventionsdarleihen genannter Linie, welche unser letzte Bericht als noch ausstehend meldete, wurde im Berichtsjahr durch die Gemeinde Dielsdorf geleistet.

Hinsichtlich der rechtsufrigen Zürichseebahn erzeugte sich die Einhaltung der bestehenden Vollendungsfrist aus den im V. Abschnitt des Berichtes hervorgehobenen Gründen ebenfalls als unmöglich. Am 9. Oktober 1890 wurde dieselbe vom Bundesrath bis 1. August 1893 verlängert. — Hinsichtlich der noch ausstehenden, dem Kanton Zürich obliegenden Quote des Subventionsdarlehens einigten wir uns mit dem Regierungsrathe dahin, dass Mitte Februar 1891 eine erste Einzahlung von Fr. 350,000 erfolgte; der Rest von Fr. 1,050,000 wird uns successiv mit Fortschreiten des Baues einbezahlt werden.

Die in früheren Berichten erwähnten Auseinandersetzungen mit dem Bundesrath über die Mittel, welche zum Finanzausweis für die Moratoriumslinien herangezogen werden dürfen, verbunden mit dem Wunsche, neue Differenzen hierüber thunlichst zu vermeiden, liessen uns, nachdem die Nothwendigkeit des Baues auch der zwei letzten Moratoriumslinien (Thalweil-Zug und E t z w e i l e n - S c h a f f h a u s e n) vorlag, eine Erhöhung des Aktienkapitals als angezeigt erscheinen. Da die Statuten nach der ihnen im Jahr 1887 gegebenen Fassung eine solche durch blossen Beschluss der Generalversammlung nicht mehr gestatten, war hiefür eine theilweise Statutenrevision nothwendig. Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes wurde einer auf den 7. November 1890 einberufenen Generalversammlung ein bezüglichlicher Antrag unterbreitet, welcher in allen Theilen deren Genehmigung erhielt. Dadurch wurde die Erhöhung des Gesellschaftskapitals von 68 auf 75 Millionen Franken mittelst Ausgabe von weiteren 14,000 Stammaktien verfügt und eine spätere nochmalige Erhöhung bis auf 80 Millionen Franken durch einfachen Beschluss der Generalversammlung vorbehalten; ausserdem wurde letzterer die Möglichkeit eröffnet, den Inhabern von Prioritäts-

aktien die Gelegenheit zur Umwandlung derselben in Stammaktien innerhalb bestimmter Frist zu bieten. Bei gleichem Anlasse wurden an den Statuten einige weitere Änderungen vorgenommen, welche in der Hauptsache bloss redaktioneller Natur waren oder doch nur eine untergeordnete sachliche Bedeutung hatten. Hervorzuheben ist davon bloss die Beseitigung der bisherigen Bestimmungen über vermindertes Stimmrecht der Inhaber einer grössern Zahl von Aktien, so dass künftig jede Aktie ihrem Inhaber eine Stimme gewährt; nur auf diesem Wege liess sich den bisherigen Missbräuchen bei Aushinnahme der Stimmkarten zu den Generalversammlungen mit dem Zwecke, den grösseren Aktionären eine höhere als die ihnen statutengemäss zukommende Stimmenzahl zu verschaffen, gründlich abhelfen. — Bei Genehmigung dieser Statutenrevision nahm die Generalversammlung zugleich in zustimmendem Sinn von der Mittheilung Vormerk, dass der Verwaltungsrath beabsichtige:

a) den gegenwärtigen Stamm- und Prioritätsaktionären ein Vorbezugsrecht auf die auszugebenden 14,000 Stammaktien in der Art einzuräumen, dass je auf zehn bisherige Aktien eine neue Aktie zum Kurse von Fr. 600 übernommen werden kann;

b) den Agioerlös, welcher hiedurch und durch bestmögliche anderweitige Verwerthung des nicht von den Aktionären übernommenen Theils dieser Aktienemission erzielt wird, zur theilweisen Deckung bevorstehender ausserordentlicher Ansprüche an die Jahresrechnung zu verwenden, als welche insbesondere die Aufbesserung der Pensions- und Hülfskasse für die Angestellten, ferner die durch Verlegung der Werkstätten und sonstige Änderungen im Güterbahnhof Zürich nöthig werdenden Abschreibungen an der Baurechnung ins Auge gefasst werden;

c) die Einlagen in die „Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals“ gemäss den im Geschäftsbericht von 1888 kundgegebenen und durch die Generalversammlung gebilligten Ansichten fortzusetzen, bis die Rücklage den Betrag von Fr. 2,000,000 erreicht haben wird, und dannzumal deren Liquidation zu Gunsten der Inhaber der bisherigen Aktien nach den beim gleichen Anlass aufgestellten Normen vorzunehmen.

Wir beeilten uns, durch Schreiben vom 17. November beim Bundesrath um Genehmigung der vorgenommenen Statutenänderung einzugelangen, von dem Wunsche möglichst baldiger Ausgabe der 14,000 neuen Aktien geleitet. Die genannte Behörde fand aber nothwendig, ihren Entscheid auszusetzen, bis die schon vor der Generalversammlung angedrohte und dann gegen Ende Dezember gerichtlich anhängig gemachte, durch uns als rechtlich unhaltbar angesehene Einsprache eines Besitzers von Prioritätsaktien gegen die beabsichtigte Vermehrung der Stammaktien zur rechtskräftigen Erledigung gebracht sein würde, was sich bis ziemlich weit ins laufende Jahr hinauszog. Hiedurch wurde nicht allein die Erhöhung des Aktienkapitals in bedauerlicher Weise verzögert, sondern zugleich die Gutheissung des Finanzausweises für die zweite Gruppe der Moratoriumslinien, welchen wir dem Bundesrath durch Schreiben vom 22. Dezember unterbreiteten, und worin zu einem wesentlichen Theil auf jene Erhöhung abgestellt war, hintangehalten.

Von grosser Tragweite sind die Forderungen, welche im Berichtsjahre Seitens der kantonalen und Bundesbehörden hinsichtlich Erweiterung und Umgestaltung von Bahnhöfen an uns gestellt wurden. Dieselben betrafen namentlich die Bahnhöfe Winterthur und Romanshorn; auch an den gegenüber der Centralbahn verlangten kostspieligen Änderungen am Bahnhofe Luzern sammt Zufahrtstunnel ist die Nordostbahn mitbetheiligt. Es liess sich diesen Forderungen, von den Einzelheiten abgesehen, an und für sich die Berechtigung nicht bestreiten, wie denn auch schon vorher von uns für die erstgenannten Bahnhöfe entsprechende Bauten bereits in Aussicht genommen und speziell in Romanshorn durch Landankäufe schon Schritte zu deren Ausführung erfolgt waren. Daher liessen wir die nöthigen ergänzenden Studien vornehmen, konnten sie aber im Berichtsjahre nicht mehr zu Ende führen. Doch stand

von vornherein fest, dass zu dem erwähnten Zwecke bedeutende Ausgaben in Aussicht genommen werden müssen, zu denen sich solche für Einführung der Moratoriumslinien in andere Bahnhöfe hinzugesellen werden, abgesehen von kleineren, aber in ihrer Totalität sehr namhafte Summen beanspruchenden Verbesserungs- und Erweiterungsbauten an einer Reihe weiterer Stationen.

In dem am 25. Februar 1872 von der Centralbahn und Nordostbahn mit dem aargauischen Regierungsrath abgeschlossenen Verträge betreffend Übernahme der Aargauischen Südbahn durch die beiden Bahngesellschaften haben sich letztere u. A. verpflichtet: „Insofern eine Eisenbahnunternehmung *a)* durch das aargauische Seethal von der luzernischen Grenze bis an einen zu bestimmenden Punkt der Südbahn, und *b)* durch das Wynenthal von Aarau in der Richtung nach der Luzernergrenze behufs einer passenden Einmündung in die Seethalbahn — zu Stande kommt, sich mit einem Drittel der Kosten des Baues und des Betriebsmaterials in gleichen Rechten und Pflichten mit den beiden andern Dritteln zu betheiligen,“ sowie den Betrieb genannter Linien „zu den Selbstkosten“ zu übernehmen. Am 15. September 1872 wurde zwischen den gleichen Kontrahenten ein neuer, der sogen. *Westbahnvertrag* abgeschlossen, wonach die Seethal- und Wynenthalbahn zusammen mit der Suhr-Wiggerthalbahn ein einheitliches und selbständiges Unternehmen bilden sollten; die Finanzierung war in der Art vorgesehen, dass von dem auf Fr. 7,500,000 veranschlagten Baukapital Fr. 5,000,000 in Aktien, und zwar zu $\frac{7}{10}$ durch die Centralbahn und Nordostbahn, zu $\frac{3}{10}$ durch die Landesgegend beschafft werden und letztere die übrigen Fr. 2,500,000 dem Unternehmen auf 20 Jahre darlehensweise vorschiesse sollte. Obwohl der neue Vertrag die vorgesehenen Ratifikationen allerseits erhielt, blieb er doch unvollzogen, indem die damit konkurrierenden Bestrebungen der Nationalbahn und sodann auch der aargauisch-luzernischen Seethalbahn die Oberhand gewannen, und nach einer Bestimmung desselben sind in Folge dessen seit dem 1. Juni 1885 die Centralbahn und Nordostbahn „der darin übernommenen besondern Verpflichtungen entbunden.“ Unausgeführt ist zur Stunde von den in den beiden Verträgen vorgesehenen Linien noch die Strecke Suhr-Menzikon der Wynenthalbahn. Seit Jahren walten nun Bestrebungen, auch dieses Bahnstück zu verwirklichen, und nachdem frühere bezügliche Anläufe jeweilen gescheitert waren, gelangte am 22. September 1890 der aargauische Regierungsrath auf Ansuchen eines neugebildeten Wynenthalbahn-Komite mit dem Vorschlag an die Centralbahn und Nordostbahn, auf Grund des Vertrages vom 25. Februar 1872 die Unterhandlungen über Ausführung der Wynenthalbahn wieder aufzunehmen. Die Direktionen der beiden Bahnen verständigten sich, solche Unterhandlungen nicht von der Hand zu weisen, jedoch unter Ablehnung jeglichen Präjudizes für die Frage, ob aus dem zitierten Verträge zur Zeit sich noch eine Verpflichtung für sie herleiten lasse. Seither hat denn auch eine bezügliche Konferenz stattgefunden, wobei eine Einigung dahin stattfand, dass die Linie Suhr- beziehungsweise Aarau-Menzikon eventuell als schmalspurige Strassenbahn auf den im Vertrag vom 25. Februar 1872 vereinbarten Grundlagen auszuführen wäre; das Komite übernahm es, Pläne und Kostenvoranschläge auf dieser Grundlage erstellen zu lassen und sie den beiden Bahngesellschaften mitzutheilen. Ob diese Bestrebungen zum Ziele führen werden, lässt sich noch nicht beurtheilen; selbstverständlich würden wir zu einer Vereinbarung hierüber nur unter Ratifikationsvorbehalt Hand bieten.

Im Berichtsjahr gingen uns mehrere Gesuche kantonaler Behörden zu um Einschaltung neuer Stationen an bereits im Betriebe stehenden Linien. Wir fanden angezeigt, vor Allem die technische Ausführbarkeit derselben und deren Kosten feststellen zu lassen; die daherigen Studien zogen sich sämtlich ins laufende Jahr hinüber.

Der letzte Geschäftsbericht hat Auskunft ertheilt über die an uns ergangene Einladung, dem Komite für die Splügenbahn beizutreten, und über die Gründe, welche uns zu deren Ablehnung bestimmten. Am 31. Mai

1890 erliess nun der zürcherische Regierungsrath ein Kreisschreiben an verschiedene Kreise, bei denen er ein besonderes Interesse und Verständniss für die Splügenbahnfrage voraussetzte, um für Beantwortung der Frage einer Subventionirung der Splügenbahn durch den Kanton Zürich eine Grundlage zu gewinnen. Dieses Schreiben ging auch uns zu, und wir entsprachen demselben durch Abgabe eines vom 31. Juli datirten Berichtes, worin wir zur Abklärung einer Anzahl auf die Frage besonders einwirkender Verhältnisse beizutragen bemüht waren.

Die seit einiger Zeit zu Tage tretende Neigung der Bundesbehörden, die Zahl der Personenzüge, welche auf unserm Netze kursiren, zu steigern, ohne deren finanzielle Berechtigung stets genügend in Erwägung zu ziehen, führte im Berichtsjahr abermals zu einer bedeutenden Belastung unserer Unternehmung, und auch für das laufende Jahr ist das Gleiche zu berichten. Das daherige stete Anwachsen der Fahrleistungen muss um so grössere Bedenken erwecken, als der früher sehr reichliche Bestand an Lokomotiven und Personenwagen nun vollauf in Anspruch genommen ist und eine weitere starke Steigerung derselben ohne entsprechende Vermehrung des Rollmaterials kaum mehr bewältigt werden könnte. Daher wird in der Folge jeweilen ernstlich zu erwägen sein, inwieweit die Gesellschaft fernerer solchen Begehren, welche sie nicht als ausreichend gerechtfertigt ansieht, die aber von den Bundesbehörden gutgeheissen werden, sich ohne weitere Wahrung ihrer Interessen fügen soll. Im Ganzen darf jedenfalls der Fahrtenplan der Nordostbahn, namentlich auch im Vergleiche zu demjenigen anderer schweizerischer Bahnen, als freigebig bemessen bezeichnet werden, falls die Frequenzverhältnisse der einzelnen Linien gehörige Beachtung finden.

Über diejenigen Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche nicht die Nordostbahn allein betrafen, sondern vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, wird soweit nöthig nach bisheriger Übung im zweiten Abschnitt berichtet werden.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien und die darauf bezüglichen Auseinandersetzungen mit Behörden und Privaten erlauben wir uns, auf den V. Abschnitt zu verweisen.

II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Der Sihlthalbahngesellschaft gelang die vollständige Aufbringung ihres Aktienkapitals von Franken 2,000,000, worauf sich dieselbe gegen Schluss des Berichtsjahres definitiv konstituirte mit dem statutengemässen Zwecke „der Erbauung und des Betriebes einer Bahn durch das Sihlthal und zwar von der Station Selnau, Ütlibergbahnhof, bezw. der Haltstation Wiedikon aus bis nach dem Forsthaus Sihlwald“. Da die Unternehmung in dieser Gestalt den anfänglichen Charakter einer Konkurrenz gegenüber der Linie Zürich-Thalweil-Zug der Hauptsache nach verliert und geeignet scheint, den Lokalverkehr des Sihlthals zu entwickeln und dadurch auch der Nordostbahn zu dienen, haben wir uns mit Ermächtigung der Generalversammlung vom 28. Juni 1890 an obigem Aktienkapital mit Fr. 100,000 betheiligt. Seither fanden mit der Sihlthalbahn Verhandlungen statt betreffend Erbauung einer Verbindungslinie zwischen der linksufrigen Zürichseebahn ausserhalb unserer Personenhaltstelle Wiedikon-Aussersihl und ihrer obenerwähnten Haltstation bei der Papierfabrik an der Sihl, sowie Überführung der Güter zwischen dem Bahnhof Zürich und letzterer Station, die indessen noch nicht zum Abschlusse gebracht wurden.

Hinsichtlich der Frage einer Fusion mit den Vereinigten Schweizerbahnen haben wir uns schon im vorangehenden Abschnitt geäußert.

In unserem letztjährigen Geschäftsberichte wurde mitgetheilt, dass der seit Jahren waltende Anstand mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die gegenseitig zu leistenden Vergütungen für die gemeinschaftlich benützten Bahnstrecken Wallisellen-Zürich und Ziegelbrücke beziehungsweise Näfels-Glarus nebst anliegenden Stationen bei einem Schiedsgerichte anhängig gemacht worden sei. Wir sind nunmehr in der Lage, ergänzend zu berichten, dass dieser Anstand durch schiedsgerichtliches Urtheil vom 13. November 1890 seine Erledigung gefunden hat. Aus diesem Urtheile heben wir hervor, dass die Vereinigten Schweizerbahnen an der Verzinsung der Anlagekapitalien für die zur Mitbenutzung überlassene Bahnstrecke Wallisellen-Zürich, der Station Oerlikon und des Bahnhofes Zürich, sowie an den Kosten der Beaufsichtigung und des Unterhaltes, einschliesslich der Erneuerung, und an den Kosten des Expeditions- und Stationsdienstes nach dem Verhältnisse zu partizipiren haben, in welchem die Zahl ihrer jene Bahnstrecke ganz oder theilweise befahrenden, beziehungsweise in die betreffenden Bahnhöfe und Stationen ein- und ausfahrenden Lokomotiv-, Tender- und Wagenachsen zur Gesamtzahl der die Bahnstrecke ganz oder theilweise befahrenden, beziehungsweise in die Bahnhöfe und Stationen ein- und ausfahrenden Lokomotiv-, Tender- und Wagenachsen steht, mit der Modifikation, dass für den Bahnhof Zürich und die Station Oerlikon nur fünf Sechstheile der effektiven Lokomotiv-, Tender- und Wagenachsen der Vereinigten Schweizerbahnen in Berechnung gezogen werden sollen. Bisher gelangten diese Achsen nur mit zwei Dritttheilen in Ansatz, so dass aus dem Urtheil eine nicht unerhebliche Mehrleistung der Vereinigten Schweizerbahnen sich ergibt. Die Vereinigten Schweizerbahnen hatten verlangt, dass die gegenseitigen Vergütungen für die Mitbenutzung der Linie Wallisellen-Zürich mit den Stationen Oerlikon und Zürich und der Linie Näfels-Glarus mit den anliegenden Stationen in dem Betrage der darauf entfallenden Einnahmen, abzüglich einer entsprechenden Traktionstaxe, festgesetzt werden, eventuell in einer proportionalen Verlegung der Zinse auf den Anlagekapitalien, sowie der Unterhalts- und Verwaltungskosten auf die befahrenden Achsen, letzteres mit der Restriktion, dass die in dieser Weise zu berechnende Entschädigung den Betrag der effektiven Einnahmen, abzüglich einer angemessenen Traktionsgebühr, nicht übersteigen dürfe und in dieser Richtung jeweilige Rektifikation vorbehalten bleibe. — Hinsichtlich der Strecke Näfels-Glarus und der Station Netstal stellten wir das Begehren, dass die Kostenbetheiligung im Sinne der bisherigen Verträge, d. h. nach dem von uns für die Strecke Wallisellen-Zürich angestrebten Modus festgesetzt werde. Das Schiedsgericht stimmte diesem Ansuchen bei, mit der Abänderung, dass nicht nur die Wagenachsen, sondern auch die Lokomotiv- und Tenderachsen, welche diese Strecke befahren, beziehungsweise auf den betreffenden Stationen ein- und ausgeführt werden, für die Ermittlung der Kostenanteile massgebend sein sollen. — Das Urtheil des Schiedsgerichts wurde auf 1. Januar 1889 rückwirkend in Kraft gesetzt mit der Beschränkung, dass die Lokomotiv- und Tenderachsen erst vom 1. Januar 1891 an in Berechnung zu fallen haben.

Mit Bezug auf die Anschlussstationen Wallisellen und Ziegelbrücke verständigten wir uns mit den Vereinigten Schweizerbahnen gütlich dahin, dass für dieselben die bisherigen Mitbenutzungsverträge in vollem Umfange in Kraft zu verbleiben haben.

Die Zürichsee-Gotthardbahn vereinigte sich mit der Gesellschaft Wädenswil-Einsiedeln unter dem Namen „Schweizerische Südostbahn“, welche die Erbauung einer direkten Verbindung mit der Gotthardbahnstation Goldau von Pfäffikon (Schwyz) über Biberbrück an Hand nahm. Verhandlungen mit der neuen Gesellschaft betreffend Erweiterung der Station Pfäffikon, ebenso solche zur Regelung eintretender Konkurrenzverhältnisse wurden eröffnet, aber noch nicht durchgeführt.

In Aarau bildete sich ein Komite für Erbauung einer Schafmattbahn von Aarau durch das Gelterkindenthal nach Sissach; dasselbe gelangte an uns mit der Anfrage, ob wir geneigt seien, den künftigen Zügen dieser Bahn die pachtweise Mitbenutzung des Bahnhofes Aarau und der Bahnstrecke vom westlichen Ende des Aarauertunnels bis in den Bahnhof zu gestatten. Nachdem wir uns hierüber mit der Centralbahn ins Benehmen gesetzt, erwiederten wir die Anfrage dahin, dass wir grundsätzlich die Verpflichtung anerkennen, einer Normalbahn Sissach-Schafmatt-Aarau den technischen und Betriebsanschluss an den Bahnhof Aarau und die Mitbenutzung dieses Bahnhofes gemäss Art. 30 des Eisenbahngesetzes zu gestatten; das Gesuch um Gewährung des Anschlusses am westlichen Ende des Aarauertunnels bezeichneten wir dagegen als zu weit gehend, da ein Anschluss auf offener Linie mit den gesetzlichen Anforderungen nicht im Einklang stehe.

Das Initiativkomite für den Bau einer Eisenbahn Stühlingen-Beringen- beziehungsweise Schaffhausen gelangte mit dem Ansuchen anher, es möchte die Nordostbahn in thunlichster Bälde prinzipiell Stellung nehmen zu der Frage, ob und in welcher Weise das Unternehmen auf ihre Unterstützung rechnen dürfe, namentlich ob sie sich unter Umständen dazu entschliessen könnte, den Bau oder Betrieb der projektirten Eisenbahn zu übernehmen, eventuell mit welchen sonstigen finanziellen Subventionen sie sich an der Sache zu betheiligen gewillt wäre. Mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes antworteten wir hierauf Folgendes: Von einer Betheiligung der Nordostbahn an weitem Unternehmungen könnte angesichts der bereits bestehenden, die finanziellen Kräfte der Gesellschaft auf eine Reihe von Jahren stark in Anspruch nehmenden Bauverpflichtungen nur dann die Rede sein, wenn für die Nordostbahn sehr bedeutende Interessen in Frage stünden; letzteres sei aber bei dem Eisenbahnprojekt Stühlingen-Beringen nicht der Fall; wir müssen uns daher gegenüber der erfolgten Anregung grundsätzlich ablehnend verhalten und verzichten daher auf die vorgeschlagenen konferenziellen Unterhandlungen.

Der schweizerische Eisenbahnverband behandelte zahlreiche, allen Normalbahnen gemeinsame Angelegenheiten, die zu einem bedeutenden Theile vom schweizerischen Eisenbahndepartement entweder zur Erörterung gestellt waren oder Verhandlungen mit demselben nöthig machten. Wir heben daraus zunächst einige der wichtigsten aus dem Gebiete des Betriebes hervor:

1. Die im letztjährigen Geschäftsbericht als im Wurfe liegend berührte Aufstellung von Vorschriften über die Aufnahme in den Eisenbahndienst wurde im Berichtsjahr erledigt, und es sind diese Vorschriften am 1. Oktober 1890 in Kraft gesetzt worden. Anschliessend hieran ordnete diesseitige Verwaltung im Interesse der Betriebssicherheit ferner an, dass künftig alle Beamten und Angestellten des Betriebsdienstes periodisch auf Gehör- und Sehvermögen, sowie auf Farbensinn geprüft werden.

2. Der schweizerische Wagenverband ist auf Grund der weiter stattgefundenen Erhebungen und namentlich der im Spätjahr 1890 gemachten Erfahrungen zu der Überzeugung gelangt, dass eine nochmalige bedeutende Anschaffung von Güterwagen unerlässlich sei. Die Unterhandlungen über die Grösse der Anschaffung und deren Verlegung auf die einzelnen Bahnen wurden jedoch im Berichtsjahr nicht mehr abgeschlossen. Inzwischen fand eine Verlängerung der im Vorjahr erwähnten Miethe von 220 gedeckten Güterwagen zu etwas günstigeren Bedingungen statt.

3. Bisher stand der Wagenverband zum allgemeinen Eisenbahnverband nicht in einem fest geordneten organischen Verhältniss. Da nunmehr beiden Verbänden die gleichen Verwaltungen angehören, wurde der Anschluss des Wagenverbandes an den allgemeinen Verband beschlossen, in der Art, dass jener einerseits die ihm vom letztern zugewiesenen Geschäfte begutachtet, anderseits gewisse Geschäftszweige zu selbständiger Erledigung zugewiesen erhielt.

4. Am 1. Juni 1890 wurden Vorschriften erlassen, welche die Beförderung der Züge durch eine, ausnahmsweise auch zwei Lokomotiven an der Spitze und eine Lokomotive am Ende des Zuges auf Steigungen zulässig erklärten und diesen Schiebedienst reglementirten. Ferner hat der Eisenbahnverband einheitliche Vorschriften für den Rangirdienst auf den schweizerischen Normalbahnen aufgestellt.

5. Der Techniker-Kommission wurde die Frage der Aufstellung eines einheitlichen Typs für Personenwagen im Schnellzugsverkehr überwiesen; dieselbe hat den Gegenstand in verschiedenen Sitzungen durchberathen, ist aber bei der Wichtigkeit und dem Umfang der Frage zu einem abschliesslichen Resultat noch nicht gelangt.

6. Veranlasst durch Unfälle, welche im Laufe der letzten Jahre auf den schweizerischen Bahnen dadurch entstanden sind, dass Wärter unmittelbar vor dem anfahrenden Zug noch das Geleise überschritten, gelangte die Aufsichtsbehörde mit der Forderung an die Verwaltungen, vorzuschreiben, dass das Wärterpersonal nach rechtzeitiger Schliessung der Barrieren die Züge ohne Ausnahme auf Seite der Wärterhäuser zu erwarten habe. Der Verband machte darauf aufmerksam, dass ein grosser Theil der aufgezählten Unfälle nicht der Aufstellungsweise des Wärterpersonals, sondern der Nachlässigkeit und der Unvorsichtigkeit der Betreffenden zur Last falle, und dass das erwähnte Postulat, statt die Gefahr zu vermindern, sie im Gegentheil vermehre. Das Eisenbahndepartement hielt jedoch an seiner Forderung fest, trug aber immerhin den Bemerkungen des Verbandes durch Änderung seiner Verfügung theilweise Rechnung.

7. Das Eisenbahndepartement machte auf die Wünschbarkeit aufmerksam, einer allzu häufigen Billetkontrolle und der damit für die Reisenden verbundenen Belästigung vorzubeugen, und regte an, die Bedienung der direkten Züge Kondukteuren zu übertragen, welche dieselben auf dem ganzen Durchlauf begleiten, statt dass namentlich auf den Übergangsstationen von Bahn zu Bahn jeweilen andere Kondukteure in Dienst treten. Eine derartige Einrichtung ist für die Arlbergzüge zwischen Buchs und Zürich seit Jahren mit gutem Erfolge vereinbart. Wir haben uns nun mit der Centralbahn verständigt, auf der Linie Zürich-Olten beziehungsweise -Bern eine ähnliche Erleichterung zu schaffen, welche am 1. März 1891 in Kraft trat. Im Übrigen ist die Angelegenheit noch beim Verband in Erörterung, weil einer allgemeinen Einführung dieser Neuerung mancherlei Schwierigkeiten sich entgegenstellen.

Art. 32 des Transportgesetzes vom 20. März 1875 bestimmt, dass bei Gewichtsmängeln die Vermuthung ausbedungen werden könne, es seien dieselben, sofern sie unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der natürlichen Eigenschaften der Güter oder der Witterungseinflüsse gewesen sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden; des Weiteren wird darin verfügt, dass bei Prüfung der obwaltenden Umstände der Richter vorzugsweise die Grösse der durchlaufenen Strecke, die besondere Beschaffenheit des Gutes und die Witterungsverhältnisse zu berücksichtigen habe. In Ausführung dieser Vorschrift ist in § 124 des Transportreglements gesagt, dass dieser Grundsatz namentlich Anwendung finde, wenn der Gewichtsverlust bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern nicht mehr als zwei Prozent beträgt, mit folgendem Zusatz: „bei Gütern, welche notorisch unter obwaltenden Umständen einem grösseren Gewichtsverlust unterworfen sind, wie Öle, Petroleum, Sprit u. s. w., darf der unvergütbare Gewichtsmangel bis auf höchstens 4 0/0 ansteigen“. Aus Anlass eines Spezialfalles legte das schweizerische Eisenbahndepartement dem Eisenbahnverbände die Frage vor, ob nicht letzterer Vorbehalt übereinstimmend mit Art. 67 des Betriebsreglementes des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen fallen gelassen werden sollte. Der Verband verneinte dies, weil bei gewissen Transporten, so namentlich bei in Gährung begriffenem neuem Wein, der natürliche Decalo sehr oft noch über 4 0/0 ansteige. Der Bundesrath verfügte jedoch am 13. Juni 1890 die Aufhebung der in Frage gestellten Bestimmung des Transportreglements.

Eine weitere Angelegenheit, welche den Verband seit längerer Zeit beschäftigt, betrifft die vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins aufgeworfene Frage, ob es sich nicht empfehlen würde, an dem jetzt gebräuchlichen Verfahren bei Reklamationen aus Verspätungen, Beschädigungen oder Verlust von Gütern die Änderung zu treffen, dass für Beurtheilung der Höhe der Entschädigungen zum Voraus durch den Handelsstand Sachverständige bezeichnet werden, aus denen die im Spezialfall beizuziehenden Experten zu wählen wären. Der Verband beantwortete s. Z. die Anfrage dahin, dass die angeregte Neuerung für die schweizerischen Verhältnisse kaum passe, und hob dafür im Wesentlichen folgende Gesichtspunkte hervor: Bei den sämtlichen grössern schweizerischen Bahngesellschaften führten in den Jahren 1886 bis 1888 von 9,926 anhängig gemachten Reklamationen nur 32, also etwa 0,35 0/0 zu Prozessen und diejenigen, in welchen die Höhe der Entschädigungssumme das Streitobjekt bildete, betrugen sogar nur 0,05 0/0 aller Fälle; diese Statistik beweist wohl, dass die Art, wie dormalen die Reklamationen behandelt werden, im Grossen und Ganzen befriedigend funktioniert; die vorgeschlagene Einrichtung würde jedenfalls nur für grössere Ortschaften passen, und wie die weitläufigen Expertenlisten der als Muster angeführten deutschen Städte darthun, würde dort die Ernennung einer für alle Fälle ausreichenden Zahl ständiger Experten einen Apparat erheischen, der mit dem Zweck nicht im richtigen Verhältnisse stünde; zudem mangle es in der Schweiz vielerorts dormalen an einer entsprechenden Organisation des Handels- und Gewerbestandes.

Da der Eisenbahnverband auf sein diesbezügliches, vom 2. Mai 1889 datirtes Memorial längere Zeit ohne Antwort blieb, glaubte derselbe dieses Stillschweigen als Verzicht auf eine Weiterziehung auslegen zu dürfen und setzte demzufolge die Angelegenheit in seiner Konferenz vom 4./5. Juli 1890 von der Tagesordnung ab. Unterm 6. September 1890 wandte sich nun aber der Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins neuerdings an die Präsidialverwaltung des Eisenbahnverbandes, indem er zunächst um Vervollständigung der Statistik nachsuchte. Der Verband beschloss zu entsprechen; die daherigen sehr umfangreichen Arbeiten konnten im Berichtsjahre noch nicht abgeschlossen werden.

In das Berichtsjahr fällt auch eine Anregung behufs Gründung einer Centralsaldirungsstelle, von der man sich nicht unwesentliche Erleichterungen im gegenseitigen Abrechnungsverkehre verspricht. Diese Frage wird dormalen von einer Kommission des Verbandes geprüft.

Von den Tarifangelegenheiten, welche durch den schweizerischen Eisenbahnverband im Berichtsjahre behandelt wurden, erwähnen wir die Einführung der neuen Abonnements für Fahrten mit halben Billeten; diese Einrichtung, von der schon in unserem letzten Geschäftsbericht die Rede war, scheint sich, nach der Zahl der bereits gelösten Abonnements zu urtheilen, bei unserer Geschäftswelt einer grossen Beliebtheit zu erfreuen. Einen immer noch steigenden Erfolg haben auch die internationalen kombinirbaren Billete aufzuweisen, an deren Einrichtung und Taxen die im letzten Geschäftsbericht eingehend besprochenen Änderungen im Berichtsjahr ebenfalls durchgeführt worden sind.

Die Frage der Revision der schweizerischen Personentarife ist ebenfalls im schweizerischen Eisenbahnverbände mehrmals zur Sprache gekommen. Bekanntlich ist der Personenverkehr der schweizerischen Bahnen ein relativ starker, namentlich der Verkehr auf kleine Distanzen. Weniger entwickelt ist der eigene Landesverkehr mit gewöhnlichen Retourbilleten auf grössere Distanzen. Diese Wahrnehmung und die Thatsache, dass in letzterem Verkehr eine etwas ausgiebige Taxermässigung nicht nur leichter möglich, sondern des verhältnissmässig geringen Verkehrs wegen für die finanzielle Gebahrung der Verwaltungen weniger bedenklich erscheint, hat den Verband veranlasst, vorerst die Möglichkeit einer Revision des Personentarifs in dieser Richtung zu studiren. Das

Resultat der betreffenden Untersuchungen war indessen, dass eine solche Tarifänderung, wenn die Taxen für einfache Fahrt von derselben nicht berührt werden sollen, sich in so engen Grenzen bewegen müsste, dass allerdings von einem ernstlichen Risiko für die Finanzen der Gesellschaften nicht mehr gesprochen werden könnte, dass aber anderseits von einem grossen Werth einer solchen Revision für die Entwicklung des Verkehrs ebensowenig die Rede sein dürfte. Für weiter gehende, auch die Taxen für einfache Fahrt, ganz besonders aber die Taxen für Hin- und Rückfahrtsbillete auch auf kurze Distanzen, d. h. die Hauptmasse des Verkehrs, den eigentlichen eigenen Landesverkehr umfassende Studien fehlte aber im Berichtsjahre noch die Unterlage, da die im letzten Geschäftsbericht erwähnte, hiefür bestimmte Statistik des direkten Personenverkehrs noch nicht fertig gestellt war.

Inzwischen ist vom administrativen Inspektorat des schweizerischen Eisenbahndepartements ein Memorial über die Revision der schweizerischen Personentarife ausgearbeitet und vom Eisenbahndepartement den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen mit dem Antrage zugestellt worden, mit ihm auf Grund dieses Memorials über eine einheitliche Umgestaltung der fraglichen Tarife zu verhandeln. Das genannte Memorial will nach dem Muster der neuen ungarischen und österreichischen Zonentarife alle besondern Taxermässigungen, mit alleiniger Ausnahme der Abonnementsbillete, also auch die Retourbillete abschaffen. Der neue Tarif würde aber kein Zonentarif, sondern, wie bisher, ein Tarif mit einheitlichen Grundtaxen pro Kilometer einfacher Fahrt. Diese Grundtaxen werden so gewählt, dass die dritte Klasse für Hin- und Rückfahrt ungefähr dieselbe Taxe (ein Geringes weniger) zu bezahlen hätte, als sie z. Z. bei den meisten schweizerischen Bahnen bezahlt, d. h. die Taxe III. Klasse einfache Fahrt würde ungefähr der halben Retourtaxe dieser Bahnen gleichkommen. Die halbe Retourtaxe beträgt bei der Centralbahn 3,9 Cts., bei den übrigen Bahnen (Nordostbahn ausgenommen) 4,16 Cts. Das Memorial nimmt nun für Klasse III eine Taxe von 3,75 Cts. pro Kilometer an und berechnet daraus mit Zuschlag von 50 0/0 die Taxe der II. Klasse und mit Zuschlag von 150 0/0 jene der I. Klasse. Seine Grundtaxen sind also in Cts. die folgenden:

	Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
	I	II	III	I	II	III
pro Kilometer	9,375	5,625	3,75	19,75	11,35	7,5
Die dermaligen Grundtaxen der Nordostbahn betragen						
pro Kilometer	10,4	7,3	5,2	16,64*	11,68*	8,32*
				15,6**	10,4**	7,3**

* vom 1.—12. Kilometer ** vom 13. Kilometer an.

Das Resultat einer derartigen Tarifänderung wäre für die schweizerischen Bahnen (auf Grundlage des Verkehrs von 1889, und von einer Vermehrung desselben abgesehen) ein Ausfall von

Fr. 3,372,000. — auf den einfachen Billeten und
„ 231,000. — auf den Hin- und Rückfahrtsbilleten,

zusammen Fr. 3,603,000. — pro Jahr.

Für die Nordostbahn speziell wäre das Resultat folgendes:

Die bisherigen Billete einfacher Fahrt würden weniger ertragen	Fr. 668,874. —
Die bisherigen Retourbillete von 1—12 Kilometer würden billiger um	„ 40,771. —
Zusammen	Fr. 709,645. —
Dagegen müssten die Passagiere für Hin- und Rückfahrt auf mehr als 12 km mehr zahlen	
als bisher	„ 128,681. —
und es betrüge der Total-Verlust der Nordostbahn auf gewöhnlichen Billeten	Fr. 580,964. —

Die Konferenz des schweizerischen Eisenbahnverbandes hat das Memorial schriftlich beantwortet und in dieser Antwort auf Grund eingehender ziffernmässiger Vergleichen und Berechnungen den Nachweis geliefert:

1. Dass die Verhältnisse des Personenverkehrs in Ungarn und Österreich einerseits und in der Schweiz andererseits eine Uebertragung der in erstern Ländern getroffenen Massregeln auf die Schweiz nicht rechtfertigen.

In Ungarn waren die Personentaxen vor der Einführung des sogenannten Zonentarifs für einfache Fahrt mit Personenzügen durchschnittlich 50 0/0, für Schnellzüge 60—70 0/0, für Hin- und Rückfahrt sogar 80—100 0/0 höher als die schweizerischen Taxen. Dazu kommt, dass die Stationen in Ungarn durchschnittlich mehr als doppelt so weit auseinander liegen als in der Schweiz, so dass auch die einzelne Reise auf die nächsten Stationen um das Mehrfache höher zu stehen kommt als in der Schweiz. Desswegen, und weil das Land ohnehin nicht zu den industriellen und dichtbevölkerten zählt, waren auch der Personenverkehr und die Einnahmen aus demselben gering; sie erreichten kaum den dritten Theil der bezüglichen schweizerischen Durchschnittsziffern. Ausserdem betrugen die Personenverkehrseinnahmen in Ungarn nicht völlig 20 0/0 der Gesamteinnahmen, während sie in der Schweiz nahe an 40 0/0 ansteigen. Es war daher für die ungarischen Bahnen weit mehr Veranlassung für eine Reduktion der Personentaxen und weit weniger Risiko auch bei einer sehr weitgehenden Massnahme vorhanden als bei den schweizerischen Bahnen. Nun ergibt aber die Vergleichung der neuen ungarischen Taxen mit den schweizerischen, dass jene für den Haupttheil des Verkehrs, für Hin- und Rückfahrten, d. h. für den eigentlichen Landesverkehr, in Personenzügen I. und III. Klasse ungefähr gleich wie die schweizerischen sind, während in II. Klasse die schweizerischen um 10—12 0/0 niedriger stehen; für Hin- und Rückfahrt in Schnellzügen sind die schweizerischen Taxen durchweg niedriger und zwar bis 16 0/0 in I. und III. Klasse und bis 30 0/0 in II. Klasse. Zu bemerken ist hiebei, dass die Taxen für die Distanzen über 225 Kilometer, die in Ungarn gleich bleiben, wenn nicht über die Hauptstadt gefahren wird, hier nicht zur Vergleichung herangezogen wurden, weil in der Schweiz Reisen auf solche Distanzen schon wegen der Kleinheit des Landes wenig zahlreich sind, und dass die Vergleichung je nach dem Kurse der österreichischen Währung schwankt. Alles in Allem hat aber der ungarische Tarif vor dem schweizerischen Nichts voraus.

In Österreich war der frühere Tarif ebenfalls sehr hoch, wenn auch nicht in dem Grade wie in Ungarn, und der Verkehr ist auch in Österreich, obschon stärker als in Ungarn, doch noch bei Weitem nicht so stark wie in der Schweiz (Schweiz: 200,000 Personen, Österreich: 122,000 Personen pro Kilometer). Die Ausnutzung der Sitzplätze war in Österreich ebenso gering (durchschnittlich 22 0/0) wie in Ungarn. Der neue österreichische Tarif unterscheidet sich aber ganz wesentlich von dem ungarischen, weil er viel kleinere Zonen und keine sich gleich bleibende Taxe von einer gewissen grösseren Entfernung an hat und insbesondere die dritte Klasse ausserordentlich begünstigt. Verglichen mit dem schweizerischen ergeben sich folgende Unterschiede:

Einfache Fahrt, Personenzug: Österreich ist durchweg billiger und zwar um 20—50 0/0;

„ „ Schnellzug: In I. und II. Klasse ist die Schweiz billiger um 10—15 0/0, in III. Klasse ist Österreich billiger um 20—25 0/0.

Hin- und Rückfahrt, Personenzug: In I. und III. Klasse ist Österreich um 20—30 0/0 billiger, in II. Klasse sind die Taxen ungefähr gleich;

„ „ „ Schnellzug: Die schweizerischen Taxen sind durchweg billiger, in der I. und II. Klasse um zirka 35 0/0, in der III. um 5—10 0/0.

Also auch hier darf sich der schweizerische Tarif neben dem österreichischen wohl sehen lassen, wenn man alle Verkehrsverhältnisse und namentlich den Umstand berücksichtigt, dass in der Schweiz nahezu alle Schnellzüge III. Klasse führen.

Die Antwort der Verwaltungen an das Eisenbahndepartement betont ferner:

2. Dass die Abschaffung aller bestehenden Taxermässigungen (mit Ausnahme der Abonnements) für die schweizerischen Verhältnisse weder zweckmässig noch denkbar erscheine.

Wir führen den hierauf bezüglichen Passus der Antwort wörtlich an:

„Der Vorschlag des administrativen Inspektorates lässt sich dahin zusammenfassen, dass im Grossen und Ganzen die gegenwärtigen Retourtaxen halbirt als Taxen für einfache Fahrt gelten und alle weiteren Ermässigungen dahin fallen sollen.

„Wir sind nun der ganz entschiedenen Überzeugung, dass eine Taxreform, welche dieses Endresultat hätte, vom Publikum und speziell vom schweizerischen Publikum, für welches die Bahnen doch in erster Linie da sind, als eine durchaus verfehlte bezeichnet würde und, wie wir glauben, mit vollem Recht.

„Wenn man weiss, dass über die Hälfte aller Fahrten mit Retourbilleten gemacht werden und dass ungefähr ein Fünftheil mit andern ermässigten Billeten bewerkstelligt wird, so dass für die Fahrten mit gewöhnlichen Billeten einfacher Fahrt nur noch 30 % aller Reisen bleiben — welche allerdings zirka 50 % der Einnahmen ergeben — so wird es dem grossen Publikum ganz unerklärlich erscheinen, dass die Bahnen über 3 Millionen Franken oder $\frac{1}{8}$ ihrer Personen-Einnahmen auf's Spiel setzen sollen mit einer Massregel, von welcher 7 Reisende von 10 so zu sagen keinen Nutzen haben würden, während den übrigen 3 Reisenden eine Ermässigung von rund 25 % soll zugewendet werden.

„Wir betrachten es als eine unausweichliche Folge einer solchen Massregel, dass in kürzester Frist für die Retourbillete eben auch eine entsprechende Ermässigung würde verlangt werden, und es würde jedenfalls schwer halten, dieselbe zu verweigern, zumal die Retourbillete in den Konzessionen aller Bahnen ausdrücklich vorgesehen sind.

„Wenn in Österreich und Ungarn in dieser Weise hat können vorgegangen werden, so ist wohl zu beachten, dass dort das Institut der Retourbillete mit ermässigten Preisen nicht von Anfang der Eisenbahnen her eingelegt war, wie in der Schweiz; und wenn im Memorial des administrativen Inspektorats gesagt wird, dass mit den gewährten Begünstigungen, zu welchen auch die Retourbillete gerechnet werden, man sich vom Sinn und Geist des Gesetzes entferne, so müssen wir diese Behauptung des Entschiedensten bestreiten, denn diese Begünstigungen werden ganz im Sinn und Geist des Gesetzes Jedem gewährt, der sie nachsucht. Speziell der Hinweis auf die Vermögenslosigkeit*), welche den Reisenden verhindere, ein Retourbillet zu nehmen, ist ein durchaus verfehlter; es ist im Gegentheil gerade die unbemittelte Klasse, welche keine weiten und keine langen Reisen macht, die in allererster Linie sich der Retourbillete bedient, und die es als eine Unbilligkeit und Ungerechtigkeit empfinden würde, wenn allfällig zu gewährende Ermässigungen gerade ihr nur in geringstem Masse und grösstentheils den fremden und einheimischen Vergnügungsreisenden zu Theil würden.“

In der Äusserung der Eisenbahnverwaltungen wird sodann die Frage:

3. „Ist die (im Memorial) vorgeschlagene Taxbasis, ganz abgesehen von der finanziellen Tragweite, so gewählt, dass sie eine ausgiebige Verkehrszunahme erwarten lässt?“ verneinend beantwortet.

Von der grossen Summe von Fr. 3,603,000, um welche die Taxen ermässigt werden sollen, kämen den Hin- und Rückfahrtsbilleten nur etwas zu 6 % zu Gut und die gegenwärtigen Einnahmen der schweizerischen Bahnen für Retourbillete (zirka 9 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken) würden nur um zirka 2 $\frac{1}{2}$ % ermässigt. Bei der Nordostbahn würden die Retourfahrten zum Theil sogar theurer als bisher. Von den sämtlichen Passagieren fahren nur 30 % mit einfachen Billeten, 54 % fahren mit Retourbilleten und 16 % mit andern Billeten zu ermässigten Taxen. Ein Reisender mit einfachem Billet fährt durchschnittlich 31 Kilometer; Retourbillete werden durchschnittlich nur auf 18 Kilometer genommen. Im Lokalverkehre, z. B. bis auf 40 Kilometer Distanz, werden mehr als $\frac{3}{4}$ aller Reisen mit Retourbilleten gemacht. Es ergibt sich hieraus, dass eine Tarifrevision, welche für die Retourbillete nur eine ganz unbedeutende Ermässigung brächte, für den weit überwiegenden Theil des Verkehrs, welcher in der Hauptsache auf

*) Im Memorial findet sich die Stelle: „Warum soll derjenige, der sich von Vorneherein anheischig macht, für die doppelte Befahrung der Strecke zu bezahlen, eine billigere Taxe haben als der, den die Umstände, vielleicht sogar seine Vermögenslosigkeit, zwingen, je mit der einen Fahrt sich zu begnügen?“

das einheimische Publikum entfällt, keinen Werth hätte, und dass daher eine erhebliche Zunahme dieses Verkehrstheils nicht zu erwarten wäre. Diese müsste also auf den gewöhnlichen Billeten einfacher Fahrt eintreten. Es ist das aber nicht zu erwarten; denn von den fremden Touristen wird die gebotene Ermässigung auf den relativ kurzen schweizerischen Strecken neben allen andern Reise-Auslagen kaum verspürt; die einheimischen Geschäftsreisenden fahren zum guten Theil mit kombinirbaren Billeten oder Abonnements, und eine Vermehrung der Zahl des übrigen Theils der Passagiere mit einfachen Billeten könnte nicht in der Masse erwartet werden, dass sie den sich auf diesen Billeten ergebenden Ausfall von Fr. 3,372,000 auch nur zu einem erheblichen Theile einzubringen im Stande wäre.

Die Antwort der Verwaltungen beleuchtet ferner die Behauptung des Memorials, dass „die allfälligen Mehrausgaben, zu welchen eine vermehrte Anzahl von Reisenden allenfalls Anlass geben könnte, nicht so erheblich sein können, dass sie nicht weit aus den Ersparnissen auf den Ausgaben für Tarife und Kontrolle gedeckt würden“. Die letztern Ausgaben sind nicht bedeutend; eine nennenswerthe Ersparnis lässt sich z. B. bei der Nordostbahn, die nur bis auf 12 Kilometer Retourbillete hat, und weil schon zur Vermeidung des Andrangs an die Schalter, auch bei Annahme des österreichischen Systems, doch Retourbillete oder dann 2 Billete ausgegeben werden müssten (und in Österreich auch ausgegeben werden), überhaupt nicht erzielen. Hinwieder könnten die Ausgaben für den zu erwartenden Mehrverkehr nur dann unerheblich sein, wenn sich dieser Mehrverkehr gleichmässig auf die Sommer- und Wintermonate, und vorherrschend auf die zur Zeit schlecht frequentirten Linien und auf die ungünstigen Tageszeiten (frühe Morgen- und späte Abendstunden) verlegen liesse. Wenn das aber nicht möglich ist, so würde eben in den Sommermonaten, in der Hauptgeschäftszeit und auf den besseren Linien eine Frequenz eintreten, welche mit den dermal schon stark besetzten Zügen einfach nicht mehr bedient werden könnte und die Einlage neuer Züge erfordern würde. Um die mehr als 3 Millionen Einnahmen-Ausfall auf einfachen Billeten einzubringen, würde es einer Vermehrung des Verkehrs dieser Art um zirka 70 0/0, d. h. um zirka 140 Millionen Personenkilometer, bedürfen. Dass diese Mehrleistung sehr grosse Mehrausgaben bedingen würde, liegt auf der Hand.

Die Konferenz kam nach Alledem zum Schlusse, dass an eine Personentarifrevision auf Grund des Memorials nicht zu denken sei. Sie war auch nicht in der Lage, sich dermal darüber auszusprechen, ob und in welcher Weise sie selbst in dieser Frage vorgehen wolle; denn abgesehen davon, dass die Eingangs erwähnte Statistik noch nicht fertig ist, gebietet die gegenwärtige Situation der schweizerischen Bahnen mit den gewaltig ansteigenden Betriebsausgaben die grösste Vorsicht in solchen Experimenten, was auch das Memorial zugibt. Dazu kommt noch, dass die dermalen schwebenden Rückkaufsverhandlungen solchen finanziell weitgehenden Projekten nicht gerade günstig sind, und dass es sich auch ohnedem empfehlen dürfte, die Art der Entwicklung der Angelegenheit bei unsern deutschen Nachbarbahnen abzuwarten, deren Verkehrsverhältnisse den schweizerischen viel mehr entsprechen als die österreichischen.

Eine andere Angelegenheit des Personenverkehrs veranlasste mehrfache Verhandlungen. Die schweizerischen Bahnen kennen bekanntlich keine erhöhten Schnellzugspreise, gewähren anderseits auch kein Freigepäck. In denjenigen internationalen Tarifen, in welchen von den Versandtbahnen oder Empfangsbahnen, oder von beiden Freigepäck gewährt wird, wurde nun bisanhin zwecks Herstellung einer gleichmässigen Behandlung auf der ganzen Strecke auch für die schweizerischen Strecken Freigepäck in der Art gewährt, dass die schweizerische Gepäckstaxe für das entsprechende Gewicht der Personentaxe zugeschlagen wurde. Sowohl der grössere Theil der Reisenden, als auch die Verwaltungen befanden sich dabei besser als bei Trennung des Tarifs, beziehungsweise der gesonderten Gepäcktaxberechnung: erstere, weil auf so grosse Strecken weitaus die meisten Reisenden taxpflichtiges Gepäck mit sich führen und die übrigen die Preise ohne Gepäcktaxzuschlag bei Entnahme der Billete bis zur Grenze und

ab derselben ebenfalls erzielen können; letztere, weil die Gepäckabfertigung dabei viel einfacher und auch dem Mitnehmen grosser Gepäckstücke in die Personenwagen entgegengewirkt wird. Auf Veranlassung des Eisenbahndepartements musste (behufs Fernhaltung der Erhebung eines Freigepäckzuschlags für Reisende mit direkten Billeten ohne Gepäck) diese Tarifbildung im direkten Verkehr überall und im Transitverkehre durch die Schweiz da aufgegeben werden, wo die gleichmässige Freigepäckberechnung auf dem ganzen Parcours nicht möglich war. Einzig im Verkehre mit England wurde bis auf Weiteres eine Ausnahme bewilligt, weil die englischen Bahnen den Fortbestand des direkten Verkehrs vom Fortbestande der dermaligen Gepäckabfertigung und Taxberechnung abhängig machen zu müssen erklärten.

Wir erwähnen an diesem Orte noch einer Spezialmassnahme, die zwar nur vorübergehende Dauer hatte, deren Resultate aber doch ein gewisses Interesse beanspruchen: es ist die Ermässigung der Personenfahrtaxen zum Besuche des eidgen. Schützenfestes in Frauenfeld. Zum ersten Male wurde hier aus verschiedenen Gründen die aussergewöhnlich weitgehende Begünstigung gewährt, dass die einfachen Billete für Hin- und Rückfahrt benützt werden konnten. Für die III. Klasse bedeutet dies eine ebenso billige Taxe als der österreichische Zonentarif für gewöhnliche Züge, für II. Klasse eine noch weitergehende Ermässigung. Der Erfolg entsprach aber einem wesentlichen Zwecke der Massnahme: der Herbeiziehung eines starken Verkehrs von weiteren Distanzen her, nur in sehr bescheidenem Masse. Es würde zu weit führen, die einzelnen interessanten Ziffern hier anzuführen, welche die betreffende Verkehrsstatistik ergeben hat; es mag nur bemerkt werden, dass sie die Richtigkeit der andernorts schon gemachten Wahrnehmung bestätigt, dass für die Hebung des Verkehrs auf grosse Distanzen die Höhe der Eisenbahntaxen durchaus nicht der allein ausschlaggebende Faktor ist, weil hier eben die zwei andern Faktoren: Zeitverbrauch und Lebensunterhalt, eine mindestens ebenso grosse und für den Geschäftsmann oft mehr in die Waagschale fallende Bedeutung haben.

Die vielen weniger bedeutenden Modifikationen an einzelnen Personentarifen glauben wir nicht aufzuführen zu sollen.

Im Güterverkehre waren zwar Fragen von der Bedeutung der Personentarifangelegenheit nicht zu diskutieren; doch herrschte auch hier in der Tarifgebahrung eine recht lebhafte Thätigkeit, die sich, wie alljährlich, auf die Untersuchung und Befriedigung der fortwährend auftretenden neuen Bedürfnisse und Anregungen und auf die Ergänzung und Umarbeitung der bestehenden Tarife behufs Anpassung derselben an die im Inlande wie im Auslande stetsfort auftretenden Modifikationen sowohl in den reglementarischen und Tarif-Bestimmungen, als in den Waarenklassifikationen und Tarifsätzen erstreckten, ferner durch die Verschiebung von Konkurrenzverhältnissen in Folge Eröffnungen neuer Linien veranlasst wurden. Wir verzichten darauf, alle daherigen Massnahmen im Einzelnen aufzuzählen — es wird kaum eine Nummer des wöchentlich erscheinenden, offiziellen Tarifanzeigers ohne die Publikation einer solchen erschienen sein — und erwähnen nur einige der wichtigsten.

Die Revision des Reglements und Tarifs betreffend den Bezug der Nebengebühren konnte im Berichtsjahre nach wiederholen, bis auf die äussere Form sich erstreckenden Verhandlungen des Eisenbahnverbandes mit der Bundesbehörde, der in dieser Materie das Genehmigungsrecht zusteht, zur Vollendung und die neue Ausgabe zur Einführung gebracht werden. Der Tarif selbst hat für die Verwaltungen finanziell durchaus nicht eine nebensächliche Bedeutung, wie etwa aus dem Titel geschlossen werden dürfte. Die Änderungen, welche die Neu-Ausgabe bringt, ergeben ziemlich einschneidende Ermässigungen, auch in Parteen, wo solche nach unserer Ansicht billigerweise nicht gefordert werden konnten, z. B. in den Zollbehandlungsgebühren; in anderer Richtung hat

dagegen die Bundesbehörde den Vorstellungen der Verwaltungen Rechnung getragen, welch' letztere übrigens auch von sich aus dazu gelangt sind, gewisse Gebühren — wie namentlich die Ladgebühren — zu ermässigen.

Zwischen den Interessenten am öffentlichen Lagerhaus in Genf und den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen hatten sich Differenzen erhoben über die Anwendung gewisser internationaler und interner Tarife für den Reexpeditionsverkehr, Differenzen, die indessen mehr in einer missverständlichen Auffassung der betreffenden Verkehrsverhältnisse, als in wirklichen Übelständen ihren Grund hatten und daher unter Vermittlung des Eisenbahndepartements in beiderseitig befriedigender Weise dadurch gelöst wurden, dass das Lagerhaus in expeditorischer Hinsicht als Bestandtheil des Bahnhofes und damit die Anwendung der Genfer Transittarife auf die daselbst befindlichen Güter, sofern sie per Bahn angekommen und entsprechender Provenienz sind, zulässig erklärt wurde.

Für den Import von Getreide aus den Gegenden, welche von der Dampfschiffahrt auf der Donau und deren Nebenflüssen bedient werden, ist der Wasserweg bis Wien, beziehungsweise bis Passau und Regensburg, und der Umschlag daselbst auf die Bahn von hervorragender Bedeutung. Die Tarifverhältnisse sind aber für diese Verkehrsroute ihrer Natur nach wenig stabil, und dazu kam noch in der letzten Zeit eine Differenz unter den Bahnverwaltungen selbst hinsichtlich der Betheiligung an den diesem Verkehr im gleichen Masse wie dem Bahnverkehre zu bewilligenden Taxreduktionen. Es hatten sich daher unsere westlichen Nachbarbahnen und die Vereinigten Schweizerbahnen veranlasst gesehen, den Tarif zu kündigen, während unsere Verwaltung ihn beibehielt. Es gelang indessen, die Differenzen unter den Verwaltungen zu begleichen und die Wiedereinführung des Tarifs zu ermöglichen, der aber inzwischen Seitens der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, beziehungsweise der österreichischen Staatsbahnen selbst wieder in Frage gestellt ist.

Im Berichtsjahre hat endlich auch die Einführung der neuen direkten Tarife für den österreichisch-ungarisch-französischen Güterverkehr über den Arlberg und über die süddeutsche, beziehungsweise mitteldeutsche Route einen tüchtigen Schritt vorwärts gethan, nachdem die Verhandlungen über diese für unsere Unternehmung sehr wichtige Angelegenheit Jahre lang gedauert hatten und Mangels zutreffender direkter Tarife nur ein provisorischer Zustand, ein mangelhafter Vollzug der vor Jahren schon unter den betheiligten Verwaltungen abgeschlossenen Vereinbarungen über die Partizipation der einzelnen Routen am fraglichen Verkehr, möglich gewesen war. Die Revision der seither bloss provisorisch erstellten, sehr umfangreichen Abrechnungen und die rechnerische Ausgleichung der eingetretenen Differenzen zwischen den vertraglich zu beanspruchenden und effektiv geleisteten Transporten wird längere Zeit in Anspruch nehmen und unter Umständen nicht unerhebliche Fluktuationen in den spätern Erträgen aus diesem Verkehre veranlassen.

Eine sehr alte Einrichtung, das bayerische Güter-Abfertigungsbureau in Romanshorn, ist im Laufe des Berichtsjahres aufgehoben worden. Das fragliche Bureau datirte aus der Zeit der beschränkten direkten Verkehre, hatte die Aufgabe, die nach und von den kleineren bayerischen Stationen bestimmten, beziehungsweise kommenden Güter direkt nach den internen bayerischen Tarifen abzufertigen, und war zu diesem Behufe nach Kempten, beziehungsweise München rechnungspflichtig. Seither ist Romanshorn als schweizerische Station in direkten Verkehr mit allen irgendwie bedeutenden bayerischen Stationen gesetzt und damit die genannte Institution überflüssig geworden.

Die Geschäfte der kommerziellen Union erforderten nur eine Sitzung der Konferenz. In derselben wurde von der schiedsgerichtlichen Erledigung der seit längerer Zeit schwebenden Frage Notiz genommen, wie der Verkehr zwischen zwei Stationen zu leiten sei, auf welche dieselbe Gesellschaft zwar ein Mitbenutzungsrecht auf die Dauer der Konzession hat, die aber nicht ihr, sondern zwei andern verschiedenen Gesellschaften

gehören. Im gegebenen Falle handelte es sich um den Lokalverkehr zwischen Wetzikon und Basel, welchen die Nordostbahn als internen Verkehr für die Route über Effretikon beanspruchte, während die Vereinigten Schweizerbahnen diesem Verkehre die Eigenschaft als interner und daher über eigene Linien zu leitender Verkehr der Nordostbahn, d. h. als Verkehr zwischen zwei Stationen, welche der Nordostbahn gehören oder an welchen sie das Mitbenutzungsrecht auf die Dauer der Konzession hat, nicht zuerkennen wollte, weil die Stationen Wetzikon und Basel nicht als Stationen der Nordostbahn, sondern Wetzikon als Station der damaligen besondern Eisenbahnunternehmung Effretikon-Hinweil, Basel als solche der Bötzberrgbahn zu betrachten seien. Die Stellung der Nordostbahn in der Frage ist hinsichtlich der Station Wetzikon inzwischen eine andere geworden, dagegen in jener zu Basel eine Änderung nicht eingetreten. Der Schiedsrichter hat dahin entschieden, dass fraglicher Verkehr als interner Verkehr der Nordostbahn zu betrachten und daher von derselben auf ihrer eigenen, wenn auch längeren Linie befördert werden könne.

Über die Stellung, welche der an Stelle der Jura-Bern-Luzernbahn und der Suisse Occidentale getretenen Jura-Simplonbahn in der Union zukommt, bleibt Beschluss erst zu fassen.

Wesentliche Änderungen der zwischen den Verwaltungen der verschiedenen Eisenbahnverbände bestehenden Übereinkommen zu den Reglementen für die direkte Beförderung von Gütern sind im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen. Zu erwähnen ist einzig, dass zu dem Übereinkommen im österreich-ungarisch-schweizerischen Verband, mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1890 an, ein Nachtrag erschienen ist, der den Art. 8 des erstern über die Berechnung der Lieferzeit modifizierte. Während bis anhin die Vertheilung der Lieferfrist auf die an einem Transporte beteiligten Bahnen im Verkehre dreier oder mehrerer Bahnen von oder nach der Schweiz in der Weise geschah, dass die Hälfte der Expeditionsfrist zu gleichen Theilen der Versandt- und Empfangsbahn zugeschrieben und der verbleibende Rest plus ein Drittel der Transportfrist sodann zu gleichen Quoten auf alle am Transporte beteiligten Verwaltungen repartirt wurde, haben diese Vorschriften in der Weise eine Modifikation, beziehungsweise Ergänzung erfahren, dass diese Repartition künftig auf alle beteiligten Bahnen stattzufinden hat, wobei die durch fremde Bahnen getrennten Strecken einer und derselben Bahnverwaltung als separate Bahnen behandelt werden.

III. Finanzverwaltung.

Wir konnten Ihnen noch in unserm letztjährigen Geschäftsbericht zur Kenntniss bringen, dass die Rest-einzahlung auf die zweite Serie der Prioritätsaktien vollständig erfolgt sei, und wollen an diesem Orte nur noch die unter heutigen Verhältnissen nicht uninteressante Mittheilung anknüpfen, dass damals von 24,556 Stück Prioritätsaktien deren 22,458 auf die Schweiz und nur 2,098 auf das Ausland (Deutschland) entfielen.

Unser Aktienkapital bestand während des ganzen Rechnungsjahres unverändert aus

84,000 Stammaktien	=	Fr. 42,000,000. —
und 52,000 5 0/0 Prioritätsaktien	=	„ 26,000,000. —
<u>136,000 Aktien</u>	=	<u>Fr. 68,000,000. —</u>

Von den am Schlusse des Vorjahres noch ausstehenden 182 Stück Namensaktien unserer Unternehmung sind im Laufe des Berichtsjahres nur zwei Stück in Inhaberaktien umgetauscht worden, und es war deren Bestand somit Ende 1890 noch 180 Stück. Wir haben nun aber deren derzeitige Besitzer neuerdings eingeladen, den Umtausch zu vollziehen; dieser Einladung ist bis jetzt für weitere 127 Stück nachgekommen worden, und wir setzen unsere Bemühungen behufs gänzlichen Umtausches fort.

Wie den Mittheilungen im Abschnitt V über den Bau der neuen Linien zu entnehmen ist, zieht sich letzterer zufolge Verumständungen, die wir nicht zu beseitigen in der Lage sind, bis jetzt sehr bedeutend in die Länge, und es hat den Anschein, dass dies sich während der weiteren Bauzeit in unliebsamer Weise wiederholen werde. Daraus ergibt sich zunächst eine langsamere Beanspruchung der für die Bauten bereit gestellten Gelder, anderseits eine gesteigerte Unsicherheit über die jeweiligen für Bauzwecke zur Verfügung zu haltenden Beträge. Hiedurch wird eine möglichst vortheilhafte, interimistische Nutzbarmachung der bereits vorhandenen Bau-gelder nicht unerheblich erschwert. Immerhin ist es gelungen, dafür je nach Lage des Geldmarktes Erträgnisse von $3\frac{1}{4}$ bis 4 0/0 zu erzielen.

Seit unserem letztjährigen Geschäftsberichte wurden am 20. November 1890 nachfolgende weitere Obligationen am eidgen. Eisenbahnpfandbuch gelöscht:

1. Der hälftige Antheil der Nordostbahn an dem auf 1. November 1890 zurückbezahlten $3\frac{1}{4}$ 0/0 Subventions-darlehen der Aargauischen Südbahn von 1 Million Franken d. d. 1. November 1880 im Betrage von Fr. 500,000. —
2. Von früher gekündigten Anleihen:
 - a) vom $4\frac{1}{2}$ 0/0 Gemeinschaftsanleihen vom 1. April 1874:

1 Obligation Nr. 12,872 zu	Fr. 1,000. —
--------------------------------------	--------------
 - b) vom $4\frac{1}{2}$ 0/0 68 Millionen Anleihen vom 1. Februar 1879:

die letzte Obligation Nr. 109,298 zu	„ 500. —
--	----------

(NB. Dieses Anleihen ist nun gänzlich gelöscht.)

Übertrag Fr. 1,500. — Fr. 500,000. —

Übertrag Fr. 1,500. — Fr. 500,000. —

c) vom 4 ⁰ / ₀ Anleihen von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860:	
durch Rückzahlung eingelöste 4 Obligationen Nr. 1517,	
9979, 10718 und 11882 zu Fr. 500. —	Fr. 2,000. —
seiner Zeit konvertirte, gerichtlich aufgerufene und nach	
Ablauf der Amortisationsfrist durch Duplikate ersetzte	
2 Obligationen Nr. 1573 und 1574 zu Fr. 500	„ 1,000. — „ 3,000. —
Total 8 Titel im Nominalwerthe von	„ 4,500. —
Summe der im Jahr 1890 am Pfandbuche gelöschten Titel	<u>Fr. 504,500. —</u>

Von gekündigten älteren Anleihen stehen somit auf Ende des Berichtsjahres noch aus, beziehungsweise sind am Pfandbuche noch nicht gelöscht:

a) vom per 1. Oktober 1886 gekündigten 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Gemeinschaftsanleihen vom 1. April 1874:	
2 Obligationen Nr. 46,654 und 51,391 zu Fr. 500. —	Fr. 1,000. —
b) vom per 28. Februar 1889 gekündigten 4 ⁰ / ₀ Anleihen vom 1. Juni 1862:	
die im letztjährigen Berichte bereits erwähnte 1 Obligation Nr. 72	„ 1,000. —
c) vom per 31. Mai 1888 gekündigten 4 ⁰ / ₀ Anleihen von Fr. 7,100,000. — vom 1. Oktober 1860:	
mit Amortisationsfrist bis Ende 1891 gerichtlich aufgerufen	
8 Obligationen Nr. 7003/8, 13,143/44 zu Fr. 500. —	Fr. 4,000. —
noch in Zirkulation befindliche, ausstehende	
3 Obligationen Nr. 1349, 4852 und 10191 zu Fr. 500. —	„ 1,500. — „ 5,500. —
Summe der noch ausstehenden Obligationen laut Bilanz, Titel Kreditoren	<u>Fr. 7,500. —</u>

Um die im Jahr 1890 stattgefundenen Bewegungen des Kapitalverkehrs mit den Bilanzen des Berichts- und des Vorjahres vergleichen zu können, bringen wir wieder 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 Aktivsaldo vortrag aus	
dem Jahr 1889	Fr. 19,537,363. 89 Cts.
und der Aktivsaldo auf das Jahr 1891 nur	„ 17,399,008. 38 „

Es ergibt sich somit eine Verminderung der „Verfügbaren Mittel“ der Bilanz	
pro 1890 von	<u>Fr. 2,138,355. 51 Cts.</u>

welche wie folgt ausgewiesen wird:

Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1890

verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1889
über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1890 gegen 1889			
	1889		1890		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren. Vermehrung:								
1. Verwendungen zu Bauzwecken.								
a) Ausgaben für das bisherige Netz	141,321,425	89	141,762,340	63	440,914	74	—	—
b) Ausgaben für neue N. O. B.-Linien	3,331,957	—	5,308,623	72	1,976,666	72	—	—
2. Beteiligung bei anderen Bahnunternehmungen.								
a) bei der Bötzbeargbahn	11,714,000	—	11,729,000	—	15,000	—	—	—
b) bei der Aargauischen Südbahn	5,865,000	—	5,905,000	—	40,000	—	—	—
c) bei der Linie Koblenz-Stein	101,844	85	450,000	—	348,155	15	—	—
Verminderung:								
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,412,115	42	2,279,734	32	—	—	132,381	10
4. Zu amortisirende Verwendungen	18,950,825	50	18,460,825	50	—	—	490,000	—
	183,697,168	66	185,895,524	17	2,820,736	61	622,381	10
B. Kreditoren. Vermehrung:								
1. Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals	1,160,000	—	1,710,000	—	550,000	—	—	—
2. Subventionsdarleihen.								
Subvention für Dielsdorf-Niederweningen	147,000	—	157,000	—	10,000	—	—	—
Verminderung:								
3. Subventionsdarleihen der Aarg. Südbahn	500,000	—	—	—	—	—	500,000	—
	1,807,000	—	1,867,000	—	560,000	—	500,000	—
Rekapitulation.								
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“		.		.	2,820,736	61		
Summe der Verminderung der „Kreditoren“		.		.	500,000	—	3,320,736	61
Hievon ab:								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“		.		.	622,381	10		
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“		.		.	560,000	—	1,182,381	10
Netto-Verminderung der verfügbaren Mittel, laut um-								
stehendem Nachweis		.		.		.	2,138,355	51

Nachweis über die Verminderung der Aktiven der Bilanz pro 1890
gegenüber den Aktiven im Jahr 1889.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1890 gegen 1889			
	1889		1890		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.								
I. Verfügbare Mittel.								
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	7,374,489	48	7,376,848	65	2,359	17	—	—
2. Werthschriften	23,349,335	—	21,935,530	—	—	—	1,413,805	—
3. Entbehrliche Liegenschaften:								
a) Liegenschaften-Konto Nordostbahn	1,090,715	94	1,277,728	64	187,012	70	—	—
b) Liegenschaften-Konto Enge, Villenquartier	250,535	30	150,506	50	—	—	100,028	80
4. Materialvorräthe:								
a) Materialkonto	887,633	—	1,130,892	50	243,259	50	—	—
b) Materialrechnung des Ober-Ing. für d. Betrieb	965,331	33	1,367,948	20	402,616	87	—	—
c) Werkstätte-Konto	354,478	92	435,831	24	81,352	32	—	—
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	613,747	26	433,943	15	—	—	179,804	11
	34,886,266	23	34,109,228	88	916,600	56	1,693,637	91
Hievon ab:								
Vermehrung der Aktiven		.		.	—	—	916,600	56
Restbetrag gleich der Verminderung der Aktiven		.		.	—	—	777,037	35.
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	2,686,281	—	3,229,517	23	543,236	23	—	—
2. Spezialfonds	8,702,349	79	8,707,279	11	4,929	32	—	—
3. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	3,960,271	55	4,773,424	16	813,152	61	—	—
	15,348,902	34	16,710,220	50	1,361,318	16	—	—
Rechnungsabschluss.								
Die Verminderung der „Aktiven“ beträgt		.		.	777,037	35		
Hiezu:								
Die Vermehrung der „Passiven“ betragend		.		.	1,361,318	16		
Nettoverminderung der Aktiven im Jahre 1890		.		.		.	2,138,355	51

In der Einleitung dieses Abschnittes III haben wir bereits einige Konti des vorstehenden Bilanzauszuges erwähnt; nachfolgend führen wir noch den Nachweis der anderen Positionen auf, soweit dieselben im Berichtsjahr ebenfalls einen Kapitalverkehr ergeben haben.

Bilanz auf 31. Dezember 1890.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

1. Bisheriges Netz.

Nach der Rechnung III betragen die Bauverwendungen auf das bisherige Netz der Nordostbahn:

I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 338,002. 77 Cts.
II. Rollmaterial	„ 496,486. 36 „
III. Mobiliar und Geräthschaften	„ 11,112. 81 „
	Fr. 845,601. 94 Cts.

Davon gehen ab die Erlöse und Rückerstattungen auf:

I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen mit	Fr. 47,509. 76 Cts.
II. Rollmaterial	„ 341,799. 83 „
III. Mobiliar und Geräthschaften	„ 15,377. 61 „
	„ 404,687. 20 „
Verbleiben als Netto-Bauausgaben pro 1890	Fr. 440,914. 74 Cts.

Bezüglich der Spezifikation dieser Bauausgaben beziehungsweise Einnahmen, geordnet nach den einzelnen Bauobjekten, verweisen wir auf Beilage 1 der Rechnungen.

2. Bau neuer Linien.

Die Ausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen betragen im Jahre 1890 für die

I. Rechtsufrige Zürichseebahn	Fr. 1,698,511. 29 Cts.
II. Linie Dielsdorf-Niederweningen	„ 249,495. 66 „
III. Linie Thalweil-Zug	„ 17,921. 35 „
IV. Etzweilen-Schaffhausen	„ 10,738. 42 „
Summe der Ausgaben	Fr. 1,976,666. 72 Cts.

In Abschnitt V, 2 (Seite 90 u. ff.) finden sich über den Bau dieser Linien nähere Mittheilungen.

II. Betheiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen.

1. Böttzbergbahn.

Für den weiteren Ausbau dieser Linie wurde eine zweiundzwanzigste Kapitaleinzahlung auf 30. April 1890 im Betrage von Fr. 30,000 erforderlich, wovon der hälftige Antheil der Nordostbahn beträgt Fr. 15,000. — Cts.

2. Aargauische Südbahn.

Ebenso sah sich die Schweizerische Centralbahn veranlasst, auf den gleichen Termin, 30. April 1890, eine weitere, sechsunddreissigste Kapitaleinzahlung von Fr. 80,000 für die Südbahn einzufordern, wovon auf die Nordostbahn ebenfalls die Hälfte entfällt mit . . . „ 40,000. — „

3. Linie Koblenz-Stein.

Für den Bau dieser Linie wurden im Berichtsjahre von jeder Bahngesellschaft nachfolgende weitere Kapitaleinzahlungen geleistet:

III. Einzahlung, Werth 30. April		Fr. 148,155. 15 Cts.
IV. „ „ 1. Oktober		„ 150,000. — „
V. „ „ 31. Dezember		„ 50,000. — „
		„ 348,155. 15 „
Total der Betheiligungen pro 1890		Fr. 403,155. 15 Cts.

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

1. Dampfboote auf dem Bodensee.

Auf den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung des im Bau begriffenen, in einem folgenden Abschnitte dieses Berichtes (Seite 78) zu erwähnenden Halbsalondampfbootes „Santis“ (Ende April 1892) soll das im Jahr 1851 erbaute Dampfboot „Schaffhausen“ ausrangirt werden. Der Inventarwerth dieses Schiffes beträgt noch Fr. 54,078. 70 Cts. Wir haben nun beschlossen, hierauf zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1890 als I. Rate abzuschreiben Fr. 29,078. 70 Cts.

so dass noch Fr. 25,000. — abzüglich des Altmaterialwerthes — zur Abschreibung verbleiben.

2. Dampfboote auf dem Zürichsee.

Aus den nämlichen Gründen, welche uns im Vorjahre veranlassten, auf dem Salondampfer „Helvetia“ eine namhafte Abschreibung vorzunehmen, und in Berücksichtigung, dass auf die Zeit der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn die Ausserdienststellung nachbenannter Dampfboote in Aussicht genommen ist, haben wir beschlossen, ebenfalls zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung deren Inventarwerth auf den Altmaterialwerth abzuschreiben und zwar:

a. Dampfboot „Gustav Albert“, erbaut 1847, mit . . .	Fr. 36,946. 50 Cts.
b. Schraubendampfer „Schwalbe“, erbaut 1864, mit . . .	„ 34,602. 90 „
c. Schraubendampfer „Taube“, erbaut 1864, mit . . .	„ 35,282. — „
Total	Fr. 106,831. 40 Cts.

Hiezu kommen als weitere Abschreibungen:

d. das eiserne Schleppschiff „Bär“ mit . . .	Fr. 1000. — Cts.
e. zwei hölzerne Schleppschiffe Nro. 7 und 18 mit . . .	„ 700. — „
	„ 1,700. — „
Total der Abschreibungen	Fr. 108,531. 40 Cts.

Hievon gehen ab:

Anschaffung von vier neuen Ersatz-Schleppschiffen . . .	Fr. 4,729. — Cts.
Unterkunftslokal für die Kohlenarbeiter auf der Schiffswerfte in Wollishofen	„ 500. — „
	„ 5,229. — „
Restbetrag der Einnahmen	Fr. 103,302. 40 Cts.

IV. Zu amortisirende Verwendungen.

Dieser Konto gibt zu besonderen Bemerkungen keine Veranlassung, da die an demselben in Abzug fallende VII. Amortisationsquote pro 1890 im Betrage von Fr. 490,000 im Amortisationsplane vorgesehen ist.

V. Verfügbare Mittel.

Die verfügbaren Mittel, welche im Jahr 1889 eine sehr bedeutende Vermehrung erfahren hatten, wurden im Berichtsjahr in Übereinstimmung mit den geleisteten Finanzausweisen, soweit erforderlich, für den Bau neuer Linien verwendet und haben sich demnach etwas vermindert. Im Allgemeinen haben wir uns behufs Geldanlagen an bestimmte Normen gehalten, welche die Genehmigung der verwaltungs-räthlichen Kontrol-Kommission erhielten, und woraus wir hier hervorheben, dass wir die Betriebsüberschüsse, aus denen unsere Aktien und Obligationen zu verzinsen sind, den jeweiligen Scadenzen entsprechend im Wechselportefeuille anlegten, während für die disponiblen Baugelder weit-sichtigere Placements gesucht wurden. Die nachstehenden Zusammenstellungen geben über die Bewegung und den Bestand der verfügbaren Mittel Aufschluss, und wir bemerken an diesem Orte nur noch, dass wir uns bei der in Folge des Theaterbrandes in Zürich nothwendig gewordenen Neukonstituierung der Theater-Aktiengesellschaft mit zehn Aktien zum Kurse von Fr. 1500, also mit Fr. 15000 betheiligten, entsprechend dem Vorgehen anderer grösserer Bankinstitute und Unternehmungen, und mit Rücksicht darauf, dass unsere Unternehmung ein gewisses Interesse an dem Bestehen eines guten Theaters in Zürich hat. Eine direkt fruchtbringende Anlage ist dies nun freilich nicht, und wir haben denn auch diese Aktien von Anfang an auf ein Drittel abgeschrieben. Auch sonst haben wir den Werthschriftenbestand, in Würdigung der Kursverhältnisse, nach Schluss des Berichtsjahres einer Revision unterzogen, und die Inventarkurse sind dabei nach der Richtung einer soliden Bewerthung zum Theil nicht unwesentlich reduzirt worden, während eine Höherwerthung einzelner Effekten trotz derzeitiger besserer Kurse nicht vor-

genommen wurde. Die Abschreibungen auf Werthpapieren sind, wie aus der Gewinn- und Verlustrechnung und derjenigen über den Kapitalverkehr hervorgeht, durch Kursgewinne auf konvertirten, ausgeloozten und abgetretenen Effekten kompensirt.

An diese Bemerkungen anschliessend, geben wir nachfolgende Detail-Aufstellung, entsprechend der gleichartigen Aufstellung im Geschäftsbericht des Vorjahres:

1. Kasse, Wechsel- und Bankguthaben.

Der Kassasaldo, einschliesslich Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel,	
betrug am 31. Dezember 1889	Fr. 324,430. 81 Cts.
Dazu kam im Jahre 1890 ein Verkehr im Soll von	„ 54,936,599. 77 „
	<u>Fr. 55,261,030. 58 Cts.</u>

Davon ab:

Der Umsatz des Kassa- und Chèqueverkehrs im Haben von	„ 54,984,758. 68 „
---	--------------------

Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1890 ein Kassabestand, einschliesslich Chèqueguthaben von Fr. 276,271. 90 Cts.

Hiezu kommt:

1. Der Bestand des Wechselportefeuille am 31. Dez. 1890 mit Fr. 4,600,576. 75 Cts.

2. Separat-Konti bei der Schweizerischen Kreditanstalt:

3³/₄ 0/0 Darlehen vom 23. Juni 1890 Fr. 1,500,000. —

4 0/0 Darlehen vom 18. Juli 1890	„ 1,000,000. —	„ 2,500,000. —	„
----------------------------------	----------------	----------------	---

„	7,100,576. 75	„
---	---------------	---

Total gleich der Bilanz	<u>Fr. 7,376,848. 65 Cts.</u>
-------------------------	-------------------------------

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

Bestand des Wechsel-Portefeuille am 31. Dezember 1890.

					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Der Bestand des Wechsel-Portefeuille										
per 31. Dezember 1890 beträgt					.	.	.	.	4,600,576	75
und vertheilt sich auf folgende Fälligkeitstermine:										
				Stück.						
Monat Januar	1891	.	.	27	1,160,004	80				
„ Februar	„	.	.	38	1,100,118	95				
„ März	„	.	.	37	1,559,015	55				
„ April	„	.	.	2	18,265	60				
„ Mai	„	.	.	1	250,000	—				
„ Juni	„	.	.	1	250,000	—				
„ Juli	„	.	.	1	13,171	85				
„ August	„	.	.	1	250,000	—				
				108						
Summe wie oben							4,600,576	75		
					Eigenwechsel von Banken		Bankaccepte		Total	
Die im Portefeuille befindlichen Wechsel wurden zu folgenden Dis-										
contosätzen angelegt:										
à 3 ³ / ₈ 0/0 Disconto					1,000,000	—	—	—	1,000,000	—
„ 3 ¹ / ₂ „ „					550,000	—	—	—	550,000	—
„ 3 ³ / ₄ „ „					200,000	—	20,000	—	220,000	—
„ 4 „ „					8,000	—	175,000	—	183,000	—
„ 4 ¹ / ₈ „ „					—	—	165,000	—	165,000	—
„ 4 ¹ / ₄ „ „					502,125	—	532,134	50	1,034,259	50
„ 4 ³ / ₈ „ „					—	—	986,433	10	986,433	10
„ 4 ¹ / ₂ „ „					—	—	359,446	70	359,446	70
„ 4 ⁵ / ₈ „ „					—	—	4,000	—	4,000	—
„ 4 ³ / ₄ „ „					—	—	75,000	—	75,000	—
Zins-Obliqui					—	—	23,437	45	23,437	45
Summe					2,260,125	—	2,340,451	75	4,600,576	75

2. Werthschriften.

a) Die Werthpapiere betrugen laut Bilanz am 31. Dezember 1889 . . . Fr. 21,069,335. — Cts.

Hievon ab:

1. Abtretungen an die Pensions- und Hülfskasse und
diverse Kranken- und Kautionskassen . . . Fr. 311,000. — Cts.
2. Käufliche Abtretung an die Schweizerische Kredit-
anstalt von 2000 Stück 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen
vom 1. März 1889 à 500 Fr. . . . „ 1,000,000. — „
3. Diverse Verkäufe in Folge Konversionen, Kündungen,
Ausloosungen u. s. w. . . . „ 532,415. — „

Fr. 1,843,415. — Cts.

Davon ab:

Ankäufe von Werthpapieren im Jahre 1890 . . . „ 429,610. — „

Netto-Verminderung pro 1890 „ 1,413,805. — „

Fr. 19,655,530. — Cts.

b) Noch nicht in's Pfandbuch eingetragene Nordostbahn-Obligationen des

4 0/0 Anleihens vom 1. Oktober 1886 . . . Fr. 2,000,000. — Cts.

und des 4 0/0 Anleihens vom 1. Oktober 1887 . . . „ 280,000. — „

„ 2,280,000. — „

Bestand der Werthpapiere gemäss Bilanz am 31. Dezember 1890 Fr. 21,935,530. — Cts.

laut nachfolgendem Verzeichniss:

Bestand der Werthpapiere am 31. Dezember 1890.

Nominalbetrag		Zinssuss	Bezeichnung der Werthpapiere		Datum der Titel	Kurs	Bilanz-Werthe am 31. Dezember 1890			
Fr.	Cts.	0/0				0/0	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Schuldbriefe.										
5,140	—	4 ¹ / ₂	2	Schuldbriefe	Diverse	100	5,140	—	100,140	—
95,000	—	4	5	„		100	95,000	—		
100,140	—									
II. Diverse schweizerische Obligationen.										
1. Eidgenössische Obligationen.										
463,000	—	3 ¹ / ₂			6. Juli 1889	99	—	—	458,370	—
2. Kantonale Obligationen.										
750,000	—	3 ¹ / ₂	Kanton Bern	31. Dez. 1887	97	727,500	—	1,210,000	—	
500,000	—	3 ¹ / ₂	Kanton Solothurn	1. Okt. 1888	96 ¹ / ₂	482,500	—			
1,250,000	—			30. Juni 1889						
3. Städte- und Gemeinde-Obligationen.										
100,000	—	3 ³ / ₄	Gemeinde Riesbach	15. Juni 1889	100	100,000	—	1,069,780	—	
700,000	—	3 ¹ / ₂	Stadt Zürich	30. Nov. 1889	95	665,000	—			
149,000	—	3 ¹ / ₂	Stadt Bern	1. Mai 1884	98	146,020	—			
162,000	—	3 ¹ / ₂	Stadt Genf	15. Aug. 1889	98	158,760	—			
1,111,000	—									
4. Obligationen von Bankinstituten.										
400,000	—	4	Banque foncière du Jura, Serie J . .	31. Mai 1888	100	400,000	—	692,000	—	
100,000	—	4	„ „ „ „ „ L . .	15. Mai 1890	100	100,000	—			
200,000	—	4	Crédit foncier Franco-Canadien . .	1. Juli 1887	96	192,000	—			
700,000	—									
5. Obligationen schweizerischer Banken.										
1,033,000	—	4	459 Titel auf 15 schweiz. Bankinstitute mit Fälligkeitsterminen von 1891—1894	Diverse	100	1,033,000	—	5,073,000	—	
1,990,000	—	3 ³ / ₄			„	1,990,000	—			
1,050,000	—	3 ¹ / ₂			„	1,050,000	—			
1,000,000	—	3 ³ / ₈			„	1,000,000	—			
5,073,000	—									
6. Eisenbahn-Obligationen.										
536,500	—	Divid.	Obligationen Zürich-Zug-Luzern . .	1. Okt. 1863	100	536,500	—	586,235	—	
49,000	—	4	„ Schweiz. Centralbahn . .	16. März 1886	101 ¹ / ₂	49,735	—			
585,500	—									
9,282,640	—		Übertrag . .						9,189,525	—

Nominalbetrag		Zinssuss	Bezeichnung der Werthpapiere	Datum der Titel	Kurs	Bilanz-Werthe am 31. Dezember 1890			
Fr.	Cts.	0/0			0/0	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
9,282,640	—		Übertrag . .					9,189,525	—
			III. Ausländische Obligationen.						
600,000	—	4 1/2	Ungar. Staats-Eisenbahnen	1. Febr. 1889	98	588,000	—		
140,000	—	4	Stadt Rom (Gold) Serie IV.	1882/1884	82	114,800	—		
244,500	—	4	Stadt Mailand	12. April 1886	82	200,490	—		
500,000	—	3	Italien. Eisenbahn-Gesellschaften Serie E	1. Okt. 1889	55	275,000	—		
1,484,500	—							1,178,290	—
			IV. Züricher Theater-Aktien						
15,000	—	—	10 Stück zum Emissionspreis von Fr. 1500	1. Mai 1891	à 33,8	—	—	5,000	—
			V. Ins Pfandbuch eingetragene Nordostbahn- Obligationen.						
2,720,000	—	4	Obligationen	1. Okt. 1887	100	2,720,000	—		
3,755,000	—	4	„	1. Juni 1888	100	3,755,000	—		
2,512,500	—	4	„	1. März 1889	100	2,512,500	—		
8,987,500	—							8,987,500	—
								19,360,315	—
			VI. Bei der Zürcher Kantonal- bank als Kauttionen deponirt.						
10,000	—	4	Obligationen der Schweiz. Nordostbahn	1. Juni 1888	100	10,000	—		
281,000	—	4	„ „ Schweiz. Centralbahn	16. März 1886	101 1/2	285,215	—		
291,000	—							295,215	—
20,060,640								19,655,530	—
			VII. 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. 1890					21,935,530	—

VI. Entbehrliche Liegenschaften.

1. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn.

Der Inventarwerth der Liegenschaften betrug am 31. Dezember 1889 . . . Fr. 1,090,715. 94 Cts.

Hiezu kommen nachfolgende im Jahr 1890 erworbene, für die Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen in Folge Einführung der Linien von Etzweilen und Eglisau daselbst erforderlichen Liegenschaften, deren Werth nach Genehmigung der Baupläne und Beginn der Bauarbeiten s. Z. auf den Baukonto zu übertragen sein wird:

1. die Liegenschaft zum „Seidenhof“ in Schaffhausen mit einer Grundfläche von 4800 m² und einer Gebäude-Assekuranz von Fr. 48,000 Fr. 91,928. 65 Cts.
2. die Liegenschaft zum „Englischen Hof“ in Schaffhausen mit einer Grundfläche von 10,170 m² und einer Gebäude-Assekuranz von Fr. 60,900 „ 101,964. 80 „

Des Ferneren wurden verausgabt:

3. für die im Jahre 1889 angekaufte und für die Bahnhof-Erweiterung in Romanshorn bestimmte ehemalige „Eisen-giesserei“ daselbst „ 3,649. 25 „
- Summe . Fr. 197,542. 70 Cts.

Hievon ab:

4. Einnahmen für im Jahr 1890 verkaufte entbehrliche Landabschnitte in den Gemarkungen Wiedikon, Aussersihl, Wetzikon und Tagelschwangen, im Flächeninhalt von 2286,5 m² und im Werth von „ 10,530. — „

Verbleiben als Vermehrung im Jahr 1890 „ 187,012. 70 „

Inventar-Werth mit 31. Dezember 1890 Fr. 1,277,728. 64 Cts.

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

1. Die Einnahmen für Pacht- und Miethzinse betragen Fr. 29,230. 96 Cts.
 2. Die Ausgaben für Umbauten, Reparaturen, Steuern, Wasserzins etc. betragen „ 7,534. 85 „
- Netto-Vorschlag pro 1890 Fr. 21,696. 11 Cts.

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

2. Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, gemeinschaftlich mit der Schweizer. Kreditanstalt).

Der Saldo dieses Konto (Antheil der Nordostbahn) betrug pro 31. Dezember 1889 Fr. 250,535. 30 Cts.

Im Jahre 1890 wurde eine Landparzelle verkauft im Flächenmass von 5532 m²

und mit einer Einnahme von Fr. 200,800. — Cts.

Wovon hälftiger Antheil der Nordostbahn Fr. 100,400. — Cts.

Hievon ab:

Die Netto-Ausgaben der Korrentrechnung für die Bewirthschaftung und Instandhaltung des noch verbleibenden Landkomplexes,

Nordostbahn-Antheil „ 371. 20 „

Netto-Einnahme im Jahr 1890 „ 100,028. 80 „

Inventar-Werth pro 31. Dezember 1890 Fr. 150,506. 50 Cts.

Im laufenden Jahre wurden zwei weitere Landparzellen im Flächen-Inhalt von 3006 m² und mit einem Erlös von Fr. 107,280 verkauft, wovon der Nordostbahn ebenfalls die Hälfte zufällt mit Fr. 53,640. — Cts.

welche aber erst in der Rechnung vom Jahr 1891 erscheinen werden.

Total-Inventarwerth der entbehrlichen Liegenschaften, laut

Bilanz pro 31. Dezember 1890 Fr. 1,428,235. 14 Cts.

VII. Material-Vorräthe.

Die Werthveränderungen der Material-Vorräthe der drei verschiedenen Material-Konti im Jahre 1890 gegenüber der Bilanz auf Ende 1889 sind aus dem „Nachweis über die Verminderung der Aktiven der Bilanz“ pro 1890 unter A, Ziffer 4, ersichtlich. Die Zunahme der einzelnen Konti wird wie folgt begründet:

1. Material-Konto.

Die Vermehrung um Fr. 243,259. 50 Cts. fällt auf den Konto A „Brennmaterial“. Der Kohlenvorrath, bestehend in Briquettes, Saar- und Ruhrkohlen, betrug nämlich pro Ende 1889 15,279 Tonnen, während er in Folge vermehrter Kohlenbezüge im Laufe des Jahres 1890 zu Ende Dezember gestiegen ist auf 21,329 Tonnen; es ergibt sich somit eine Vermehrung der Vorräthe um 6050 Tonnen, welche zum Durchschnittspreis von Fr. 26. 50 per Tonne einen Materialwerth von Fr. 160,325. — ergeben. Hiezu kommt die Preiserhöhung auf dem letztjährigen Lagerbestande zu Fr. 5.92 per Tonne mit Fr. 90,450. — und es ergibt sich demnach ein Zuwachs des Kohlenwerthes gegen 1889 von Fr. 250,775. —.

Bei einem Durchschnittsverbrauch von 4936 Tonnen pro Monat deckt obiger Kohlenvorrath pro Ende 1890 einen Bedarf von etwas über 4 Monaten. Die übrigen Konti, wie namentlich die „Eisen- und Schnittwaarenvorräthe“, zeigen dagegen eine Verminderung um zirka Fr. 7500.

2. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb.

Die Vermehrung um Fr. 402,616. 87 Cts. ist hauptsächlich der Beschaffung von Oberbaumaterial für die neue Linie Dielsdorf-Niederweningen zuzuschreiben, indem für dieselbe angeschafft wurden zirka 10,000 Holzschnellen, sowie die dazu erforderlichen Bahnhofhölzer, 600 Tonnen Stahlschienen und das dazu gehörende

Befestigungsmaterial. Im Fernern sind zirka 160 Tonnen eiserne Normalschwellen angeschafft worden, die wegen verspäteter Lieferung und vorgerückter Jahreszeit im Berichtsjahre nicht mehr eingelegt werden konnten; das Gleiche war der Fall mit dem Einlegen der vorhandenen 35 Weichen und Kreuzungen, welche Arbeit in Folge frühzeitigen Eintritts des Frostes im Spätjahr 1890 auf 1891 verschoben werden musste.

Sodann ist die Vermehrung der Vorräthe auch darauf zurückzuführen, dass im Jahre 1891 bedeutende Erweiterungen von Geleiseanlagen in den Bahnhöfen Zürich, Winterthur und Romanshorn und einigen anderen Stationen zur Ausführung kommen, für welche das Oberbaumaterial zum Theil schon im Berichtsjahre beschafft wurde. Endlich ist die Erwerbung eines grösseren Komplexes Land im Hard-Aussersihl zu erwähnen, der zur Ausbeutung von Kies behufs Erweiterung des Rangirbahnhofs in Zürich verwendet werden wird.

3. Werkstätte-Konto.

Die Erhöhung um Fr. 81,352. 32 Cts. vertheilt sich auf nachfolgende Vermehrung der Vorräthe der Werkstätte:

- a. für Lokomotiven: 3 Reservekessel, Bandagen, Siederöhren, Dampfzylinder etc.;
- b. für Wagen: Bandagen, Pufferhülsen, Lagerbüchsen und Bestandtheile für Schleifer-, Wenger- und Westinghousebremsen;

sodann:

- c. auf den Konto „Noch nicht vollendete Arbeiten“, wie Erstellen von Wengerbremsen für 18 und Anfertigen von Injectoren für 12 Lokomotiven, Umbau eines Personenwagens, etc.

VIII. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren und Kreditoren.

Laut den der Bilanz als Beilage beigedruckten Ausweisen betrugen

1. Die „Diversen Debitoren“ pro 31. Dezember 1889	Fr. 613,747. 26 Cts.
pro 31. Dezember 1890 dagegen nur	„ 433,943. 15 „

Dieser Konto erzeugt somit eine Verminderung von Fr. 179,804. 11 Cts.

2. Die „Diversen Kreditoren“ betrugen	
pro 31. Dezember 1889	Fr. 1,123,824. 84 Cts.
pro 31. Dezember 1890 dagegen	„ 1,621,931. 62 „

Dieser Konto erzeugt mithin eine Vermehrung von „ 498,106. 78 „

Als Saldo ergibt sich gegenüber dem Jahr 1889 pro Ende 1890 eine Zunahme des Überschusses der „Diversen Kreditoren“ über die „Diversen Debitoren“ von Fr. 677,910. 89 Cts.

Abgesehen von Verschiebungen einzelner Konti vom Soll ins Haben und umgekehrt, die mehr oder weniger auf Zufälligkeit beruhen und einen Netto-Betrag von Fr. 219,931. 71 Cts. ausmachen, ist die restirende Summe in der Hauptsache auf nachfolgende Positionen zurückzuführen:

- a. Die Konzessionsgebühren an den Bund für die Jahre 1888 und 1889 haben wir, soweit dieselben bedingt anerkannt sind, unter Kapitel V. C. 6 „Steuern und Abgaben“ der Betriebsausgaben pro 1890 verrechnet, und, weil deren Ausbezahlung noch aussteht, einstweilen dem Konto „Diverse Kreditoren“ gutgeschrieben mit „ 109,970. 53 „

Übertrag Fr. 329,902. 24 Cts.

	Übertrag	Fr. 329,902. 24 Cts.
b. Behufs Deckung von Korrent-Guthaben der Pensions- und Hilfs-Kasse pro 31. Dezember 1890 wurden bei der Aktien-Gesellschaft Leu & Co.-Zürich vierprozentige Kassa-Obligationen gezeichnet, welche erst auf 31. Januar 1891 einzuzahlen und dieser Firma daher pro Ende 1890 gutzuschreiben waren mit	„	195,000. — „
c. Die „Unvollendeten Bauobjekte“ erzeugen pro Ende 1890 gegen 1889 eine Werthverminderung von	„	75,354. 49 „
d. Endlich sind die Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn an die Coupons-Zahlstellen pro Ende 1890 gegen 1889 geringer um	„	77,654. 16 „
	Summe wie oben	<u>Fr. 677,910. 89 Cts.</u>

B. Passiven.

1. Der Titel „Schwebende Schulden“ weist gegenüber dem Jahre 1889 eine Vermehrung aus von Fr. 543,236. 23 Cts.

Von dieser Summe haben wir unter der vorhergehenden Ziffer IX den Titel „Diverse Hauptbuch-Kreditoren“ mit	Fr. 498,106. 78 Cts.	bereits begründet; weitere
„	132,421. 83 „	Korrentguthaben der P.- & H.-K. wurden in den ersten Monaten des Jahres 1891 in Schuldbriefen angelegt.
„	412. 78 „	fallen auf Korrentsaldo der Baar-Kautionen von Angestellten.
	<u>Fr. 630,941. 39 Cts.</u>	
Hievon gehen ab	„ 87,705. 16 „	für Verminderung der Konti „Ausstehende Coupons und Rata-Zinse, ausstehende Obligationen und Baar-Kautionen von Bauunternehmern.“

Netto-Vermehrung Fr. 543,236. 23 Cts.

2. Die „Spezialfonds“ erzeugen eine unwesentliche, vom Versicherungsfond herrührende Vermehrung von Fr. 4,929. 32 Cts.
da der Erneuerungsfond auch im Berichtsjahr die statutarische Maximalhöhe von acht Millionen Franken beibehalten hat.
3. Der „Aktiv-Saldo“ der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn weist eine Zunahme von Fr. 813,152. 61 Cts.
aus, welche in Abschnitt IV. D dieses Berichtes unter „Finanz-Ergebniss“ 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 3,361,761 Kilometer zurückgelegt.

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

Im Jahr 1890 wurden im Ganzen 236,840 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 419 Zugskilometer mehr als im Jahr 1889 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

	1889	1890
	Kilometer	Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	2,239,667	2,418,138
2. Gemischte Züge	398,838	331,036
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	294,421	338,327
	2,932,926	3,087,501
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	9,194	38,455
2. Fakultativ-Güterzüge	182,801	235,805
	3,124,921	3,361,761

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1889 (564 Kilometer)			1890 (564 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Nordostbahn (eigenes Netz).									
5,935,964	60	35.79	I. Ertrag des Personentransportes	6,303,140	77	36.68	367,176	17	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:						
424,067	61	2.56	1. Vom Gepäck	441,521	39	2.58	17,453	78	—
277,030	01	1.67	2. Von Thieren	272,434	77	1.58	—	—	4,595
8,998,614	02	54.25	3. Von Gütern	9,256,553	27	53.86	257,939	25	—
9,699,711	64	58.48		9,970,509	43	58.02	270,797	79	—
15,635,676	24	94.27		16,273,650	20	94.70	637,973	96	—
			III. Verschiedene Einnahmen:						
859,563	47	5.18	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	848,451	03	4.98	—	—	11,112
74,169	65	0.45	2. Ertrag von Hilfsgeschäften . . .	44,149	96	0.26	—	—	30,019
16,697	02	0.10	3. Sonstige Einnahmen	18,623	37	0.11	1,926	35	—
950,430	14	5.73		911,224	36	5.30	—	—	39,205
16,586,106	38	100	. . . Total der Einnahmen . . .	17,184,874	56	100	598,768	18	—

Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr beträgt nahezu 6 0/0 der vorjährigen Einnahmen und geht somit über das unter normalen Verhältnissen gewohnte Mass hinaus. Sie erklärt sich zum Theil durch die aussergewöhnliche Frequenz während des eidgenössischen Schützenfestes in Frauenfeld. Doch hat dieses Fest in Folge der Massnahme, dass im Bereiche der Nordostbahn die einfachen Billete für Hin- und Rückfahrt benutzbar erklärt wurden, vorwiegend die Frequenz und Einnahme aus einfachen Billeten beeinflusst; daher denn auch die in diesen eingetretene Steigerung (Tabelle 2). Zur richtigen Beleuchtung der einschlägigen Ziffern darf jedoch nicht übersehen werden, dass sie schon im Vorjahre durch die Pariser Ausstellung erheblich gesteigert worden sind; der Wegfall dieses Faktors ist die Ursache, dass in II. Klasse einfacher Fahrt sich eine Mindereinnahme und in III. Klasse eine geringere Mehreinnahme ergeben hat, als wie sie sich aus der Mehrfrequenz nach Frauenfeld berechnet hätte. Die grösste Vermehrung der Frequenz und der Einnahmen ergibt sich aus Retourbilleten III. Klasse und aus kombinirbaren Billeten; die ebenfalls verhältnissmässig grosse Mehreinnahme aus Abonnements ist auf Rechnung der neuen Abonnements für halbe Billete zu setzen, und die ausnahmsweise starke Mehreinnahme aus Lustfahrtbilleten I. Klasse ist lediglich durch Nachverrechnung von pendenten Posten im internationalen Verkehre mit Italien, die nicht früher erledigt werden konnten, entstanden. Die mittlern Ergebnisse pro Reisenden — Transportlänge und Transporttaxe — haben sich zwar wieder vermindert, indessen nur um geringe Betreffnisse.

Im Güterverkehre weisen einige wenige Artikel (Getreide, Brennholz, Backsteine, Kalk und Gyps, Baumwollstoffe, Salz, Heu und Stroh) einen relativ bemerkenswerthen Rückgang auf; die meisten andern Transportartikel von grösserer Bedeutung erzeugen aber eine erhebliche Zunahme, ganz besonders die Eisenartikel und die Bausteine, sodann — ausnahmsweise — Obst. Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr ist desswegen eine so beträchtliche, weil sich die Verkehrsvermehrung ausserdem auch auf die höher klassifizirten Güter erstreckt. Das mittlere Ergebniss pro Tonnenkilometer ist in Folge dessen von 8,92 Cts. auf 9,09, also um 0,19 Cts. gestiegen, eine anscheinend sehr kleine Ziffer, die aber auf die transportirten 101,806,424 Tonnenkilometer Fr. 193,432.20 Cts. repräsentirt. — Der starke Ausfall in den Lokalspesen rührt wesentlich von Mindereinnahmen des Lagerhauses Romanshorn an Lagergebühren in Folge des geringern Lagerverkehrs her; doch hat sich auch der Einfluss des neuen Tarifs für Nebengebühren geltend gemacht.

Bezüglich des Titels „Verschiedene Einnahmen“ verweisen wir auf den Nachweis der Differenzen unter dem Titel D. Finanzergebniss (Seite 72 und 73).

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1889		1890		1889			1890		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
I. Personentransport.										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	26,562	0.41	26,154	0.37	176,764.38	2.93		172,344.15	2.73	
" " . . . II. "	240,601	3.70	242,755	3.45	759,285.09	12.79		735,324.87	11.67	
" " . . . III. "	1,276,396	19.60	1,340,678	19.08	1,362,166.00	22.95		1,431,687.05	22.71	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	4,881	0.08	3,661	0.05	3,040.59	0.05		2,445.72	0.04	
" " . . . III. "	98,299	1.51	70,482	1.00	40,787.50	0.69		30,621.96	0.49	
Hin- und Rückfahrt . . I. "	11,458	0.18	9,740	0.14	38,552.90	0.65		32,575.06	0.52	
" " " . . . II. "	466,486	7.16	495,938	7.06	611,125.32	10.29		626,048.93	9.93	
" " " . . . III. "	3,289,782	50.52	3,606,706	51.32	2,112,812.45	35.59		2,314,108.77	36.71	
Abonnementsbillete . . II. "	134,630	2.07	126,136	1.79	67,050.13	1.13		90,453.59	1.43	
" " " . . . III. "	540,239	8.30	632,878	9.01	108,534.88	1.83		133,349.43	2.12	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	54,139	0.83	46,001	0.66	46,411.16	0.78		45,110.90	0.72	
" " " . . . I. "	137	0.00	29	0.00	685.85	0.01		126.94	0.00	
Gesellschaften und Schulen II. "	16,597	0.25	17,684	0.25	23,487.73	0.40		7,477.37	0.12	
" " " . . . III. "	134,592	2.07	120,587	1.72	141,970.60	2.39		122,965.37	1.95	
" " " . . . I. "	3,142	0.05	1,832	0.03	19,501.95	0.33		52,220.45	0.83	
Lust- und Rundfahrten . II. "	20,983	0.32	17,825	0.25	72,052.44	1.21		70,612.81	1.12	
" " " . . . III. "	27,118	0.41	30,405	0.43	54,192.92	0.91		57,463.93	0.91	
" " " . . . I. "	12,639	0.19	17,615	0.25	40,716.90	0.69		55,581.87	0.88	
Coupons für combinirbare II. "	89,634	1.38	122,747	1.75	175,612.30	2.96		214,457.46	3.40	
Rundreise-Billets . . . III. "	63,045	0.97	97,721	1.39	81,213.51	1.37		108,164.14	1.72	
Total	6,511,360	100	7,027,574	100	5,935,964.60	100		6,303,140.77	100	
Rekapitulation nach Klassen:										
I. Klasse	53,938	0.83	55,370	0.79	276,221.98	4.65		312,848.47	4.96	
II. "	973,812	14.95	1,026,746	14.61	1,711,653.60	28.84		1,746,820.75	27.72	
III. "	5,483,610	84.22	5,945,458	84.60	3,948,089.02	66.51		4,243,471.55	67.32	
Total	6,511,360	100	7,027,574	100	5,935,964.60	100		6,303,140.77	100	
II. Gepäcktransport	Tonnen		Tonnen							
	23,036		24,067		424,067.61			441,521.39		
III. Viehtransport.	Stück		Stück							
Klasse I	7,232	2.83	7,735	3.59	277,030.01			272,434.77		
" II	49,501	19.33	51,322	23.85						
" III	80,849	31.57	87,043	40.44						
" IV	118,520	46.27	69,129	32.12						
Total	256,102	100	215,229	100	277,030.01			272,434.77		
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen							
Eilgut	60,116	3.17	69,075	3.46	8,236,125.22	91.53	8,590,285.61	92.80		
Stückgutklasse I	130,686	6.89	134,716	6.75						
" II	138,467	7.30	143,105	7.17						
Wagenladungsklasse A . .	60,731	3.20	62,142	3.11						
" B	87,022	4.59	89,536	4.49						
Spezial-Tarif Ia	37,205	1.96	40,319	2.02						
" Ib	347,098	18.30	333,378	16.72						
" IIa	18,079	0.95	17,847	0.89						
" IIb	75,211	3.97	105,911	5.31						
" IIIa	45,943	2.42	49,778	2.49						
" IIIb	896,022	47.25	948,488	47.59						
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahme provision u. dgl.)	.	.	.	.	762,488.80	8.47		666,267.66	7.20	
Total	1,896,580	100	1,994,295	100	8,998,614.02	100		9,256,553.27	100	
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	15,635,676.24	.		16,273,650.20	.	

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1890 = 564 Kilom., 1889 = 564 Kilom.)						1889	1890
Personentransport.							
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	10,524.76	11,175.78
" " Reisenden	.	.	.	.	"	0.91	0.90
" " " und Bahnkilometer	.	.	.	.	Centimes	4.46	4.45
Zahl der Personenkilometer	.	.	.	.	.	133,105,345	141,534,109
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	.	.	.	.	Kilometer	20.44	20.16
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	.	.	.	.	Reisende	236,002	250,947
Auf jeden Bahnkilometer kommen	.	.	.	.	"	11,545	12,460
" " Personen-Wagenachsenkilometer kommen	.	.	.	.	"	5.94	5.54
Gepäcktransport.							
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	751.89	782.85
" " Tonne	.	.	.	.	"	18.41	18.35
" " Tonnenkilometer	.	.	.	.	Centimes	56.39	56.43
" " Reisenden	.	.	.	.	"	6.51	6.28
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	.	.	.	752,006	782,460
Jede Tonne hat befahren	.	.	.	.	Kilometer	32.64	32.51
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	.	.	.	.	Tonnen	1,333	1,387
Auf jeden Bahnkilometer kommen	.	.	.	.	"	41	43
" " Reisenden	"	.	.	.	Kilogr.	3.54	3.42
Viehtransport.							
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	491.19	483.04
" " Stück	.	.	.	.	"	1.08	1.27
" " Tonnenkilometer	.	.	.	.	Centimes	23.49	24.91
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	.	.	.	1,179,296	1,093,765
Gütertransport.							
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	15,954.99	16,412.32
" " Tonne	.	.	.	.	"	4.74	4.64
" " Tonnenkilometer	.	.	.	.	Centimes	8.92	9.09
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	.	.	.	100,901,689	101,806,424
Jede Tonne hat befahren	.	.	.	.	Kilometer	53.20	51.05
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	.	.	.	.	Tonnen	178,904	180,508
" jeden Bahnkilometer kommen	.	.	.	.	"	3,363	3,536
" " Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	.	.	.	.	"	1.68	1.67
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	27,722.83	28,853.99
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	.	.	.	.	"	1,685.16	1,615.65
Totaleinnahme per Bahnkilometer	.	.	.	.	"	29,407.99	30,469.64

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten														
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter											
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . . .	420,009	1,297	16,071	4,124	9,962	9,350	4,606	7,634	3,293	23,961	1,055	4,903	2,125	61,297	132,310
Februar . . .	409,510	1,362	17,174	4,665	10,415	9,834	4,514	7,886	3,119	29,647	1,175	4,592	2,508	69,340	147,695
März . . .	475,168	1,630	12,586	4,667	12,074	12,883	5,502	8,616	3,809	23,083	1,382	6,793	4,177	86,573	169,559
April . . .	573,859	1,801	12,769	5,251	11,009	12,794	5,097	7,735	3,325	21,997	1,162	7,405	4,165	84,296	164,236
Mai . . .	699,029	2,067	16,775	7,559	11,258	12,602	5,432	7,186	3,424	22,890	1,422	7,183	4,567	83,742	167,265
Juni . . .	578,393	2,028	12,976	5,476	10,404	10,959	4,435	6,566	3,404	21,825	1,366	6,393	4,787	80,814	156,429
Juli . . .	870,218	2,743	14,539	6,501	11,097	11,410	4,907	5,833	3,473	26,068	1,313	6,709	5,055	88,465	170,831
August . . .	689,235	2,823	20,784	6,615	11,357	11,108	4,641	5,892	3,417	35,041	1,427	5,898	4,598	82,270	172,264
September . .	662,127	2,537	26,310	5,432	11,986	12,419	5,398	7,122	3,415	33,197	1,819	8,193	5,201	80,271	174,453
Oktober . . .	616,414	2,312	29,277	6,591	12,850	17,019	7,347	9,881	3,387	34,174	3,108	36,070	5,305	91,087	226,819
November . .	540,925	1,883	19,732	6,665	11,475	12,642	5,577	6,971	3,202	31,489	1,514	6,894	4,110	73,986	164,525
Dezember . .	492,687	1,584	16,236	5,529	10,829	10,085	4,686	8,214	3,051	30,006	1,104	4,878	3,180	66,347	147,909
Total gegenüber 1889:	7,027,574	24,067	215,229	69,075	134,716	143,105	62,142	89,536	40,319	333,378	17,847	105,911	49,778	948,488	1,994,295
mehr . . .	516,214	1,031	—	8,959	4,030	4,638	1,411	2,514	3,114	—	—	30,700	3,835	52,466	97,715
weniger . . .	—	—	40,873	—	—	—	—	—	—	13,720	232	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
											1890		1889	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	298,937	66	22,630	62	20,243	32	641,111	—	982,922	60	1,742	77	1,773	65
Februar . . .	315,350	26	23,147	90	20,161	24	645,507	09	1,004,166	49	1,780	44	1,661	48
März . . .	392,416	03	28,005	11	18,330	40	775,521	08	1,214,272	62	2,152	97	2,133	90
April . . .	500,659	86	32,829	11	20,263	93	737,262	01	1,291,014	91	2,289	03	2,258	88
Mai . . .	631,440	24	37,917	17	23,892	31	765,452	62	1,458,702	34	2,586	35	2,417	86
Juni . . .	547,545	37	37,631	65	20,443	31	720,878	13	1,326,498	46	2,351	95	2,366	08
Juli . . .	884,509	20	54,818	67	19,472	29	769,975	53	1,728,775	69	3,065	21	2,730	26
August . . .	765,181	14	57,105	69	22,788	62	780,404	99	1,625,480	44	2,882	06	2,781	51
September . .	651,139	01	47,581	03	33,374	66	828,799	78	1,560,894	48	2,767	54	2,764	71
Oktober . . .	541,502	33	40,228	54	29,395	60	1,049,573	42	1,660,699	89	2,944	50	2,664	08
November . .	407,508	28	31,622	05	23,024	21	818,057	70	1,280,212	24	2,269	88	2,184	75
Dezember . .	366,951	39	28,003	85	21,044	88	724,009	92	1,140,010	04	2,021	29	1,985	67
Total gegenüber 1889:	6,303,140	77	441,521	39	272,434	77	9,256,553	27	16,273,650	20	28,853	99	27,722	83
mehr . . .	367,176	17	17,453	78	—	—	257,939	25	637,973	96	1,131	16	—	—
weniger . . .	—	—	—	—	4,595	24	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	*	*	*	Güter			Gegenüber 1889		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück						Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
1. Rorschach	64,501	206	427	11,777	29,549	41,326	- 1,263	+ 1,914	23	7
2. Horn	19,766	34	64	6,795	8,335	15,130	- 677	+ 558	76	23
3. Arbon	59,535	192	881	2,005	8,930	10,935	- 917	+ 669	26	36
4. Egnach	21,768	59	393	1,293	4,027	5,320	- 383	- 495	64	63
5. Romanshorn	110,728	482	11,734	194,481	44,039	238,520	+ 348	- 24,945	8	2
6. Uttwil	11,802	23	43	1,216	1,609	2,825	+ 518	+ 402	116	94
7. Kesswil	11,962	22	89	882	1,221	2,103	+ 347	- 226	114	106
8. Güttingen	16,751	24	225	1,049	1,811	2,860	+ 170	- 171	95	93
9. Altnau	16,719	41	224	810	803	1,613	+ 1,657	+ 210	96	116
10. Münsterlingen	19,802	47	112	1,615	2,282	3,897	+ 185	+ 933	75	78
11. Kreuzlingen	23,218	96	73	2,978	5,438	8,416	+ 2,449	+ 2,713	61	43
12. Konstanz	63,707	260	1,069	19,527	7,020	26,547	- 1,806	- 3,456	25	13
13. Emmishofen-Egelshofen	20,753	44	280	2,938	3,249	6,187	+ 145	- 878	69	52
14. Tägerwilen	19,526	35	65	551	1,353	1,904	+ 1,850	+ 633	78	110
15. Ermatingen	25,736	142	540	1,426	1,484	2,910	+ 2,218	+ 252	56	91
16. Mannenbach	9,329	30	105	589	372	961	+ 661	+ 179	123	130
17. Berlingen	7,387	16	94	560	573	1,133	- 157	+ 185	133	125
18. Steckborn	18,993	67	135	1,833	2,252	4,085	+ 433	+ 598	82	76
19. Mammern	13,138	24	145	364	508	872	- 669	+ 119	109	131
20. Eschenz	7,662	18	219	977	806	1,783	- 457	+ 511	131	113
21. Stein am Rhein	21,198	71	600	2,865	3,781	6,646	+ 474	+ 821	66	51
22. Etzweilen	6,471	8	534	372	145	517	- 81	+ 253	137	139
23. Hemmishofen	7,051	5	100	1,071	908	1,979	+ 155	- 164	134	109
24. Ramsen	10,145	12	1,296	1,718	351	2,069	- 255	+ 621	120	107
25. Arlen-Rielasingen	12,447	8	37	1,610	3,948	5,558	- 890	+ 662	111	59
26. Singen	15,882	17	10,665	18,014	18,657	36,671	- 1,079	+ 7,664	99	9
27. Stammheim	18,397	72	1,967	2,527	2,778	5,305	+ 610	+ 183	87	64
28. Ossingen	9,969	25	829	1,016	600	1,616	+ 160	- 135	121	115
29. Thalheim-Altkon	13,267	60	289	776	304	1,080	+ 255	+ 44	108	126
30. Dynhard	7,461	21	104	850	648	1,498	+ 185	- 122	132	117
31. Seuzach	8,482	7	49	1,065	176	1,241	+ 935	+ 672	129	123
32. Oberwinterthur	9,372	15	54	569	4,090	4,659	+ 457	+ 1,673	122	70
33. Amriswil	64,005	308	3,147	4,160	9,838	13,998	+ 4,990	+ 186	24	26
34. Erlen	31,603	138	987	783	2,356	3,139	+ 2,735	- 385	48	90
35. Sulgen	42,768	96	588	765	1,636	2,401	+ 1,524	- 662	34	102
36. Kradolf	18,338	58	67	1,299	3,096	4,395	+ 1,028	+ 96	88	72
37. Sitterthal	12,798	34	134	1,967	6,536	8,503	+ 1,952	+ 973	110	42
38. Bischofzell	36,052	180	1,702	2,298	5,767	8,065	+ 400	- 1,135	42	46
39. Hauptwil	14,737	45	351	809	3,859	4,668	+ 1,332	+ 249	103	69
Übertrag	923,226	3,042	40,417	298,200	195,135					

* 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 Billetten, mit Verdopplung der Retourbillette.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1889		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	923,226	3,042	40,417	298,200	195,135					
40. Arnegg	18,721	66	79	893	3,996	4,889	+ 699	+ 910	83	68
41. Gossau	24,944	37	825	500	2,678	3,178	+ 502	- 397	59	89
42. Bürglen	38,880	93	1,210	3,505	9,956	13,461	+ 2,134	+ 170	38	29
43. Weinfelden	69,462	234	2,610	3,708	8,475	12,183	+ 7,366	- 445	21	33
44. Märstetten	37,720	62	2,395	5,305	7,627	12,932	+ 5,312	+ 26	40	31
45. Müllheim-Wigoltingen .	43,745	112	1,656	2,793	5,236	8,029	+ 8,174	- 69	33	47
46. Felben	32,948	46	1,250	1,435	1,218	2,653	+ 6,525	+ 24	46	98
47. Frauenfeld	103,394	382	2,133	10,778	27,345	38,123	+ 14,293	+ 5,634	11	8
48. Islikon	39,563	57	293	895	1,346	2,241	+ 9,575	+ 459	37	105
49. Wiesendangen	36,776	24	184	254	1,462	1,716	+ 7,735	+ 382	41	114
50. Winterthur	426,466	1,374	5,424	38,657	101,220	139,877	+ 53,885	- 6,487	2	3
51. Hettlingen	20,130	16	51	413	445	858	+ 566	+ 364	73	132
52. Henggart	25,303	101	704	1,600	1,177	2,777	+ 1,453	+ 483	57	96
53. Andelfingen	33,429	94	759	2,484	1,785	4,269	+ 1,311	+ 846	44	74
54. Marthalen	28,792	73	780	2,513	3,149	5,662	+ 1,803	+ 468	51	58
55. Dachsen	22,315	59	178	237	411	648	+ 2,295	- 466	63	138
56. Schaffhausen	76,683	477	3,732	31,911	25,036	56,947	+ 6,180	+ 1,102	18	4
57. Töss	16,592	46	24	6,826	21,993	28,819	+ 216	+ 6,207	97	11
58. Wülflingen	12,187	19	16	3,576	10,966	14,542	- 2,567	+ 6,800	113	25
59. Pfungen-Neftenbach .	28,397	31	76	10,126	9,157	19,283	+ 2,081	- 759	52	19
60. Embrach-Rorbas . . .	41,359	123	157	6,275	6,932	13,207	- 718	- 90	35	30
61. Bülach	51,587	150	2,036	3,209	6,185	9,394	+ 56	+ 3,736	29	38
62. Niederglatt	22,863	92	363	1,468	1,104	2,572	+ 1,057	- 275	62	100
63. Buchs (Zürich) . . .	4,575	7	133	72	147	219	+ 183	- 31	141	144
64. Otelfingen	11,875	41	1,032	1,022	345	1,367	+ 420	- 826	115	118
65. Würenlos	13,600	35	19	457	210	667	+ 812	+ 47	106	137
66. Glattfelden	8,329	26	40	526	790	1,316	+ 151	+ 138	130	121
67. Eglisau	29,759	191	1,453	4,055	1,697	5,752	+ 836	+ 517	49	57
68. Zweidlen	2,353	4	27	714	1,594	2,308	- 199	- 7	145	103
69. Weiach-Kaiserstuhl .	14,521	46	356	2,665	1,008	3,673	+ 333	+ 472	104	83
70. Rümikon	4,174	15	72	4,039	100	4,139	+ 232	+ 1,015	143	75
71. Reckingen	5,795	7	53	5,099	849	5,948	+ 542	+ 1,004	140	54
72. Zurzach	17,411	84	430	2,023	1,186	3,209	+ 1,346	- 80	92	88
73. Koblenz	18,584	26	474	5,122	3,658	8,780	+ 3,705	+ 1,565	84	40
74. Kemptthal	52,522	23	247	2,045	5,268	7,313	+ 6,402	+ 347	28	50
75. Effretikon	90,337	56	4,494	1,513	2,387	3,900	+ 5,358	- 978	12	77
76. Illnau	20,406	54	608	613	1,918	2,531	+ 2,913	- 248	71	101
77. Fehraltorf	15,972	43	291	1,050	1,831	2,881	- 512	- 826	98	92
78. Pfäffikon	32,972	141	545	3,016	10,860	13,876	+ 968	+ 3,511	45	27
Übertrag	2,518,667	7,609	77,626	471,592	487,882					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1889		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,518,667	7,609	77,626	471,592	487,882					
79. Kempten . . .	17,612	129	267	1,310	4,626	5,936	— 93 —	529	91	55
80. Wetzikon . . .	12,432	29	81	1,273	3,752	5,025	— 482 +	288	112	66
81. Hinweil . . .	15,152	63	271	782	2,909	3,691	+ 701 +	347	102	82
82. Bassersdorf . . .	26,524	58	413	515	1,793	2,308	+ 2,957 +	53	54	104
83. Kloten . . .	17,782	89	156	1,009	804	1,813	+ 232 +	174	89	112
84. Seebach . . .	1,993	8	1	227	1,612	1,839	+ 330 +	407	146	111
85. Affoltern b. H. . .	4,394	6	32	47	98	145	— 200 —	626	142	146
86. Regensdorf-Watt. .	8,758	16	59	156	635	791	— 108 +	32	125	134
87. Buchs-Dällikon . .	8,519	10	50	106	291	397	— 682 +	44	128	142
88. Dietlikon . . .	27,528	19	95	1,314	1,955	3,269	+ 2,179 —	973	53	87
89. Wallisellen . . .	78,825	85	132	1,718	3,256	4,974	+ 9,943 +	288	15	67
90. Örlikon*) . . .	185,213	134	264	6,512	19,641	26,153	+ 19,075 +	2,835	3	14
91. Glattbrugg . . .	13,496	26	60	134	715	849	+ 346 +	50	107	133
92. Rümlang . . .	17,761	18	121	777	3,027	3,804	+ 3,255 +	708	90	79
93. Oberglatt . . .	15,591	42	241	245	185	430	+ 1,257 —	63	100	141
94. Niederhasli . . .	7,026	33	111	76	128	204	+ 181 +	34	135	145
95. Dielsdorf . . .	34,768	95	1,007	40,672	2,445	43,117	+ 4,589 +	17,795	43	5
96. Zürich † . . .	948,696	4,750	8,554	98,043	357,921	455,964	+ 63,311 +	47,598	1	1
97. Enge . . .	165,017	290	584	1,673	2,751	4,424	+ 22,178 +	249	4	71
98. Wollishofen . . .	44,461	33	84	14,366	28,603	42,969	+ 5,415 +	2,139	32	6
99. Bendlikon (Kilchberg) .	88,981	45	85	531	2,182	2,713	+ 14,582 +	925	13	97
100. Rüschlikon . . .	56,368	57	67	712	2,612	3,324	+ 5,183 —	133	27	86
101. Thalweil . . .	123,931	150	356	3,949	17,468	21,417	+ 11,924 +	771	7	15
102. Oberrieden . . .	38,306	37	91	1,667	2,080	3,747	+ 1,745 —	1,068	39	81
103. Horgen . . .	126,304	351	215	6,999	12,787	19,786	+ 9,553 +	273	6	18
104. Au (Zürich) . . .	20,091	52	120	—	490	490	+ 1,709 —	20	74	140
105. Wädensweil . . .	109,694	383	766	9,411	19,477	28,888	+ 11,180 +	3,221	9	10
106. Richtersweil . . .	73,530	233	659	8,448	12,927	21,375	+ 6,420 +	160	19	16
107. Pfäffikon (Schwyz) .	18,474	35	210	985	1,007	1,992	+ 1,575 +	351	86	108
108. Lachen . . .	32,111	96	3,193	2,782	5,108	7,890	+ 476 —	155	47	48
109. Siebnen (Wangen) .	25,297	47	1,080	1,633	4,226	5,859	+ 725 +	49	58	56
110. Reichenburg . . .	17,214	69	510	431	895	1,326	+ 284 —	75	93	120
111. Bilten . . .	10,239	15	162	327	343	670	+ 273 +	89	119	136
112. Ziegelbrücke . . .	9,087	14	131	652	311	963	+ 710 —	95	124	129
113. N.-O.-Urnen . . .	20,700	42	140	701	2,734	3,435	+ 1,330 +	583	70	85
114. Näfels-Mollis . . .	20,366	69	155	2,844	4,897	7,741	+ 1,321 +	1,850	72	49
115. Netstal . . .	11,326	49	90	1,451	6,791	8,242	— 360 +	442	117	45
116. Glarus . . .	70,286	280	1,283	6,646	14,192	20,838	+ 1,947 +	15	20	17
117. Ennenda . . .	21,740	50	17	1,093	8,116	9,209	— 22 —	1,253	65	39
Übertrag . . .	5,064,260	15,616	99,539	693,809	1,043,672					

*) 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 1889		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per-sonen-zahl	Güter-gewicht
Übertrag	5,064,260	15,616	99,539	693,809	1,043,672					
118. Mitlödi	19,502	29	19	3,737	1,704	5,441	- 619 +	3,289	79	62
119. Schwanden	51,126	90	1,701	4,699	10,289	14,988	- 734 +	20	30	24
120. Nidfurn-Haslen	18,546	27	29	518	2,098	2,616	- 1,515 +	123	85	99
121. Luchsingen	26,156	43	121	1,599	8,008	9,607	+ 2,195 +	3,396	55	37
122. Diesbach	8,574	6	31	419	658	1,077	- 32 +	258	127	127
123. Rüti (Glarus)	5,812	7	115	422	884	1,306	- 126 -	11	139	122
124. Linthal	21,189	47	275	2,104	3,437	5,541	+ 951 -	539	67	60
125. Altstetten	104,087	98	2,173	5,855	7,991	13,846	+ 8,798 +	10	10	28
126. Schlieren	47,479	55	882	2,575	5,748	8,323	+ 4,291 +	2,951	31	44
127. Dietikon	77,221	91	484	3,302	9,479	12,781	+ 7,307 +	3,502	17	32
128. Killwangen	20,871	34	151	765	438	1,203	+ 1,850 -	258	68	124
129. Wettingen	19,612	31	59	1,889	2,387	4,276	+ 1,475 +	669	77	73
130. Baden-Oberstadt	23,592	51	133	13,830	2,624	16,454	- 1,377 -	3,949	60	22
131. Dätwyl	8,675	25	62	1,200	1,625	2,825	- 632 +	903	126	95
132. Mellingen	19,282	82	512	4,204	1,308	5,512	- 595 -	879	81	61
133. Mägenwyl	3,393	9	20	3,250	350	3,600	+ 82 -	211	144	84
134. Othmarsingen	6,960	18	66	772	225	997	- 658 -	81	136	128
135. Lenzburg	29,585	85	838	3,452	7,553	11,005	- 79 +	111	50	35
136. Hunzenschwyl	6,428	24	19	154	165	319	- 251 -	169	138	143
137. Suhr	10,282	19	499	2,974	2,216	5,190	- 97 -	82	118	65
138. Baden	140,741	684	1,226	4,700	13,136	17,836	+ 7,957 +	2,420	5	21
139. Turgi	68,461	51	1,385	2,229	3,814	6,043	+ 7,752 +	618	22	53
140. Siggenthal	15,506	57	195	6,527	2,247	8,774	+ 1,279 +	1,806	101	41
141. Döttingen-Klingnau	19,321	48	556	1,901	1,856	3,757	+ 1,601 +	669	80	80
142. Brugg	78,819	218	4,597	12,649	5,766	18,415	+ 155 +	631	16	20
143. Schinznach	16,827	53	67	146	537	683	+ 1,462 -	211	94	135
144. Wildegg	40,677	53	326	4,162	6,925	11,087	+ 2,133 +	2,825	36	34
145. Ruppersweil	14,313	12	19	391	972	1,363	- 37 -	245	105	119
146. Aarau	83,117	330	1,923	17,896	9,892	27,788	+ 6,778 -	4,499	14	12
Zürich-Zug-Luzern, Bötzberrgbahn und fremde Bahnen	511,493	4,462	64,187	708,227	352,353	1,060,580	+ 27,936 +	42,325		
Rundfahrten	287,801	—	—	—	—	—	+ 71,240	—		
Transitverkehr	157,866	1,612	33,020	483,938	483,938	967,876	- 10,177 +	47,816		
Total	7,027,574	24,067	215,229	1,994,295	1,994,295					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1889	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee	14,544	3,932	12,485	3,347	27,029	7,279	+ 1,551	+ 532
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen†	24,497	24,240	21,996	9,615	46,493	33,855	+ 4,792	+ 2,535
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	59,972	40,438	63,628	206,144	123,600	246,582	+ 987	+ 13,154
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	238,593	82,617	214,296	71,548	452,889	154,165	+ 23,166	+ 1,150
Tössthalbahn	9,520	15,823	15,162	5,489	24,682	21,312	+ 6,141	+ 3,446
Südostbahn	37,799	5,464	12,039	3,405	49,838	8,869	+ 3,990	+ 1,974
Uetlibergbahn	93	—	—	—	93	—	+ 93	—
Gotthardbahn und Italien †	5,029	13,963	3,393	23,089	8,422	37,052	+ 3,195	+ 5,751
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	92,876	139,416	103,953	123,990	196,829	263,406	+ 12,256	— 3,331
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	55,051	14,739	47,723	186,368	102,774	201,107	— 1,775	+ 7,136
K. Württemberg. Staatsbahn *	7,258	3,341	9,328	14,742	16,586	18,083	+ 454	— 953
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen*	6,530	7,205	4,132	32,842	10,662	40,047	+ 180	+ 1,812
Österreich-Ungarn via Arlberg	3,569	1,175	3,358	27,648	6,927	28,823	— 2,066	+ 9,119
Total	555,331	352,353	511,493	708,227	1,066,824	1,060,580	+ 52,964	+ 42,325
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen. § Verkehr der Stationen Zürich und Örliken nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen. * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
Zürichsee-Dampfboote	29	801	5	312	34	1,113	— 76	+ 249
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	498	801	347	9,398	845	10,199	— 67	+ 677
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	5,734	2,908	6,718	2,095	12,452	5,003	+ 270	+ 846
Tössthalbahn	89	264	89	205	178	469	+ 13	— 96
Südostbahn	3,917	310	578	95	4,495	405	— 69	+ 124
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	160	475	41	1,019	201	1,494	+ 11	+ 324
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	464	1,558	1,233	4,652	1,697	6,210	+ 197	+ 662
K. Württemberg. Staatsbahn	262	195	232	369	494	564	— 20	— 352
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	950	902	670	3,368	1,620	4,270	+ 335	+ 1,122
Österreich-Ungarn via Arlberg	204	36	224	1,110	428	1,146	— 16	+ 43
Übertrag	12,307	8,250	10,137	22,623	22,444	30,873		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1889	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	12,307	8,250	10,137	22,623	22,444	30,873		
Zürichsee-Dampfboote	7	3,514	14	367	21	3,881	- 3	+ 377
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	10,479	34,090	12,176	12,943	22,655	47,033	- 2,513	+ 3,395
Tössthalbahn	46	2,055	51	146	97	2,201	+ 36	+ 416
Südostbahn	14,663	3,446	567	78	15,230	3,524	+ 2,157	+ 1,602
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	445	883	211	304	656	1,187	+ 97	+ 25
Gr. Bad. Bahn	44	218	—	668	44	886	+ 20	+ 705
K. Württemberg. Staatsbahn	14	7	—	27	14	34	- 14	+ 2
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	593	611	351	5,977	944	6,588	- 64	- 557
Österreich-Ungarn via Arlberg	3,523	2,765	2,883	11,304	6,406	14,069	- 11,302	- 598
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	753	—	591	—	1,344	—	- 199
Vereinigte Schweizerbahnen	2,600	866	2,507	219	5,107	1,085	+ 416	- 129
Tössthalbahn	141	703	170	198	311	901	+ 38	- 276
Südostbahn	10,414	1,095	2,076	418	12,490	1,513	+ 2,792	- 677
Gotthard und Italien	1,771	2,084	2,750	13,378	4,521	15,462	+ 1,352	+ 2,244
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	9,814	29,995	7,725	35,376	17,539	65,371	+ 772	+ 2,002
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	627	3,431	688	128,078	1,315	131,509	- 347	+ 3,385
K. Württemberg. Staatsbahn	16	1,258	43	15,429	59	16,687	+ 13	- 1,150
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	799	—	4,556	—	5,355	—	+ 324
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	26	—	71	—	97	—	- 25
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	41	—	25	—	66	—	- 37
Südostbahn	45	—	7	—	52	—	- 13	—
Gotthardbahn	6	54	18	1,347	24	1,401	- 53	+ 831
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	1	453	2	2,093	3	2,546	- 1	+ 803
Gr. Bad. Bahn	—	61	—	9,491	—	9,552	—	- 1,044
	Von der Südostbahn		Nach der Südostbahn					
Gotthardbahn	30	15	127	596	157	611	+ 60	+ 343
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . .	396	99	6,431	359	6,827	458	- 5,387	+ 151
Gr. Bad. Bahn	284	238	21,897	149	22,181	387	+ 3,708	+ 41
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	5,218	—	5,218	—	- 704	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	52	—	2,466	—	2,518	—	- 1,214	—
Österreich-Ungarn via Arlberg	182	—	1,057	—	1,239	—	- 811	—
Übertrag	68,500	97,810	79,572	266,811	148,072	364,621		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1889	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	68,500	97,810	79,572	266,811	148,072	364,621		
Zürichsee-Dampfboote	—	34	—	8	—	42	—	+ 42
Badische Bahn und weiter	63	7,287	185	9,679	248	16,966	+ 3	+ 3,901
Württemberg und weiter	248	2,174	583	2,612	831	4,786	- 36	- 3,415
Bayern und weiter	183	5,035	157	5,156	340	10,191	+ 74	+ 240
Oesterreich und weiter via Arlberg	6	—	3	—	9	—	+ 8	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,185	—	810	—	1,995	—	- 28
Aarg. Südbahn	75	607	321	425	396	1,032	- 67	- 228
Schweizerische Seethalbahn	1,176	603	1,242	264	2,418	867	- 107	+ 41
Gotthard und Italien	—	173	—	1,287	—	1,460	—	+ 447
Gr. Bad. Bahn	889	1,213	999	2,013	1,888	3,226	+ 292	+ 52
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	165	12,709	177	1,632	342	14,341	+ 62	+ 7,719
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	664	10,041	461	22,829	1,125	32,870	+ 135	+ 414
Österreich-Ungarn via Arlberg	1,040	3,000	1,130	28,426	2,170	31,426	- 146	- 594
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	109	—	6	—	115	—	- 46
Vorarlbergbahn	14	—	13	—	27	—	- 8	- 190
Total des Transitverkehrs	73,023	141,980	84,843	341,958	157,866	483,938	- 10,177	+ 23,908
Gesammttotal	628,354	494,333	596,336	1,050,185	1,224,690	1,544,518	+ 42,787	+ 66,233

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
					Übertrag	6,148,554	86,972,914	881,646	20,888,444
1	3,388	3,388	2,101	2,101	41	35,951	1,473,991	19,730	808,930
2	70,043	140,086	6,415	12,830	42	11,766	494,172	10,332	433,944
3	137,191	411,573	7,847	23,541	43	57,941	2,491,463	10,801	464,443
4	395,436	1,581,744	19,839	79,356	44	6,594	290,136	9,278	408,232
5	830,607	4,153,035	14,804	74,020	45	31,851	1,433,295	59,930	2,696,850
6	283,482	1,700,892	15,565	93,390	46	18,948	871,608	136,326	6,270,996
7	329,496	2,306,472	17,560	122,920	47	16,785	788,895	9,382	440,954
8	241,506	1,932,048	14,729	117,832	48	4,495	215,760	3,936	188,928
9	422,468	3,802,212	20,155	181,395	49	13,970	684,530	6,634	325,066
10	180,156	1,801,560	6,511	65,110	50	132,855	6,642,750	77,300	3,865,000
11	297,719	3,274,909	15,661	172,271	51	14,293	728,943	56,971	2,905,521
12	179,173	2,150,076	15,805	189,660	52	15,803	821,756	27,680	1,439,360
13	229,195	2,979,535	12,968	168,584	53	5,323	282,119	3,722	197,266
14	140,369	1,965,166	7,441	104,174	54	15,146	817,884	9,853	532,062
15	110,134	1,652,010	55,666	834,990	55	12,492	687,060	5,802	319,110
16	179,859	2,877,744	9,485	151,760	56	26,802	1,500,912	22,267	1,246,952
17	162,876	2,768,892	15,481	263,177	57	73,868	4,210,476	27,163	1,548,291
18	135,746	2,443,428	37,536	675,648	58	73,981	4,290,898	19,960	1,157,680
19	99,829	1,896,751	14,145	268,755	59	6,553	386,627	9,697	572,123
20	59,468	1,189,360	13,536	270,720	60	8,579	514,740	3,084	185,040
21	129,157	2,712,297	13,557	284,697	61	2,269	138,409	3,557	216,977
22	83,632	1,839,904	35,792	787,424	62	15,295	948,290	10,830	671,460
23	177,697	4,087,031	13,324	306,452	63	938	59,094	4,520	284,760
24	42,363	1,016,712	4,636	111,264	64	4,471	286,144	4,499	287,936
25	101,937	2,548,425	17,129	428,225	65	7,493	487,045	4,999	324,935
26	48,562	1,262,612	6,613	171,938	66	2,994	197,604	2,472	163,152
27	421,860	11,390,220	69,114	1,866,078	67	5,002	335,134	7,274	487,358
28	66,846	1,871,688	35,415	991,620	68	2,084	141,712	6,037	410,516
29	82,752	2,399,808	11,753	340,837	69	34,263	2,364,147	9,458	652,602
30	97,786	2,933,580	23,803	714,090	70	3,529	247,030	38,105	2,667,350
31	21,849	677,319	11,541	357,771	71	8,844	627,924	5,962	423,302
32	152,649	4,884,768	169,433	5,421,856	72	6,535	470,520	27,570	1,985,040
33	26,578	877,074	22,717	749,661	73	6,537	477,201	18,979	1,385,467
34	94,333	3,207,322	54,656	1,858,304	74	13,763	1,018,462	10,021	741,554
35	17,424	609,840	6,412	224,420	75	556	41,700	2,447	183,525
36	16,122	580,392	6,422	231,192	76	24,455	1,858,580	2,805	213,180
37	15,385	569,245	4,449	164,613	77	2,655	204,435	6,523	502,271
38	25,795	980,210	23,998	911,924	78	467	36,426	4,503	351,234
39	13,854	540,306	11,436	446,004	79	2,449	193,471	2,334	184,386
40	23,832	953,280	16,196	647,840	80	1,432	114,560	1,323	105,840
Übertrag	6,148,554	86,972,914	881,646	20,888,444	Übertrag	6,878,581	126,848,817	1,585,712	59,138,037

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	6,878,581	126,848,817	1,585,712	59,138,037	Übertrag	7,008,206	138,840,230	1,884,064	87,865,444
81	10,193	825,633	8,825	714,825	121	815	98,615	2,902	351,142
82	1,333	109,306	825	67,650	122	376	45,872	2,753	335,866
83	29,493	2,447,919	76,389	6,340,287	123	138	16,974	92	11,316
84	1,730	145,320	4,067	341,628	124	191	23,684	1,188	147,312
85	2,975	252,875	2,225	189,125	125	473	59,125	163	20,375
86	1,228	105,608	9,608	826,288	126	223	28,098	95,786	12,069,036
87	380	33,060	1,543	134,241	127	21	2,667	184	23,368
88	2,851	250,888	1,417	124,696	128	1,579	202,112	692	88,576
89	20,454	1,820,406	22,057	1,963,073	129	38	4,902	16	2,064
90	200	18,000	2,865	257,850	130	165	21,450	290	37,700
91	1,948	177,268	2,576	234,416	131	107	14,017	665	87,115
92	7,257	667,644	341	31,372	132	3,369	444,708	25	3,300
93	480	44,640	3,728	346,704	133	188	25,004	575	76,475
94	807	75,858	1,095	102,930	134	123	16,482	477	63,918
95	2,424	230,280	2,430	230,850	135	20	2,700	37	4,995
96	804	77,184	1,502	144,192	136	13	1,768	222	30,192
97	11,767	1,141,399	13,746	1,333,362	137	57	7,809	584	80,008
98	269	26,362	1,583	155,134	138	476	65,688	20	2,760
99	184	18,216	9,979	987,921	139	35	4,865	26	3,614
100	1,517	151,700	9,746	974,600	140	83	11,620	3,005	420,700
101	1,823	184,123	4,768	481,568	141	25	3,525	29	4,089
102	3,725	379,950	559	57,018	142	11	1,562	3	426
103	186	19,158	4,048	416,944	143	71	10,153	1	143
104	288	29,952	1,877	195,208	144	3	432	9	1,296
105	573	60,165	507	53,235	145	23	3,335	—	—
106	5,119	542,614	3,771	399,726	146	10,116	1,476,936	66	9,636
107	11,328	1,212,096	20,107	2,151,449	147	4	588	11	1,617
108	298	32,184	58,856	6,356,448	148	19	2,812	27	3,996
109	478	52,102	2,228	242,852	149	1	149	1	149
110	201	22,110	4,015	441,650	150	39	5,850	58	8,700
111	1,077	119,547	858	95,238	151	285	43,035	15	2,265
112	251	28,112	757	84,784	152	2	304	7	1,064
113	1,084	122,492	737	83,281	153	1	153	10	1,530
114	2,547	290,358	2,566	292,524	154	15	2,310	—	—
115	189	21,735	8,828	1,015,220	155	2	310	44	6,820
116	556	64,496	3,341	387,556	156	—	—	36	5,616
117	9	1,053	597	69,849	157	6	942	67	10,519
118	991	116,938	1,605	189,390	158	2	316	76	12,008
119	298	35,462	1,277	151,963	159	—	—	5	795
120	310	37,200	503	60,360	160	—	—	—	—
Übertrag	7,008,206	138,840,230	1,884,064	87,865,444	Übertrag	7,027,321	141,491,102	1,994,231	101,795,945

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.		Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	7,027,321	141,491,102	1,994,231	101,795,945	Übertrag	7,027,531	141,525,863	1,994,295	101,806,424
161	3	483	22	3,542	181	3	543	—	—
162	—	—	10	1,620	182	—	—	—	—
163	3	489	1	163	183	—	—	—	—
164	1	164	4	656	184	—	—	—	—
165	179	29,535	9	1,485	185	1	185	—	—
166	2	332	4	664	186	—	—	—	—
167	6	1,002	11	1,837	187	—	—	—	—
168	—	—	1	168	188	—	—	—	—
169	2	338	—	—	189	—	—	—	—
170	7	1,190	—	—	190	—	—	—	—
171	1	171	1	171	191	—	—	—	—
172	—	—	—	—	192	37	7,104	—	—
173	—	—	1	173	193	—	—	—	—
174	—	—	—	—	194	—	—	—	—
175	—	—	—	—	195	—	—	—	—
176	5	880	—	—	196	—	—	—	—
177	1	177	—	—	197	—	—	—	—
178	—	—	—	—	198	—	—	—	—
179	—	—	—	—	199	—	—	—	—
180	—	—	—	—	200	—	—	—	—
Übertrag	7,027,531	141,525,863	1,994,295	101,806,424	207	2	414	—	—
					Total	7,027,574	141,534,109	1,994,295	101,806,424

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1889	1890	Gegenüber 1889	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	255,932	234,795	—	21,137
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	46,700	48,332	1,632	—
3. Kartoffeln	26,087	29,524	3,437	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	6,084	7,013	929	—
5. Baumfrüchte	22,837	43,115	20,278	—
6. Weintrauben zur Weinbereitung	1,234	1,973	739	—
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	10,347	12,783	2,436	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	13,454	12,829	—	625
9. Eier	3,695	4,172	477	—
10. Kaffee	3,762	4,085	323	—
11. Kaffee-Surrogate	4,153	4,130	—	23
12. Zucker, raffinirt	17,025	18,436	1,411	—
13. Rohzucker	1,144	1,197	53	—
14. Tabak, roh und fabrizirt	2,993	3,618	625	—
	415,447	426,002	10,555	—
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	8,010	9,956	1,946	—
16. Wein und Most, Speiseessig	61,713	63,921	2,208	—
17. Bier	21,006	23,648	2,642	—
18. Branntwein und Liqueur	2,052	1,919	—	133
19. Mineralwasser	2,228	2,827	599	—
	95,009	102,271	7,262	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrath und Effekten	16,172	17,146	974	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,328	2,429	101	—
	18,500	19,575	1,075	—
	528,956	547,848	18,892	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	55,343	52,255	—	3,088
23. Torf	6,716	6,537	—	179
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	359,854	371,188	11,334	—
	421,913	429,980	8,067	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	97,019	117,428	20,409	—
26. Backsteine, Ziegel	45,343	41,509	—	3,834
27. Dachschiefer	3,713	4,040	327	—
28. Kalksteine, Gypssteine	6,830	7,049	219	—
29. Kalk und Gyps	27,497	23,681	—	3,816
30. Cement, Trass	36,054	39,571	3,517	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	5,022	5,618	596	—
32. Asphalt	4,664	4,908	244	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	10,048	10,986	938	—
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	106,104	107,334	1,230	—
	342,294	362,124	19,830	—
Übertrag	1,293,163	1,339,952	46,789	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1889	1890	Gegenüber 1889	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,293,163	1,339,952	46,789	—
D. Metallindustrie :				
35. Eisen, roh und alt, Erze	33,726	42,612	8,886	—
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	47,804	52,637	4,833	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	6,950	8,665	1,715	—
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	15,868	18,883	3,015	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	5,563	5,434	—	129
40. Maschinen, zusammengesetzte	5,103	5,653	550	—
41. Maschinentheile	26,943	28,618	1,675	—
	141,957	162,502	20,545	—
E. Textilindustrie :				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
42. Baumwolle, roh	21,811	21,276	—	535
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	34,018	35,945	1,927	—
44. Baumwollstoffe und Waaren	23,398	21,694	—	1,704
45. Baumwollabfälle	6,252	6,523	271	—
	85,479	85,438	—	41
<i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	4,934	5,378	444	—
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf, etc.	3,405	4,053	648	—
	8,339	9,431	1,092	—
<i>c) in Seide.</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons	396	497	101	—
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	7,831	7,407	—	424
	8,227	7,904	—	323
<i>d) in Wolle.</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,856	3,810	—	46
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	5,865	6,018	153	—
	9,721	9,828	107	—
	111,766	112,601	835	—
F. Gerberei :				
52. Felle und Häute	5,992	7,188	1,196	—
53. Rinde	6,209	7,825	1,616	—
54. Gerbstoffe	547	352	—	195
55. Leder und Lederwaaren	5,290	5,677	387	—
	18,038	21,042	3,004	—
G. Glas- und Thonwaarenfabrikation :				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	2,663	3,112	449	—
57. „ , Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	5,188	5,432	244	—
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	3,836	3,744	—	92
59. Thonröhren aller Art	2,787	3,520	733	—
	14,474	15,808	1,334	—
H. Papierfabrikation :				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier- spähne	15,197	16,037	840	—
61. Papier und Carton (A u. B)	7,734	8,047	313	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	3,917	4,125	208	—
	26,848	28,209	1,361	—
I. Strohindustrie.				
63. Strohwaaren aller Art	363	426	63	—
Übertrag	1,606,609	1,680,540	73,931	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1889	1890	Gegenüber 1889	
	Tonnen	Tonnen	mehr Tonnen	weniger Tonnen
Übertrag	1,606,609	1,680,540	73,931	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	25,078	26,844	1,766	—
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,955	2,946	—	9
66. Holzwaaren	6,051	6,101	50	—
	34,084	35,891	1,807	—
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren	5,377	5,796	419	—
68. Farbholz	1,212	1,509	297	—
69. Farberden	2,239	1,870	—	369
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	5,557	6,113	556	—
71. Soda	5,351	9,060	3,709	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	17,172	14,831	—	2,341
73. Säuren, Laugen, Beitzen	8,923	10,780	1,857	—
74. Weinstein und Weinhefe	481	363	—	118
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	10,008	10,887	879	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,937	1,895	—	42
77. Stärke, Stärkemehl	4,172	3,945	—	227
78. Chinarinde	54	23	—	31
79. Mineralöle (Petroleum)	17,417	16,701	—	716
80. Vegetabilische Öle	8,083	7,424	—	659
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	5,146	4,839	—	307
82a. Schwefel	763	570	—	193
82b. (95.) Zündwaaren	703	684	—	19
83. Spirit	6,713	7,389	676	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	18,861	24,629	5,768	—
85. Eis	2,297	2,157	—	140
86. Heu und Stroh	6,493	5,180	—	1,313
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	1,838	1,788	—	50
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	2,147	8,078	5,931	—
89. Düngmittel aller Art	38,514	43,410	4,896	—
	171,458	189,921	18,463	—
M. Hilfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	10,627	15,456	4,829	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	18,118	19,659	1,541	—
	28,745	35,115	6,370	—
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	7,424	7,433	9	—
93. Sammeladungen	4,933	6,223	1,290	—
94. Übrige Wagenladungen	11,421	12,390	969	—
	23,778	26,046	2,268	—
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	31,906	26,782	—	5,124
Total	55,684	52,828	—	2,856
Gesammttotal	1,896,580	1,994,295	97,715	—

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen	
	Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personen-kilometer	Gepäck per Tonnen-kilometer	Güter per Tonnen-kilometer	per Zugkilometer		per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer			Total	per Bahnkilom.	
							Fr.	Cts.		Personen	Gepäck	Vieh			Güter
Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1855	60	113,000	—	5.52	—	15.95	—	—	—	—	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	6.04	—	16.59	—	—	—	—	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	5.02	—	13.32	—	—	—	—	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	5.08	—	14.67	—	—	—	—	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	5.20	—	15.25	—	—	21.25	—	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	5.32	—	14.56	—	—	22.44	—	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	5.20	—	12.92	—	7.06	21.71	—	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	5.10	—	12.85	—	6.19	20.54	—	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	5.17	49.16	12.84	49.16	6.01	20.33	—	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	5.10	50.62	12.27	49.13	5.81	19.10	—	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	4.72	49.13	11.25	49.00	5.93	19.41	—	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	4.95	49.00	10.80	50.40	5.78	18.23	—	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	4.98	50.40	11.60	49.80	5.38	17.14	—	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	4.83	49.80	10.20	50.20	5.66	17.36	—	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,455	4.67	50.20	11.00	48.00	5.54	17.17	—	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	4.72	48.00	10.80	51.40	5.54	17.27	—	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	4.38	51.40	10.40	53.20	5.99	18.65	—	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	4.43	53.20	10.00	53.20	5.50	17.46	—	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	4.44	53.20	10.00	52.00	5.53	16.58	—	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	4.36	52.00	9.80	51.40	5.65	16.95	—	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	4.28	51.40	10.00	53.20	5.57	16.16	—	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	4.18	53.20	9.80	53.66	4.95	16.28	—	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	4.46	53.66	10.04	53.84	5.42	17.68	—	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	4.40	53.84	10.37	54.82	5.40	18.32	—	614	426	17,750	30,458	1,982
1879	401	251,578	1,158	4.48	54.82	10.39	55.15	5.65	19.19	—	629	381	17,384	29,665	2,031
1880	469	226,700	1,115	4.52	55.15	10.27	55.77	5.53	19.23	—	615	374	15,723	26,963	1,833
1881	540	205,463	1,017	4.51	55.77	10.27	56.08	5.31	19.45	—	567	358	13,618	23,817	1,770
1882	541	205,808	1,036	4.55	56.08	10.11	56.30	5.43	19.67	—	581	376	14,583	24,901	1,963
1883	541	243,308	1,124	4.41	56.30	9.79	56.48	5.57	20.01	—	633	373	14,349	26,094	1,992
1884	541	201,292	1,123	4.50	56.48	9.47	56.90	5.03	19.10	—	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,199	4.46	56.90	9.13	61.85	4.89	18.81	—	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	4.46	61.85	9.26	61.78	4.86	18.83	—	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	4.44	61.78	9.12	59.25	4.76	18.30	—	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	4.43	59.25	8.77	56.39	4.87	18.21	—	720	455	15,129	25,995	1,685
1889	564	236,002	1,333	4.46	56.39	8.92	56.43	5.00	18.73	—	752	491	15,955	27,723	1,685
1890	564	250,947	1,387	4.45	56.43	9.09	—	4.80	18.57	—	783	483	16,412	28,854	1,616

* Der Titel: „Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer“ wurde von 1878-1888 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 Netzes betrug während des ganzen Betriebsjahres 689 Kilometer.

1. Ausgaben.

1889				1890		
Betriebene Bahnlänge 689 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
452,601	38	4.26	I. Allgemeine Verwaltung	486,119	69	4.17
2,194,417	88	20.63	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,321,641	78	19.92
3,314,091	38	31.16	III. Expeditions- und Zugsdienst	3,580,593	84	30.73
3,453,344	39	32.46	IV. Fahrdienst	3,774,879	05	32.39
1,222,487	99	11.49	V. Verschiedene Ausgaben	1,490,671	59	12.79
10,636,943	02	100	 Totalausgaben	11,653,905	95	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt die bedeutende Vermehrung um Fr. 1,016,962. 93 Cts., welche wesentlich durch grössere Fahrleistungen (316,695 Zugskilometer mehr als im Vorjahr), sowie durch die zu Titel V folgenden Aufschlüsse begründet wird. Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergibt sich, dass der Betrieb im Berichtsjahr pro Lokomotivkilometer Fr. 2. 52 Cts., pro Wagenachskilometer 10,15 Cts. gekostet hat, gegen Fr. 2. 45 Cts. und 9,74 Cts. im Vorjahr, also ebenfalls theurer geworden ist.

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

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 33,518. 31 Cts., welche sich namentlich durch die vom Verwaltungsrath vorgenommene Erhöhung des Gehaltes der Direktionsmitglieder, durch Personalvermehrung und durch die allgemeine Revision der Gehalte der Beamten der Centralverwaltung erklärt.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 127,223. 90 Cts. Dieselbe entstand wesentlich aus folgenden Ursachen: Vermehrung des Bahnbewachungspersonals; Aufbesserung der Gehalte und grössere Auslagen für den Stellvertreter- und Ablöserdienst (Kap. II. A); ausserordentliche Ausgaben für Instandstellung des Bahnkörpers in Folge Rutschungen am Bahndamm zwischen Oerlikon und Wallisellen, am Bahnkörper bei Sitterdorf und am Bahndamm im „Sorental“ zwischen Bischofszell und Hauptwil (Kap. II. B a 1); vermehrten Geleiseumbau, indem im Berichtsjahr 3708 m Geleise, einschliesslich 21 Weichen, mehr umgebaut worden sind als im Vorjahr; Vertheuerung der Preise für Oberbaumaterialien mit Ausnahme der Schienen, und früherer Eintritt von anhaltendem Frostwetter (Kap. II. B a 2 und b 3); ausserordentliche Hochbauten, bestehend in Versetzung der Lokomotiv- und Wagenremisen im Bahnhof Frauenfeld im Zusammenhang mit der Bahnhofserweiterung und Erstellung eines provisorischen Wartlokals daselbst aus Anlass des eidgen. Schützenfestes

(Kap. II. B a 3); Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur, Umbau und Verstärkung einer Anzahl Brückenwaagen, Veränderung der Wasserstationsanlage im Bahnhof Frauenfeld (Kap. II B. a 4).

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von Profil II, III und IV aus Eisen auf Profil V	von Stahl mit Eisenschwellen	3,750 m.
" " N. B. " " " " V	" " " " "	4,189 "
" " V " " " " V	" " " " "	13,470 "
" " II, III und IV " " " " V	" " " Belass. d. Holzschw.	3,585 "
" " N. B. " " " " V	" " " " " " "	1,389 "
" " V " " " " V	" " " " " " "	3,873 "
" " II und III " " " " V	" Eisen " " " " "	1,119 "
" " Nebenlinien " " " " Nebenlinien von Stahl	" " " " "	1,409 "

Total 32,784 m Geleise.

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

Schienen vom Normalprofil V 576,302 m Geleise = 77.4 0/0

" von andern Profilen 168,212 m " = 22.6 0/0

Von jenen 576,302 m Geleise vom Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen 461,460 = 80.1 0/0

Eisenschienen 114,842 = 19.9 0/0

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 211,076 laufende Meter = 28.3 0/0.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 266,502. 46 Cts. entstanden. Dieselbe wird in der Hauptsache begründet: durch Personalvermehrung, welche namentlich beim Zugspersonal und auf den grossen Bahnhöfen in Folge der Zunahme des Verkehrs und grösserer Fahrleistungen, sowie zufolge des am 1. Dezember in Kraft getretenen Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen nothwendig geworden ist; durch Erhöhung von Beamtengehalten und Arbeitslöhnen; durch vermehrte Druckkosten für den im Jahre 1890 erstmals ausgegebenen schweizerischen Plakatsfahrtenplan, sowie für den graphischen Fahrtenplan, dessen Schema laut bundesrätlicher Verordnung geändert werden musste; durch vermehrten Gaskonsum auf den grössern Bahnhöfen und Erhöhung der vertraglichen Entschädigung für die elektrische Beleuchtung im Bahnhof Zürich; endlich durch Vertheuerung des Materials für Stationsbeheizung.

IV. Fahrdienst. Die grösste Mehrausgabe, nämlich Fr. 321,534. 66 Cts., weist dieser Titel auf. Dieselbe fällt grösstentheils, und zwar mit nahezu Fr. 250,000. — auf „Brennmaterial“, Kapitel IV B a 1, und ist eine Folge theils der bedeutenden Vermehrung der Fahrleistungen, indem die Lokomotiven im Fahr- und Rangirdienst (die Rangirstunde zu 6 Kilometer gerechnet) zusammen 355,408 Kilometer mehr als im Vorjahr zurücklegten, theils einer abermaligen Kohlenvertheuerung. Auch der lokomotiv-kilometrische Kohlenverbrauch ist im Berichtsjahr wiederum gestiegen. Die Ursachen dieser Erscheinung sind bereits im letztjährigen Geschäftsbericht angedeutet worden; mit Rücksicht auf deren grosse Tragweite für das finanzielle Resultat wurde diesbezüglich eine einlässlichere Untersuchung veranstaltet, und wir behalten uns vor, darüber in einem folgenden Berichte nähere Aufschlüsse zu geben. An der Mehrausgabe des Titels partizipirt in erheblichem Masse auch das Kapitel IV A 2, indem wegen der Vermehrung der Fahrleistungen das Personal vermehrt werden musste und diese Mehrleistungen auch eine

Mehrausgabe an Fahrgeldern bedingten. Auch hat eine Reihe von Gehaltsaufbesserungen stattgefunden. Für den Unterhalt der Lokomotiven (Kapitel IV C a 1) sind etwa Fr. 70,000. — mehr verausgabt worden, indem ein erheblicher Theil der Arbeitskräfte der Werkstätte, welche im Vorjahr für den zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Umbau von fünf Lokomotiven in Anspruch genommen war, im Berichtsjahr wieder für den Unterhalt frei wurde; ferner wurden deren Arbeiter vermehrt, vom 1. Januar an eine allgemeine Lohnerhöhung für die Werkstätte eingeführt und vom 3. Juli an die zehneinhalbstündige Arbeitszeit auf zehn Stunden reduziert.

Die bedeutenden Differenzen, welche Kapitel IV C b „Erneuerung des Rollmaterials“ zeigt, sind in der Rechnung über den Erneuerungsfond ausgewiesen. Im Übrigen sind nähere Angaben aus Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes“ ersichtlich.

V. Verschiedene Ausgaben. Die unter diesem Titel gebuchten Ausgaben sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 268,183. 60 Cts. gestiegen. Diese ausserordentliche Mehrausgabe erklärt sich wie folgt: Für Miethe fremden Rollmaterials (Kapitel V. A. 3) wurden Fr. 67,581. 45 Cts. mehr erfordert als im Jahr 1889, einestheils wegen der starken Zunahme des Güterverkehrs und andernteils wegen der bedeutenden Personenfrequenz zur Zeit des im Juli 1890 in Frauenfeld abgehaltenen eidgenössischen Schützenfestes. In Folge des seit dem Frühjahr 1890 wegen des Güterandranges auf den sämtlichen Schweizerbahnen spürbar gewordenen Mangels an Güterwagen hat der Schweizerische Wagenverband von der Gesellschaft des Syndicat Industriel in Paris zweihundertundzwanzig gedeckte Güterwagen gemiethet, wofür die Nordostbahn ausser der ordentlichen Laufmiethe für den Durchlauf dieser Wagen auf ihrem Netze etwa Fr. 17,000. — an dem Ausfall auf den zu leistenden Miethvergütungen zu übernehmen im Falle war. Zur Bewältigung des Personenverkehrs während des eidgenössischen Schützenfestes waren wir genöthigt, von verschiedenen schweizerischen und ausländischen Bahnen einhundertundzwanzig Wagen vorübergehend in Miethe zu nehmen, für welche wir eine Entschädigung von Fr. 16,109. 57 Cts. zu leisten hatten. Der restirende Mehraufwand für Rollmaterialmiethe wird durch die vermehrten Leistungen fremder Wagen auf den Nordostbahnlinien ausgewiesen, indem der bezügliche Durchlauf im Jahr 1890, abzüglich desjenigen der schweizerischen Bahnpostwagen, 63,438,158 Achsenkilometer gegen 60,614,755 im Vorjahr, also 2,823,403 Achsenkilometer mehr betragen hat.

Für Unfallentschädigungen (Kapitel V. C. 3) mussten Fr. 37,729. 58 Cts. mehr verausgabt werden als im Jahr 1889, indem wir im Berichtsjahre leider eine Reihe ernsterer Personalunfälle zu beklagen hatten und zudem einige aus dem Vorjahre datirende wichtigere Haftpflichtfälle erst im Jahr 1890 zum Austrag gelangten. Dessgleichen erheischte die Wiederherstellung von bei Zusammenstössen beschädigtem Rollmaterial Fr. 5,587. 01 Cts. mehr im Jahr 1890 (Kapitel V. C. 4), wogegen die Vergütungen für Havarie und Verspätung von Gütern etc. um Fr. 2,115. 99 Cts. unter denjenigen des Vorjahres verblieben. Übrigens kommen die unter Kapitel V. C. 3 und 4 als Verwendungen aus dem Versicherungsfond bezeichneten Ausgaben in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Titel „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Einnahme.

Unter dem Kapitel V. C. 6 „Steuern und Abgaben“ sind Fr. 109,970. 53 Cts. eingestellt für Konzessionsgebühren an den Bund pro 1888 und 1889, soweit diese von uns bedingt anerkannt sind; wir verweisen diesfalls auf den Abschnitt I. Der Betrag ist einstweilen in Reserve genommen worden und figurirt in der Beilage zur Bilanz unter den diversen Kreditoren, Ziffer 1.

Eine weitere Mehrausgabe weist das Kapitel V. C. 7, Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse etc., mit Fr. 47,017. 44 Cts. auf, wovon Fr. 46,150. 58 Cts. auf die Erhöhung des ordentlichen Jahresbeitrages an die Pensions- und Hülfskasse entfallen. Diese Mehrausgabe ist mit etwa Fr. 40,000. — nur eine einmalige, entstanden aus der im Berichtsjahre vorgenommenen allgemeinen Gehaltsrevision, wobei die Verwaltung auf Grund

der Statuten der Pensions- und Hilfskasse dieser einen Beitrag zuzuwenden im Falle war, der demjenigen gleichkam, den die Mitglieder der Kasse als dreimonatliches Betreffniss der ihnen bewilligten Gehaltserhöhungen einzuzahlen hatten.

Reklamationen wegen Verlust, Havarie und Verspätungen im Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr wurden behandelt:

Übertrag von 1889	106 Fälle.
Neu hier angebracht	1,298 „
Von fremden Bahnen überwiesen	568 „
Total	1,972 Fälle.
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,812 Fälle.
Unerledigt blieben	160 „

Die von der Nordostbahn theils an die Reklamanten ausgerichteten, theils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kapitel V C 4 beziffern sich auf . Fr. 45,024. 47 Cts.

Davon sind abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern . „ 31,237. 25 „

Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von . Fr. 13,787. 22 Cts.

An den Bruttoausgaben partizipiren:

a) Gänzlicher Verlust	Fr. 4,998. 91 Cts.
b) Beschädigungen und Manko	„ 31,953. 56 „
c) Verspätungen	„ 8,072. — „

Total Fr. 45,024. 47 Cts.

Nach Gütern vertheilt sich diese Summe folgendermassen:

Getreide	Fr. 4,589. 63 Cts.
Mehl	„ 1,689. 61 „
Wein	„ 2,769. 87 „
Sprit und Öl	„ 1,967. 89 „
Kolonialwaaren	„ 4,094. 69 „
Eisenwaaren	„ 2,159. 24 „
Baumwollwaaren	„ 16,865. 40 „
Holzwaaren	„ 1,102. 53 „
Glaswaaren	„ 767. 05 „
Verschiedenes	„ 7,637. 31 „
Personenverkehr	„ 1,381. 25 „
Total	Fr. 45,024. 47 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahre wurden vier, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven (B^{2T} Nr. 2, 4, 6 und A^{2T} Nr. 57), abzüglich Altmaterialwerth, zu Lasten des Erneuerungsfondes vom Konto „Rollmaterial“ abgeschrieben, dagegen vier neue Schnellzugslokomotiven der Serie A^{3T} dem Betriebe übergeben. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1890, gleichwie im Vorjahr, **144** Stück vorhanden.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 121 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Dienststeintheilern — 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 102, wovon 78 im Strecken- und 24 im Rangirdienst. Jene 121 Lokomotiven haben im Ganzen 5,283,834 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 4,629,996 und im Rangirdienst** 653,838 zurückgelegt. (1889: 4,939,986 Kilometer, wovon 4,333,884 im Fahr- und 606,102** im Rangirdienst.)

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1890 auf 211,585** Kilometer (1889: 200,025**) beziffern.

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

		Fahrplan- mässige Zugs- kilometer	Extrazugs- Kilometer	Total der Zugs- kilometer	Vorspann- Kilometer	Nutz- Kilometer	Material- transport Kilometer	Schnee- pflug- fahrten- Kilometer	Leer- fahrten- Kilometer	Total der Kilometer
Eigenes Netz . . .	Schnell- und Personenzüge	2,418,138	38,455	2,456,593	145,259	3,507,020	7,054	—	57,931	3,572,005
	Gemischte Züge	331,036	—	331,036						
	Güterzüge	338,327	235,805	574,132						
	Total	3,087,501	274,260	3,361,761						
Zürich-Zug-Luzern .	Schnell- und Personenzüge	333,729	1,516	335,245	20,884	460,830	527	—	9,605	470,962
	Gemischte Züge	9,709	—	9,709						
	Güterzüge	65,283	29,709	94,992						
	Total	408,721	31,225	439,946						
Bötzbergbahn . . .	Schnell- und Personenzüge	262,915	754	263,669	27,310	568,240	—	—	7,147	575,387
	Gemischte Züge	40,393	—	40,393						
	Güterzüge	107,805	129,063	236,868						
	Total	411,113	129,817	540,930						
Führung der Arlbergzüge Ziegelbrücke - Sargans		8,540	—	8,540	2,730	11,270	—	—	—	11,270
Aushilfe an schweiz. Bahnen		—	—	—	299	299	—	—	73	372
Total* 1890		3,915,875	435,302	4,351,177	196,482	4,547,659	7,581	—	74,756	4,629,996
1889		3,711,488	322,994	4,034,482	209,681	4,244,163	5,841	48	83,832	4,333,884
plus 1890		204,387	112,308	316,695	—	303,496	1,740	—	—	296,112
minus „		—	—	—	13,199	—	—	48	9,076	—

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 1. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 55 und 56 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (28,188) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

** Im Jahre 1890 wurde die Rangirstunde zu 6 Kilometer, in den frühern Jahren zu 8 berechnet. Die Daten pro 1889 sind daher entsprechend umgerechnet worden.

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

	1889	1890
Verbrauch an Steinkohlen Kgr.	37,053,407	41,701,843
„ „ Tannenholz Ster	997,5	1395,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlen- einheiten reduziert) Kgr.	37,452,407	42,260,043
Verbrauch an Schmiermaterial „	70,136	73,621,5
Kosten des Brennmaterials Fr.	878,783. 27 Cts.	Fr. 1,104,766. 90 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm „	2. 35 „	2. 61 „
„ „ Schmiermaterials „	33,771. 27 „	36,192. 65 „
„ „ „ per 1 Kilogramm Cts.	48,1	Cts. 49,1
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Ver- packung, Wasserpumpen und Streusand . . . Fr.	42,342. 05 Cts.	Fr. 50,756. 35 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . „	392,649. 17 „*	480,129. 35 „*
Totalkosten „	1,347,545. 76 „*	1,671,845. 25 „*

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

	1889	1890
Verbrauch an Brennmaterialien Kgr.	7,523,423	8,258,147
„ „ Schmiermaterial „	16,035	18,544
Kosten des Brennmaterials Fr.	176,544. 16 Cts.	Fr. 197,412. 68 Cts.
„ „ Schmiermaterials „	7,720. 85 „	9,008. 01 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen, Streusand „	10,501. 64 „	9,485. 03 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . „	49,113. 76 „*	59,951. 42 „*
Totalkosten „	243,880. 41 „*	275,857. 14 „*

* In diesen Summen sind die zum Ersatz, von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 88,665. 83 Cts. (1889: Fr. 60,437. 39 Cts.) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 186,662. 81 Cts., welche zur Abschreibung von vier ausrangierten Lokomotiven aufgewendet wurden, sowie Fr. 7,856. 87 Cts., verwendet für Erstellung von Dampfheizungen.

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahre wurden drei baufällige Personenwagen (A^{B4} 308, 317 und C⁴ 1620) vom Inventar abgeschrieben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1890 vorhanden:

510 Stück mit 1131 Achsen und 21,272 Sitzplätzen.

1889: 513 „ „ 1143 „ „ 21,449 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurden ein stark beschädigter Gepäckwagen (F 2001), sowie 19 alte und ausrangierte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen 20 neue Eilgutwagen (Serie G^{RI}) und 10 weitere offene Güterwagen mit grossem Laderaum (Serie L^{RI}) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2501 Stück mit 5006 Achsen und einer Tragfähigkeit von 27,706 Tonnen.

1889: 2491 „ „ 4986 „ „ „ „ 27,502 „

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1889		1890	
Personenwagen	23,725,902		26,259,068	
Gepäck- und Güterwagen	21,011,666	44,737,568	20,896,146	47,155,214
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	2,001,306		3,174,776	
Gepäck- und Güterwagen	44,888,096	46,889,402	43,788,194	46,962,970
Total:		91,626,970		94,118,184

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	4,941,490		5,965,570	
Gepäck- und Güterwagen	55,673,265		57,472,588	
Schweizerische Bahnpostwagen	3,819,014	64,433,769	4,283,044	67,721,202

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen

zusammen auf der Nordostbahn	109,171,337		114,876,416	
--	-------------	--	-------------	--

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 13,234 Kilogramm, wofür Fr. 2807. 72 Cts. verausgabt wurden gegenüber 11,072,5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 2371. 88 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 8680 Achsenkilometer zurückgelegt. (1889: 9859).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 403,326. 54 Cts. (1889: Fr. 399,229. 15 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 15,607. 89 Cts. (1889: Fr. 14,356. 66 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen verwendeten Fr. 104,570. 60 Cts. (1889: Fr. 91,138. 84 Cts.), sowie die für Bremsenrichtungen verausgabten Fr. 31,210. 45 Cts.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.
I. Lokomotiven.

a) Stand und Leistungen.	Fahrdienst							Rangirdienst	
	B ² T	A ² T	A ³ u. A ³ T	C ² T u. C ³ T	E ²	Total		1889	1890
						1889	1890		
Zahl der Lokomotiven . . .	43	5	22	44	6	124	120	20	24
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen Km.	1,757,928	296,616	878,663	1,436,475	177,977	4,244,163	4,547,659	—	—
im Materialtransport "	4,165	—	527	2,606	283	5,841	7,581	—	—
in Schneepflugfahrten "	—	—	—	—	—	48	—	—	—
in Leerfahrten "	35,135	957	8,545	20,813	9,306	83,832	74,756	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,797,228	297,573	887,735	1,459,894	187,566	4,333,884	4,629,996	806,127 (200,025)	865,423 (211,535)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer { 1890	4,923.9	815.3	2,432.1	3,999.7	513.9	—	12,684.9	—	2,371.0
{ 1889	4,557.9	1,045.4	1,887.1	3,865.3	517.7	11,873.6	—	2,208.5	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	33,923,403	4,092,027	20,463,952	53,187,579	2,641,305	*108,636,269	*114,308,266	—	—
per Fahrkilometer { 1890	18.87	13.75	23.34	36.43	14.08	—	**24.75	—	—
{ 1889	19.15	14.22	23.62	37.24	13.42	**25.15	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im Ganzen Kg.	14,074,796	1,924,560	8,395,708	16,622,420	1,242,559	37,452,407	42,260,043	7,523,423	8,258,147
„ per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. { 1890	7.8314	6.4675	9.4574	11.3860	6.6246	—	9.1274	—	9.5423
{ 1889	7.5451	6.5086	8.8921	10.6975	6.3522	8.6417	—	9.3328	—
Kosten im Ganzen Fr.	368,853.83	50,603.55	219,364.88	433,289.80	32,654.84	878,783.27	1,104,766.90	176,544.16	197,412.68
„ per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1890 Cts.	20.5234	17.0054	26.7106	29.6795	17.4098	—	23.8610	—	22.8111
dito 1889 „	17.7038	15.2602	20.8645	25.1008	14.9048	20.2770	—	21.9003	—
c) Übrige Unterhaltskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial . . Kg.	25,172.5	4,659	14,910	26,350	2,530	70,136	73,621.5	16,035	18,544
„ per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. { 1890 Cts.	0.0140	0.0156	0.0168	0.0180	0.0135	—	0.0159	—	0.0214
{ 1889 „	0.0144	0.0162	0.0162	0.0185	0.0134	0.0161	—	0.0199	—
Kosten des Schmiermaterials . . Fr.	12,377.21	2,286.57	7,320.81	12,965.83	1,242.23	33,771.27	36,192.65	7,720.85	9,008.01
„ per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1890 Cts.	0.69	0.77	0.82	0.88	0.66	—	0.78	—	1.04
dito 1889 „	0.69	0.78	0.78	0.88	0.64	0.78	—	0.95	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand Fr.	19,707.32	3,243.40	9,729.58	16,020.44	2,055.61	42,342.05	50,756.35	10,501.64	9,485.03
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender „	179,777.75	21,576.—	86,784.81	177,395.96	14,594.83	392,649.17	480,129.35	49,113.76	59,951.42
per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1890 Cts.	10.00	7.25	9.77	12.17	7.77	—	10.37	—	6.92
dito 1889 „	8.95	7.56	8.27	10.22	7.21	9.06	—	6.09	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putz- material, Beleuchtung, Verpack- ung, Wasserpumpen und Streu- sand, sowie für Erneuerung und Reparaturen Fr.	580,716.11	77,709.52	323,200.08	639,672.03	50,547.51	1,347,545.76	1,671,845.25	243,880.41	275,857.14
per Lokom., (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1890 Cts.	32.31	26.15	36.40	43.83	26.94	—	36.10	—	31.87
dito 1889 „	28.33	24.58	30.89	37.19	23.74	31.09	—	30.25	—
per Wagenachsenkilom. . . 1890 „	1.71	1.89	1.53	1.23	1.91	—	1.46	für jeden Tag:	Fr. 755.77
dito 1889 „	1.48	1.73	1.38	0.99	1.77	1.24	—	Fr. 668.16	—

* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer nicht inbegriffen, 1889 = 535,068; 1890 = 563,150.
 ** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer nicht berücksichtigt, 1889 = 13,440; 1890 = 11,270.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.														
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen				Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
						im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen		im Ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achsen- kilometer						
achträdige	sechsrädige	vierrädige	Total	Tonnen										
1890	55	1	454	510	1131	1,145	6,810	13,317	21,272	13,602,560	144,639,701	158,242,261	229,669	4.91
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

B. Unterhaltskosten.											
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung	
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für Material	Kosten per Achsen- kilometer
								Schmiere	Aus- gaben		
Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes			
1890	29,433,844	187,195.98	0.637	2.274	32,224,638	3,712.3	787.61	0.1152	0.0024	50,332.45	0.1562
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

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung	
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für Material	Kosten per Achsen- kilometer
								Schmiere	Aus- gaben		
Franken	Centimes	Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes				
1890	29,433,844	187,195.98	0.637	2.274	32,224,638	3,712.3	787.61	0.1152	0.0024	50,332.45	0.1562
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

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.													
Betriebsjahr	Anzahl					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- wagen		Güter- wagen	Totalzahl					Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
	achträdige	vierrädige		der Wagen	der Achsen						im Ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen- kilomtr.
Tonnen					Tonnen								
1890	2	72	2,427	2,501	5,006	27,706	2.951	5.53	144,746,341	281,519,274	426,265,615	618,673	5.16
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

B. Unterhaltskosten.									
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials			
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffniss per Achsen- kilometer	
								Schmiere	Ausgaben
Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes			
1890	64,684,340	216,130.56	0.334	1.625	82,651,778	9,521.7	2,020.11	0.1152	0.0024
1889	65,899,762	205,858.54	0.312	1.603	80,503,945	8,165.0	1,749.05	0.1014	0.0021

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials			
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffniss per Achsen- kilometer	
								Schmiere	Ausgaben
Franken	Centimes	in der Einnahmen	Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes			
1890	64,684,340	216,130.56	0.334	1.625	82,651,778	9,521.7	2,020.11	0.1152	0.0024
1889	65,899,762	205,858.54	0.312	1.603	80,503,945	8,165.0	1,749.05	0.1014	0.0021

b) Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

		1888	1889	1890
I. Ausgaben.				
(Während des ganzen Jahres betriebene Länge: 689 Kilometer.)				
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer . . . Fr.	14,632.86	15,438.23	16,914.23
	„ Nutzkilometer . . . „	2.47	2.51	2.56
	„ Lokomotivkilometer . „	2.42	2.45	2.52
	„ Wagenachsenkilometer Cts.	9.62	9.74	10.15
I. Allgemeine Verwaltung	Bahnkilometer . . . Fr.	687.59	656.90	705.54
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . . „	„ . . . „	2,959.53	3,184.93	3,369.58
III. Expeditions- und Zugdienst . . . „	„ . . . „	4,650.98	4,810.—	5,196.80
IV. Fahrdienst:				
Im Ganzen	Bahnkilometer . . . Fr.	4,533.27	5,012.11	5,478.78
	„ Nutzkilometer . . . Cts.	76.42	81.37	83.01
	„ Lokomotivkilometer . „	74.85	79.68	81.53
	„ Wagenachsenkilometer „	2.98	3.17	3.29
A. Personal	Nutzkilometer . . . „	21.91	22.03	22.42
	Lokomotivkilometer . „	21.46	21.58	22.02
	Wagenachsenkilometer „	0.85	0.86	0.89
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	Nutzkilometer . . . „	25.03	28.14	32.12
	Lokomotivkilometer . „	24.52	27.55	31.55
	Wagenachsenkilometer „	0.98	1.10	1.27
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	Nutzkilometer . . . „	29.13	30.86	28.01
	Lokomotivkilometer . „	28.53	30.22	27.51
	Wagenachsenkilometer „	1.14	1.20	1.11
D. Sonstige Ausgaben	Nutzkilometer . . . „	0.85	0.84	0.46
	Lokomotivkilometer . „	0.84	0.83	0.45
	Wagenachsenkilometer „	0.01	0.01	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	Bahnkilometer . . . Fr.	1,801.49	1,774.29	2,163.53
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 die Jahre 1878 bis 1884 die Durchschnitts- und Verhältnisszahlen nachträglich der vorstehenden Tabelle analog ermittelt; wir verweisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 70 und 71). 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 Gesamtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den letzten Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.				
		1888	1889	1890
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues . . .	per Bahnkilometer . . Fr.	802.58	954.92	967.41
	„ Nutzkilometer . . Cts.	13.53	15.50	14.66
	„ Lokomotivkilometer . „	13.25	15.18	14.40
	„ Wagenachsenkilometer „	0.53	0.60	0.58
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	Bahnkilometer . . Fr.	452.61	788.90	630.73
	„ Nutzkilometer . . Cts.	7.63	12.81	9.55
	„ Lokomotivkilometer . „	7.47	12.54	9.38
	„ Wagenachsenkilometer „	0.30	0.49	0.38
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse) . . .	Bahnkilometer . . Fr.	1,182.04	1,197.91	1,295.68
	„ Nutzkilometer . . Cts.	19.92	19.45	19.63
	„ Lokomotivkilometer . „	19.51	19.05	19.30
	„ Wagenachsenkilometer „	0.78	0.76	0.78
Im Ganzen	Bahnkilometer . . Fr.	2,437.23	2,941.73	2,893.80
	„ Nutzkilometer . . Cts.	41.08	47.76	43.84
	„ Lokomotivkilometer . „	40.23	46.77	43.08
	„ Wagenachsenkilometer „	1.61	1.85	1.74

	1888	1889	1890
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . Centimes	0.7574	0.8089	0.7817
„ Zugskilometer . . . „	0.8125	0.8371	0.8317
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . . „	0.960	0.977	1.096
„ Zugskilometer . . . „	1.030	1.049	1.166
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer . . . Franken	1,775.34	1,955.80	2,426.48
„ Lokomotivkilometer . . . Centimes	29.31	31.09	36.10
„ Zugskilometer . . . „	31.45	33.40	38.42
„ Wagenachsenkilometer . . . „	1.17	1.24	1.46
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer	14,478	14,950	15,336
und zwar jede Personenwagenachse . . . „	20,972	22,508	26,025
„ Güterwagenachse . . . „	12,967	13,217	12,921
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .	106.20	113.99	128.14
„ Güterwagenachsen . . .	309.49	320.11	328.65
„ Personen- u. Güterwagenachsen	415.69	434.10	456.79
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen Prozente	40.99	40.98	41.05
„ fremde Wagen „	59.01	59.02	58.95
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.0026	0.0021	0.0024
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . Franken	730.33	579.43	585.38
„ Wagenachse und Jahr „	82.03	65.13	65.72
„ Wagenachsenkilometer Centimes	0.567	0.435	0.428
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Prozente	28.50	29.15	27.58
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . „	36.77	37.18	37.45

Chronologische Vergleichung

Betriebs- jahr	Durchschnittlich betriebene Bahn- länge Kilometer	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugsdienst		
		Personal	Sonstige Aus- gaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau- erneuer- ung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
		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
1890	689	597	108	705	1,254	1,075	968	73	3,370	4,647	550	5,197

Bemerkungen:

¹⁾ 1879—1888 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
1,480	2,120	1,218	631	30	5,479	1,296	728	139	2,163	16,914	2,52	10,15

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1889		1890		Mehr resp. weniger gegenüber 1889	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes . . .	15,635,676	24	16,273,650	20	+	637,973 96
Verschiedene Einnahmen	950,430	14	911,224	36	-	39,205 78
	16,586,106	38	17,184,874	56	+	598,768 18
Betriebsausgaben	8,291,294	72	9,232,085	92	+	940,791 20
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	8,294,811	66	7,952,788	64	-	342,023 02
oder:	1889	1890				
In Prozenten der Bruttoeinnahmen	50,01 %	46,28 %				
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge 564 Kil.) Fr. 14,707. 11		Fr. 14,100. 68				
„ Zugskilometer	2. 67	2. 36				
„ Nutzkilometer	2. 53	2. 27				
Ertrag verfügbarer Kapitalien	666,920	63	1,160,466	30	+	493,545 67
Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien . . .	104,731	30	195,688	65	+	90,957 35
Ertrag von Nebengeschäften	210,751	32	190,203	74	-	20,547 58
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,290,300	35	1,278,364	16	-	11,936 19
Aus sonstigen Quellen	53,675	33	133,459	80	+	79,784 47
	10,621,190	59	10,910,971	29	+	289,780 70
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	56,224	57	48,973	50	-	7,251 07
Abschreibungen	360,745	33	159,366	77	-	201,378 56
Einlage in die Spezialfonds	1,537,529	48	1,283,293	48	-	254,236 —
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	54,814	59	123,948	10	+	79,133 51
	2,009,313	97	1,625,581	85	-	383,732 12
Reinertrag des eigenen Netzes	8,611,876	62	9,285,389	44	+	673,512 82
Hiezu kommt ferner:						
Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,835,602	13	1,817,150	57	-	18,451 56
	10,447,478	75	11,102,540	01	+	655,061 26
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	302,558	30	285,475	80	-	17,082 50
Total	10,750,037	05	11,388,015	81	+	637,978 76
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Ältere Anleihen	33,333	35	—	—	-	33,333 35
b) Hypothekendarlehen von 160 Millionen Franken	5,085,466	65	5,268,800	—	+	183,333 35
c) „ auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von 3 Millionen Franken	120,000	—	120,000	—	—	—
d) Subventionsdarlehen	179,500	—	185,791	65	+	6,291 65
	5,418,300	—	5,574,591	65	+	156,291 65
2. Für Verzinsung des neuen 5% Prioritätsaktien- kapitals vom 1. Juli 1888	331,465	50	—	—	-	331,465 50
	5,749,765	50	5,574,591	65	-	175,173 85
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,000,271	55	5,813,424	16	+	813,152 61
Verwendet für Amortisationen	470,000	—	490,000	—	+	20,000 —
„ „ Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals	570,000	—	550,000	—	-	20,000 —
	1,040,000	—	1,040,000	—	—	—
Zur Verfügung der Aktionäre	3,960,271	55	4,773,424	16	+	813,152 61

Ueber die aus vorstehender Tabelle ersichtlichen Differenzen zwischen dem Finanzergebniss des Berichts- und demjenigen des Vorjahres, zu welchen nicht schon in vorangehenden Abschnitten oder in den Rechnungen selbst der nähere Nachweis geleistet wurde, bemerken wir Folgendes:

Die Verminderung von Fr. 39,205. 78 Cts. auf dem Titel „Verschiedene Einnahmen“ ist mit Fr. 16,534. 61 Cts. auf Kapitel III 1 c „Rollmaterial“, mit Fr. 21,157. 02 Cts. auf Kapitel III 2 a „Ertrag der Werkstätte“ und mit Fr. 10,000. — Cts. auf Kapitel III 2 c „Ertrag der Materialrechnung des Oberingenieurs“ eingetreten, abzüglich etwelcher Mehreinnahmen auf verschiedenen andern Unterrubriken dieses Titels.

Hinsichtlich des ersteren Einnahmeausfalls bemerken wir, dass zwar der Gesamtdurchlauf der eigenen Wagen auf fremden Bahnen von 46,889,402 Achsenkilometer im Jahr 1889 auf 46,962,970 dergleichen im Jahr 1890 gestiegen ist und man demnach im Berichtsjahr eher eine bescheidene Mehreinnahme hätte erwarten sollen; dass dies nicht der Fall, erklärt sich daraus, dass die Güterwagen der Nordostbahn im Jahr 1890 auf den fremden Bahnen 1,166,042 Achsenkilometer (43,117,358 gegen 44,283,400 im Jahr 1889) weniger zurückgelegt haben und der diese Minderleistung kompensirende, vermehrte Durchlauf der Personenwagen, 3,174,776 Achsenkilometer gegen 2,001,306 im Jahr 1889, zum grösseren Theile als Naturalausgleichung erfolgt ist, wofür uns keine Vergütungen zufließen.

Der Minderertrag der Werkstätte resultirt einerseits daraus, dass eine Dampfmaschine von fünf Pferdekraften und ein Schwanzhammer, welcher für den Werkstättebetrieb keine Verwendung mehr fanden, zu Lasten der Werkstätte mit dem Minderwerth von zusammen Fr. 12,392. 48 Cts. am Baukonto abgeschrieben und ihr im Weiteren eine Anzahl Differentialflaschenzüge, die sie seit längerer Zeit von der Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee leihweise benützt hatte, mit Fr. 3,175. 90 Cts. definitiv zugeschrieben wurden. Anderseits haben sich die Kosten für den Unterhalt der technischen Einrichtungen der Werkstätte um ungefähr Fr. 10,000 höher belaufen als im Vorjahr. — Die Verminderung des Ertrags der Materialrechnung des Oberingenieurs ist vorwiegend durch Rückschläge auf den Kiesgruben erwachsen.

Die verfügbaren Kapitalien haben, abzüglich der Ausgaben für Konto-Korrentzinse und Provisionen, einen Ertrag von Fr. 1,111,492. 80 Cts. gegen Fr. 610,696. 06 Cts. im Vorjahr, also Fr. 500,796. 74 Cts. mehr ergeben. Von diesem Mehrertragniss entfallen Fr. 432,879. 45 Cts. auf Zinse für die eigenen Werthpapiere, Fr. 69,979. 20 Cts. auf die Separat-Darlehenskonti mit der Schweizerischen Kreditanstalt, Fr. 17,820.65 Cts. auf Diskontirung von Wechseln, theils vermöge eines etwas günstigeren durchschnittlichen Diskontosatzes (3,608 0/0 gegen 3,17 0/0) und theils auch wegen grösserer Placements in Diskontopapier; Fr. 10,599. 77 Cts. sind Ersparniss durch den Wegfall der im Jahr 1889 diesem Titel belasteten Emissionskosten für das 4 0/0ige Anleihen von fünf Millionen Franken vom 1. März 1889, wogegen das Vorjahr eine ausserordentliche Einnahme von Fr. 47,267. 55 Cts. als Zinsenvergütung auf den von der Tössthalbahn erstatteten Kosten ihrer Zufahrtsstrecke zum Bahnhof Winterthur zu verzeichnen hatte. Der Rest setzt sich aus verschiedenen kleineren Positionen zusammen.

Das Plus von Fr. 90,957. 35 Cts. auf den „Zinsen für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien“ beruht auf der Zunahme der für die rechtsufrige Zürichseebahn, die Linie Dielsdorf-Niederweningen und die Linie Koblenz-Stein verwendeten Baugelder.

Wegen des Ertrages des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee verweisen wir auf Abschnitt E des Berichtes (Seite 76 u. ff.).

Das Reinertragniss der Imprägniranstalt ist um Fr. 1,193. 33 Cts. günstiger als im Jahr 1889. Die Arbeitsleistungen für Privaten sind zwar nicht unbeträchtlich gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, dagegen wurde die Anstalt für eigene Zwecke mehr in Anspruch genommen. Imprägnirt wurden an verschiedenen Holz-

waaren und Schwellen für Private 2,189 m³ (1889: 2,928 m³) und für die eigene Verwaltung 5,771 m³ (1889: 3,396 m³), zusammen 7,960 m³ (1889: 6,324 m³).

Die Zuschüsse aus den Spezialfonds setzen sich nach den Verrechnungsrubriken folgenderweise zusammen:

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfond:

Betriebsrechnung	II B. b: Erneuerung des Oberbaues	Fr. 666,549. 22 Cts.
"	IV C. b: " des Rollmaterials	" 434,574. 45 "
"	V C. 8: Definitive Stationsanlage Horgen	" 936. 15 "
Gewinn- und Verlustrechnung	6 a: Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	" 53,135. 73 "
"	" " 6 b: Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	" 28,097. 93 "
		Fr. 1,183,293. 48 Cts.

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfond:

Betriebsrechnung	V C. 3: Unfallentschädigungen	Fr. 84,832. 17 Cts.
"	V C. 4: Transportentschädigungen	" 10,238. 51 "
		" 95,070. 68 "
Total		Fr. 1,278,364. 16 Cts.

Das Nähere über die Einnahmevermehrung im Belaufe von Fr. 79,784. 47 Cts. auf der Rubrik „Aus sonstigen Quellen“ ist aus der Gewinn- und Verlust-Rechnung selbst ersichtlich; ausserdem verweisen wir hinsichtlich des Hauptpostens von Fr. 70 711. 05 Cts. „Nachvergütung der Vereinigten Schweizerbahnen“ auf die in Abschnitt II enthaltenen näheren Mittheilungen über die Gemeinschaftsstrecken Zürich-Wallisellen und Ziegelbrücke-Glarus.

Der Rückgang in dem Ertragsantheil der gemeinschaftlichen Linien um Fr. 18,451. 56 Cts. rührt von der Aargauischen Südbahn her. Unser hälftiger Ertragsantheil an dieser Linie ist nämlich um Fr. 37,012. 96 Cts. geringer als im Vorjahr, während die Rendite unserer Betheiligung an der Linie Zürich-Zug-Luzern dieselbe geblieben ist wie im Jahr 1889 und der hälftige Ertragsantheil an der Bötzberrgbahn sich um Fr. 17,358. 89 Cts. vermehrt hat; ausserdem hatten wir an das Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten Fr. 1202. 51 Cts. weniger beizutragen.

In Prozenten ausgedrückt, war die Rendite der Betheiligungskapitalien an den verschiedenen Gemeinschaftsbahnen folgende: Zürich-Zug-Luzern 10 0/0 von Fr. 9,626,000; Bötzberrgbahn 5,166 0/0 von Fr. 11,729,000 gegen 5,025 0/0 von Fr. 11,714,000 im Jahr 1889; Aargauische Südbahn 4,278 0/0 von Fr. 5,905,000 gegen 4,939 0/0 von Fr. 5,865,000 im Jahr 1889. — Das Betheiligungskapital an den vier Unternehmungen, das sich durch die Erhöhungen von Fr. 15,000 bei der Bötzberrgbahn und von Fr. 40,000 bei der Aargauischen Südbahn, von Fr. 27,705,000 auf Fr. 27,760,000 vermehrt hat, verzinst sich durch das Erträgniss von Fr. 1,817,150. 57 Cts. im Berichtsjahr durchschnittlich zu 6,546 0/0 gegen 6,626 im Jahr 1889.

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 4 c aufgeführten und nicht näher bezeichneten Abschreibungen am Baukonto der Nordostbahn von Fr. 3141. 67 Cts. umfassen:

1. Abschreibung des Minderwerths von beseitigten Einrichtungen der Wasserstation auf dem Bahnhof Frauenfeld	Fr. 1,407. 12 Cts.
2. Dessgleichen der von <i>km</i> 41,15 der linksufrigen Zürichseebahn auf die Werfte Wollishofen als Unterkunftslokal für die Kohlenarbeiter versetzten Wärterbude	„ 934. 55 „
3. Abschreibung der abgebrochenen Kopframpen auf den Stationen Wülflingen und Pfungen	„ 800. — „
Zusammen	<u>Fr. 3,141. 67 Cts.</u>

Die Mehrausgabe von Fr. 156,291. 65 Cts. für Verzinsung der Anleihen besteht in:

1. 4 0/0 Zinsen auf dem Anleihen von 5 Millionen Franken vom 1. März 1889 für 12 Monate statt nur 1 Monat im Jahre 1889 =	Fr. 183,333. 35 Cts.
2. 2 0/0 Zinsen auf dem Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn für 12 Monate statt nur 10 1/2 Monate =	„ 9,000. — „
	<u>Fr. 192,333. 35 Cts.</u>

abzüglich:

3. Zinsenwegfall für das am 28. Februar 1889 rückbezahlte 4 0/0 Anleihen von 5 Millionen Franken vom 1. Juni 1862 mit	Fr. 33,333. 35 Cts.
4. Dessgleichen für das am 1. November 1890 rückbezahlte 3 1/4 0/0 Subventionsdarlehen für die Aargauische Südbahn im Betrage von Fr. 500,000 per 2 Monate	„ 2,708. 35 „
	„ 36,041. 70 „
Summe wie oben	<u>Fr. 156,291. 65 Cts.</u>

Die feste Verzinsung der Einzahlungen auf das neue 5 0/0 Prioritätsaktienkapital vom

1. Juli 1888 hat mit dem 31. Dezember 1889 aufgehört, indem das gesammte Prioritätsaktienkapital gemäss den s. Z. aufgestellten Konversions- und Subskriptionsbedingungen vom 1. Januar 1890 ab dividendenberechtigt geworden ist.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

			Transportquantitäten				Einnahmen						
			1889		1890		1889			1890			
			Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
I. Personentransport.													
Einfache Fahrt	I. Platz . .		12,227	13.08	13,461	12.58	27,397.	75	26.63	29,256.	99	26.19	
"	II. " . .		18,112	19.37	18,847	17.61	23,668.	87	23.01	23,469.	88	21.01	
Hin- und Rückfahrt	I. " . .		7,796	8.34	8,236	7.70	6,254.	89	6.08	7,137.	42	6.39	
"	II. " . .		17,965	19.22	20,232	18.90	10,690.	88	10.39	11,718.	79	10.49	
Abonnementsbillete	I. " . .		3,251	3.48	4,422	4.13	2,867.	38	2.78	4,124.	06	3.69	
"	II. " . .		3,154	3.37	3,198	2.99	1,813.	18	1.77	1,706.	28	1.53	
Lustfahrtbillete	I. " . .		10,981	11.75	13,578	12.69	17,325.	60	16.34	21,074.	11	18.87	
"	II. " . .		19,993	21.39	25,041	23.40	12,856.	98	12.50	13,220.	86	11.83	
Total .			93,479	100	107,015	100	102,875.	53	100	111,708.	39	100	
Rekapitulation nach Plätzen:													
I. Platz			34,255	36.64	39,697	37.10	53,845.	62	52.34	61,592.	58	55.14	
II. "			59,224	63.36	67,318	62.97	49,029.	91	47.66	50,115.	81	44.86	
Total .			93,479	100	107,015	100	102,875.	53	100	111,708.	39	100	
II. Gepäcktransport			Tonnen		Tonnen								
			268	.	273	.	4,078.	45	.	4,756.	78	.	
III. Viehtransport.			Stück		Stück								
Klasse a, Pferde			61	1.73	88	1.15	5,068.	68	.	6,727.	81	.	
" b, schweres Vieh			824	23.35	1,051	13.71							
" c, leichtes "			1,289	36.52	1,132	14.77							
" d, Schweine			145	4.11	767	10.01							
" e, Kälber, Schafe und Ziegen			744	21.06	4,152	54.20							
Hunde			467	13.23	472	6.16							
Total .			3,530	100	7,662	100	5,068.	68	.	6,727.	81	.	
IV. Gütertransport.			Tonnen		Tonnen								
Eilgut			1,374	0.74	1,405	0.81	473,551.	67	.	469,238.	88	.	
Stückgut			9,998	5.37	9,837	5.66							
Massengut A			7,730	4.15	7,045	4.05							
" B			25,927	13.94	27,200	15.64							
Spezialtarif I			88,182	47.40	73,139	42.07							
" II			10,758	5.78	12,278	7.06							
" III			42,088	22.62	42,959	24.71							
Total .			186,057	100	173,863	100	473,551.	67	.	469,238.	88	.	
V. Verschiedenes			.	.	.	.	137.	03	.	155.	85	.	
Gesammttotal .			.	.	.	.	585,711.	36	.	592,587.	71	.	
Rekapitulation:													
Personentransport			.	.	.	.	102,875.	53	17.56	111,708.	39	18.85	
Gepäcktransport			.	.	.	.	4,078.	45	0.70	4,756.	78	0.80	
Viehtransport			.	.	.	.	5,068.	68	0.87	6,727.	81	1.14	
Gütertransport			.	.	.	.	473,551.	67	80.85	469,238.	88	79.18	
Verschiedenes			.	.	.	.	137.	03	0.02	155.	85	0.03	
Total .			.	.	.	.	585,711.	36	100	592,587.	71	100	

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1890	107,015	111,708	39	273	4,756	78	7,662	6,727	81	173,863	469,238	88	155	85	592,587	71
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
mehr als 1889	13,536	8,832	86	5	678	33	4,132	1,659	13	—	—	—	18	82	6,876	35
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,194	4,312	79	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1890	Fr. 1. 04 Cts.	Fr. 17. 40 Cts.	Fr. 0. 88 Cts.	Fr. 2. 70 Cts.
1889	„ 1. 10 „	„ 15. 22 „	„ 1. 44 „	„ 2. 55 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1889				1890			Gegenüber 1889			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
10,000	—	2.33	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.41	—	—	—	—
13,524	30	3.16	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	13,906	85	3.35	382	55	—	—
124,197	11	28.93	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffs- personals	128,264	98	30.87	4,067	87	—	—
2,986	34	0.70	4. Bekleidung desselben	2,355	35	0.57	—	—	630	99
3,563	05	0.83	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	4,575	13	1.10	1,012	08	—	—
75,802	20	17.69	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	67,955	80	16.35	—	—	7,846	40
115,160	80	26.87	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch- tung und Beheizung der Schiffe . . .	122,814	22	29.55	7,653	42	—	—
57,817	65	13.49	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	39,570	78	9.52	—	—	18,246	87
8,972	35	2.09	10. Assekuranzprämien	8,010	44	1.93	—	—	961	91
16,525	33	3.86	11. Verschiedenes	18,087	52	4.35	1,562	19	—	—
428,549	13	100	 Total	415,541	07	100	—	—	13,008	06

Die Verhältnisse des Personenverkehrs auf dem Bodensee sind im Berichtsjahre von der Konferenz der beteiligten Dampfbootunternehmungen einer gründlichen Untersuchung unterworfen worden; das Resultat derselben war die Einführung eines neuen gemeinsamen Tarifs für diesen Verkehrszweig. Der grössere Theil der Einnahmen aus dem Bodensee-Personenverkehr entspringt dem internationalen Verkehre; der Lokalverkehr ist schwach und wenig entwicklungsfähig, weil die Entfernungen gross, die gegenseitigen Beziehungen der Bevölkerung in Folge der Zugehörigkeit zu verschiedenen Staaten gering, grosse Städte nicht vorhanden und die Bewohner des schweizerischen Ufers durch die Bahn bedient sind. Mit dem Mittel der Reduktion der gewöhnlichen Fahrtaxen wäre eine Frequenzsteigerung im internationalen Verkehre nicht zu erzielen gewesen, da eine solche Reduktion in dem Gesamtfahrpreise wirkungslos verschwunden wäre; der Ausfall auf dem grössern internationalen Verkehre hätte auch durch die etwa mögliche Steigerung des kleinern Lokalverkehrs nicht gedeckt werden können. Die Revision des Tarifs liess daher

die einfachen Taxen und die Retourtaxen für Billete mit längerer Gültigkeitsdauer, welche wesentlich im internationalen Verkehre in Betracht kommen, unberührt, ermässigte dagegen in beträchtlichem Masse die Taxen für Retourfahrten mit kurzer Gültigkeit; namentlich aber wurden für den kleinen Lokalverkehr Abonnements mit sehr geringer Fahrtenzahl auf beliebigen Strecken und zu billigem Preise eingeführt, auch der kleine Gepäck- und Traglastenverkehr, sowie die freie Bewegung in der Wahl der Beförderungswege, namentlich zwischen den theilweise mit wenigen Verbindungen bedienten kleinern Ortschaften, in thunlichster Weise begünstigt. Für die Verwaltungen selbst sind wesentliche und zahlreiche Vereinfachungen im Billet- und Abrechnungswesen, insbesondere für den Übergang der Passagiere von den Booten der einen auf die Boote der andern Unternehmung eingetreten, welche nicht nur eine Menge Arbeit von zweifelhaftem Nutzen erspart, sondern auch eine freiere Gestaltung der Fahrpläne fördert. Es soll nun nicht gerade behauptet werden, dass das relativ günstige Ergebniss des Personenverkehrs im Berichtsjahre bereits als Wirkung des neuen Tarifs allein betrachtet werden dürfe, da u. A. auch der Ertrag aus Lustfahrten, die durch den neuen Tarif nicht berührt werden, zugenommen hat; indessen hat er doch zur Entwicklung des Lokalverkehrs beigetragen, wie sich aus der Vermehrung der Einnahmen aus Abonnements und Retourbilleten ergibt.

Die Ergebnisse des Vieh- und Güterverkehrs geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 13,008. 06 Cts. vermindert, indem, wie obige Gegenüberstellung zeigt, Mehrausgaben auf einigen Kapiteln grössere Minderausgaben auf andern gegenüberstehen. Die Mehrausgabe auf Kapitel 2 und 3 wird begründet durch Personalvermehrung um durchschnittlich zwei Mann und Gehaltsaufbesserungen, auf Kapitel 8 durch Zunahme des durchschnittlichen Kohlenverbrauchs und Vertheuerung der Kohlen. Die Minderausgabe auf Kapitel 6 und 7 ist eine Folge der Abnahme des Güterverkehrs, diejenige auf Kapitel 9 eine zufällige.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1889					1890				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	585,711	36	4	54	—	592,587	71	4	75	—
Ausgaben	428,549	13	3	32	73. 17	415,541	07	3	33	70. 12
Vorschlag	157,162	23	1	22	26. 83	177,046	64	1	42	29. 88

Betriebsmaterial.

Da die beiden ältern Dampfboote „St. Gallen“ und „Schaffhausen“ den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen, entstand die Frage, ob man dieselben einer kostspieligen Hauptreparatur unterziehen wolle. Nach einlässlicher Prüfung entschied man sich dahin, von einer solchen Umgang zu nehmen und statt dessen ein neues mittelgrosses Halbsalonboot „Santis“ mit einer Maschine von 70 Pferdekräften und elektrischer Beleuchtung anzuschaffen, in der Meinung, dass nach Inbetriebsetzung des neuen Schiffes das Boot „St. Gallen“ als Reserveschiff zu verwenden und das Boot „Schaffhausen“ auszurangiren und abzubringen sei. Das neue Dampfboot soll bis Ende April 1892 vollendet sein. Mit Bezug auf die Abschreibung eines Theils des Inventarwerthes des Dampfbootes „Schaffhausen“ verweisen wir auf Abschnitt III „Finanzverwaltung“ (Seite 28).

Ende des Berichtsjahres war der Bestand des Betriebsmaterials unverändert, nämlich 6 Raddampfer, 4 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, ferner in Gemeinschaft mit Bayern 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn.

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

			1889	1890
a. Leistungen der Schiffe:				
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte) .				
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer		128,946	124,860
und zwar in	Zeitstunden		8,212	8,083
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer		15.70	15.45
Schleppboote. Solche durchliefen	"		130,012	122,987
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz			11.500	11.000
Steinkohlen	Tonnen		3,942.350	3,896.200
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	"		3,946.950	3,900.650
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm		30.609	31.240
" Zeitstunde	"		480.632	482.568
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken		106,429. 73	114,271. 44
per Kilometer	Centimes		82.54	91.52
" Zeitstunde	Franken		12. 96	14. 14
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen			9.810	9.994
per Kilometer	Kilogramm		0.076	0.080
" Zeitstunde	"		1.195	1.236
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken		5,790. 66	5,617. 72
per Kilometer	Centimes		4.49	4.50
" Zeitstunde	"		70.51	69.50
d. Unterhalts- und Reparaturkosten: im Ganzen			57,817. 65	39,570. 78
per Kilometer	Centimes		44.84	31.69

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
Verkehr und Einnahmen.

		Transportquantitäten				Einnahmen					
		1889		1890		1889			1890		
		Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.											
Einfache Fahrt	I. Platz	29,781	3.78	31,974	3.83	23,874.	70	7.61	30,395.	47	7.17
"	II. "	128,005	16.26	132,949	15.93	66,427.	78	17.50	68,519.	73	16.85
Hin- und Rückfahrt	I. "	127,058	16.14	137,116	16.43	92,753.	82	24.44	99,027.	34	24.36
"	II. "	373,540	47.45	387,646	46.46	153,289.	34	40.39	159,547.	15	39.24
Abonnementsbillete	I. "	44,358	5.64	42,522	5.10	11,607.	80	3.06	11,497.	15	2.83
"	II. "	53,361	6.78	66,654	7.99	9,480.	45	2.49	12,018.	82	2.98
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete	I. "	13,484	1.71	14,029	1.67	10,136.	05	2.69	13,961.	43	3.43
"	II. "	17,634	2.24	21,607	2.59	6,900.	10	1.82	11,562.	52	2.84
	Total	787,221	100	834,497	100	379,470.	04	100	406,529.	61	100
Rekapitulation nach Plätzen:											
I. Platz		214,681	27.27	225,641	27.04	143,372.	37	37.80	154,881.	39	38.10
II. "		572,540	72.73	608,856	72.96	236,097.	67	62.20	251,648.	22	61.90
		787,221	100	834,497	100	379,470.	04	100	406,529.	61	100
II. Gepäcktransport		Tonnen		Tonnen		6,001.	45		6,909.	—	
III. Viehtransport.		Stück		Stück		4,187.	75		3,544.	52	
Klasse I		21	0.45	43	1.04	4,187.	75		3,544.	52	
" II		1,739	37.33	1,313	31.72						
" III		2,670	57.80	2,607	62.99						
" IV		229	4.92	176	4.25						
	Total	4,659	100	4,139	100	4,187.	75		3,544.	52	
IV. Gütertransport.		Tonnen		Tonnen		120,813.	30		121,138.	97	
Eilgut		3,206	5.78	3,242	5.51	120,813.	30		121,138.	97	
Stückgut-Klasse 1		3,474	6.27	3,558	6.05						
" 2		9,804	17.65	9,451	16.08						
Wagenladungen Klasse A		1,111	2.00	1,341	2.28						
" " B		2,278	4.10	2,500	4.25						
Spezialtarif " Ia		2,439	4.39	2,569	4.87						
" " Ib		4,242	7.64	4,932	8.39						
" " IIa		949	1.71	967	1.64						
" " IIb		882	1.59	1,109	1.89						
" " IIIa		1,985	3.58	1,221	2.08						
" " IIIb		25,136	45.29	27,899	47.46						
		55,506	100	58,789	100	120,813.	30		121,138.	97	
Lokalspesen		.	.	.	.	16,401.	10		16,575.	95	
	Total	.	.	.	.	137,214.	40		137,714.	92	
V. Verschiedenes		.	.	.	.	2,510.	—		2,514.	—	
Gesammttotal		.	.	.	.	529,383.	64		557,212.	05	
Rekapitulation:											
Personentransport		.	.	.	.	379,470.	04	71.68	406,529.	61	72.96
Gepäcktransport		.	.	.	.	6,001.	45	1.13	6,909.	—	1.21
Viehtransport		.	.	.	.	4,187.	75	0.79	3,544.	52	0.64
Gütertransport		.	.	.	.	137,214.	40	25.92	137,714.	92	24.71
Verschiedenes		.	.	.	.	2,510.	—	0.48	2,514.	—	0.45
	Total	.	.	.	.	529,383.	64	100	557,212.	05	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1890	834,497	406,529	61	956	6,909	00	4,139	3,544	52	58,789	137,714	92	2,514	—	557,212	05
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
mehr als 1889	47,276	27,059	57	130	907	55	—	—	—	3,283	500	52	4	—	27,828	41
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	520	643	23	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1890	Fr. 0. 49 Cts.	Fr. 7. 23 Cts.	Fr. 0. 86 Cts.	Fr. 2. 34 Cts.
1889	„ 0. 48 „	„ 7. 27 „	„ 0. 90 „	„ 2. 47 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1889				1890			Gegenüber 1889			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
15,000	—	3.32	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.17	—	—	—	—
17,826	72	3.94	2. Gehalte des Administrationspersonals .	18,835	—	3.98	1,008	28	—	—
220,144	84	48.67	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	222,479	14	46.99	2,334	30	—	—
3,869	96	0.86	4. Bekleidung desselben .	3,830	70	0.81	—	—	39	26
16,084	49	3.55	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux .	17,237	38	3.64	1,152	89	—	—
111,658	82	24.69	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe .	133,072	52	28.10	21,413	70	—	—
52,022	06	11.50	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	44,381	76	9.37	—	—	7,640	30
2,247	80	0.50	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren .	2,206	70	0.47	—	—	41	10
13,437	15	2.97	9. Verschiedenes .	16,424	47	3.47	2,987	32	—	—
452,291	84	100	 Total .	473,467	67	100	21,175	83	—	—

Der Personenverkehr auf dem Zürichsee hat im Berichtsjahr um zirka 6% und die Einnahmen entsprechend zugenommen, und zwar ziemlich gleichmässig auf allen Titeln. Besondere Ereignisse oder Verkehrsmassnahmen von Bedeutung sind dabei nicht zu verzeichnen; die Entwicklung des Verkehrs erscheint demnach als eine normale. Auch die Ergebnisse des Vieh- und Güterverkehrs geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

Die Ausgaben weisen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 21,175. 83 Cts. auf, welche durch Gehaltsaufbesserungen (Kapitel 2 und 3), etwas grössere Bureaubedürfnisse und höhere Miethe (Kapitel 5), durchschnittlich grössern Brennmaterialverbrauch und Vertheuerung der Kohlen und des Schmiermaterials (Kapitel 6), sowie durch grössere Reparaturen, welche zufolge einer allgemeinen Untersuchung sämtlicher Landungsstege vorgenommen wurden (Kapitel 9), begründet werden. Die Minderausgabe für den Unterhalt der Schiffe (Kapitel 7) ist eine zufällige, indem wegen Inanspruchnahme der Werkstätte für die erwähnten Steg Reparaturen verschiedene Arbeiten am Holzwerk der Dampfboote verschoben werden mussten.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1889					1890				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	529,383	64	1	78	—	557,212	05	1	87	—
Ausgaben	452,291	84	1	52	85.44	473,467	67	1	59	84. 97
Vorschlag	77,091	80	—	26	14.56	83,744	38	—	28	15. 03

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahre wurden das eiserne Schleppboot „Bär“, sowie die beiden hölzernen Schleppschiffe Nr. 7 und 18 wegen Baufälligkeit ausrangirt und als Ersatz vier neue hölzerne Schleppboote Nr. 7, 18, 25 und 26 angeschafft. Bezüglich der „Abschreibungen“ auf Schiffen verweisen wir auf Abschnitt III „Finanzverwaltung“ (Seite 28 u. 29).

Zu Ende des Jahres war der Bestand des Betriebsmaterials: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 2 Schraubendampfboote, 1 Trajektdampffähre, 6 eiserne und 22 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

						1889	1890
a. Leistungen der Schiffe:							
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt			Kilometer			250,662	249,253
und zwar in			Zeitstunden			18,876	18,815
per Zeitstunde durchschnittlich			Kilometer			13.28	13.25
Schleppdampfboote. Solche durchliefen			„			25,602	26,667
und zwar in			Zeitstunden			3,551	3,673
sonach per Zeitstunde durchschnittlich			Kilometer			7.21	7.26
Trajektfähre. Dieselbe durchlief			„			21,280	22,150
und zwar in			Zeitstunden			1,671	1,756
sonach per Zeitstunde durchschnittlich			Kilometer			12.73	12.61
Total: Zurückgelegte			„			297,544	298,070
			Zeitstunden			24,098	24,244
per Zeitstunde durchschnittlich			Kilometer			12.35	12.29
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz						Ster	41.500
Steinkohlen			Tonnen			4,150.300	4,493.600
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen:			„			4,166.900	4,508.200
(1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)							
Durchschnittsverbrauch per Kilometer			Kilogr.			14.004	15.125
„ „ „ Zeitstunde			„			172.915	185.951
Kosten für Brennmaterial im Ganzen			Franken			100,847. 90	120,919. 47
„ „ „ per Kilometer			Centimes			33.89	40.57
„ „ „ „ Zeitstunde			Franken			4. 18	4. 99
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen						Tonnen	14.183
„ „ „ per Kilometer			Kilogr.			0.048	0.047
„ „ „ „ Zeitstunde			„			0.589	0.574
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen			Franken			7,550. 96	8,812. 20
per Kilometer			Centimes			2.54	2.96
„ Zeitstunde			„			31.33	36.35
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen						Franken	52,022. 06
per Kilometer			Centimes			17.48	14.89

3. Werkstättebetrieb.

Die Hauptwerkstätte Zürich ist während des Berichtsjahres räumlich in den bisherigen Grenzen geblieben, so dass man, da die Anforderungen an dieselbe wegen Vermehrung des Rollmaterials und zunehmenden Alters derselben, sowie wegen Einführung der Luftdruckbremsen und Dampfheizungen in stetem Wachsen begriffen sind, eine provisorische Ueberdachung von drei weitem Geleisen zwischen der ältern Wagenwerkstätte und der Schiebebühne in Aussicht nehmen musste. In der Thätigkeit derselben, sowie der Filialwerkstätten "Romanshorn und Wollishofen selbst ist keine Aenderung eingetreten, wesshalb hierüber auf frühere Mittheilungen verwiesen wird.

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

1. Ersetzen von 6 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 7 Feuerbüchsen, 851 neue Siederöhren, 290 Bandagen, 3 Achsen, sämmtlich für Lokomotiven	Fr. 118,435. 24 Cts.
2. Ersetzen von 103 Bandagen und 26 Radsternen für Personenwagen	" 6,682. 72 "
3. Ersetzen von 119 Bandagen, 56 Radsternen und 11 Achsen für Gepäck- und Güterwagen	" 14,126. 47 "
Zusammen	Fr. 139,244. 43 Cts.
Hievon ab die Altmaterial-Erlöse	" 35,564. 67 "
Total der Ersatzstücke für Rollmaterial	Fr. 103,679. 76 Cts.
4. Anfertigen von 3 Kasten für elektrische Wagenbeleuchtung und Erstellen von Dampfheizleitungen in einer Anzahl Gepäck- und Personenwagen	" 2,178. 86 "
Total	Fr. 105,858. 62 Cts.

Die Zahl der Werkstattearbeiter betrug zu Ende des Berichtsjahres 467 (1889: 437). Die Vermehrung ist wesentlich durch die Erstellung von Luftdruckbremsen und Dampfheizungen nöthig geworden.

Die Rechnung der Werkstätte zeigt:

	1889	1890
An Einnahmen	Fr. 1,268,100. 15 Cts.	Fr. 1,267,731. 74 Cts.
" Ausgaben	" 1,246,081. 13 "	" 1,266,869. 74 "
Einnahmen-Überschuss	Fr. 22,019. 02 Cts.	Fr. 862. — Cts.

Bezüglich des Minderertrags der Werkstätte im Jahr 1890 gegenüber 1889 verweisen wir auf die Erläuterungen in Abschnitt D Finanzergebniss (Verschiedene Einnahmen).

4. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind 15 Entgleisungen, 9 auf Stationen und 6 auf offener Linie, sowie 10 Zusammenstösse, 9 auf Stationen und 1 auf offener Bahn, vorgekommen, wobei zwei Reisende und vier Bahnbedienstete verletzt wurden.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden 11 Personen getödtet und 96 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 5 Bahnbedienstete und 6 Drittpersonen, die Verletzungen 1 Reisenden, 94 Angestellte und 1 Drittperson.

Ferner sind noch 5 auf Bahngelände vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1890 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. 14,607,469. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . . .	„ 36,940,000. — „
	Fr. 51,547,469. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 610,000. — „
Total	Fr. 52,157,469. — Cts.

Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfond erzeugt mit Ende 1890 laut Rechnung einen Saldo von Fr. 707,279. 11 Cts.

Die Erhöhung der Versicherungssumme unter litt. a2 um Fr. 1,500,000 gegenüber dem Bestande zu Ende des Jahres 1889 bezieht sich ausschliesslich auf die Versicherung der Transport- und Lagergüter in den verschiedenen Schuppen, sowie im Lagerhause des Bahnhofes Zürich. Eine im Laufe des Berichtsjahres angeordnete Untersuchung hatte ergeben, dass die bisherigen bezüglichlichen Versicherungsbeträge zu dem Durchschnittswerthe der in fraglichen Gebäuden vorübergehend oder für längere Dauer untergebrachten Güter seit einiger Zeit nicht mehr im richtigen Verhältnisse stehen, wesshalb wir eine Revision der betreffenden Polizzen im Sinne obiger Erhöhung mit den beteiligten Versicherungsgesellschaften vereinbarten. — Das gleiche Motiv veranlasste uns auch zu einer Revision der Polizze über die Versicherung der auf dem Bodensee zur Trajektirung gelangenden Güterwagen, wobei das Maximum, für welches die Versicherungsgesellschaften per Jahr und bezw. Fahrt haften, von Fr. 72,000 auf Fr. 160,000 erhöht wurde, siehe litt. b oben.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war folgender:

	1889	1890
I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	157	162
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	51	59
	208	221
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Ein- schluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	430	435
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	619	613
	1,049	1,048
Übertrag	1,257	1,269

	1889	1890
III. Expeditions- und Zugdienst.	Übertrag 1,257	1,269
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalkonto	2,015	2,102
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto	406	444
ebenso und Arbeiter (wovon 449 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti	469	501
	875	945
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto	3008	3143
„ andern Konti	1139	1173
	4,147	4,316
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,26 Angestellte (im Vorjahr 6,02).		
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee		
Beamte, Angestellte und Arbeiter	195	197
VI. Imprägniranstalt, Arbeiter	11	27
	206	224
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals	4,353	4,540

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Nachdem das Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften am 1. Januar 1890 in Kraft getreten war, erklärte das Eisenbahndepartement mit Kreisschreiben vom 20. September 1890 es für geboten, dass vom Jahr 1890 ab die Jahresrechnungen und Bilanzen sämtlicher Hülfskassen (einschl. Krankenkassen) nach einem einheitlichen Schema aufgestellt werden. Zu diesem Zwecke brachte es den beteiligten Gesellschaften einen bezüglichlichen Entwurf zur Äusserung in Vorlage. Derselbe wurde sodann mit einigen wenigen auf Grund gemachter Gegenbemerkungen vorgenommenen Änderungen vom Eisenbahndepartement mit Kreisschreiben vom 18. November 1890 für die diesfälligen Rechnungsstellungen als bindend erklärt. Wir sahen uns hierauf zu der Bemerkung veranlasst, dass wir z. Z. noch ausser Stande seien, für das Jahr 1890 die schemagemässe Bilanz, in der die Einstellung des Deckungskapitals vorgeschrieben ist, zu liefern, da wir immer noch nicht im Besitze der dem Herrn Professor Kinkelin in Basel aufgetragenen technischen Bilanz per 31. Dezember 1889 für die herwärtige Pensions- und Hülfskasse gelangt seien; sollte dieselbe indessen, wie wir hoffen, noch vor Abschluss der Jahresrechnungen eingehen, so würde der Durchführung des Schema auch für die Bilanz nichts im Wege stehen. Leider ist das betreffende Gutachten bis jetzt nicht eingegangen und mussten wir uns deshalb darauf beschränken, wenigstens die Jahresrechnung für genannte Kasse nebst denjenigen für die Krankenkassen nach dem erwähnten Schema anzufertigen, wie sie nachstehend im Auszuge aufgeführt sind. Für die Krankenkassen, welche nicht auf versicherungstechnischer Grundlage beruhen, ist die vorgeschriebene Bilanz ohne Bedeutung.

	a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		T o t a l	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.								
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder	—	—	3,390	10	—	—	3,390	10
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	57,392	14	—	—	—	—	57,392	14
c) Regelmässige Beiträge	200,017	58	26,312	64	5,731	50	232,061	72
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	257,409	72	—	—	—	—	257,409	72
b) Ausserordentliche Beiträge	439,406	61	—	—	—	—	439,406	61
c) Sonstige Zuwendungen	2,616	37	—	—	—	—	2,616	37
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	101,658	85	1,788	10	681	25	104,128	20
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	3,689	92	795	20	43	10	4,528	22
d) Geschenke und Verschiedenes	2,741	27	5,445	—	65	—	8,251	27
	1,064,932	46	37,731	04	6,520	85	1,109,184	35
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	177,668	49	31,353	28	5,606	10	214,627	87
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	124,048	48	680	—	127	60	124,856	08
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	15,146	50	—	—	—	—	15,146	50
2. Abgangsentschädigungen an aus- tretende Mitglieder	12,844	30	1,498	56	—	—	14,342	86
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs- kosten etc.)	1,683	50	—	—	43	65	1,727	15
	331,391	27	33,531	84	5,777	35	370,700	46
Einnahmen-Ueberschuss im Jahr 1890	733,541	19	4,199	20	743	50	738,483	89
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1889	2,266,330	64	44,894	08	19,118	97	2,330,343	69
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1891	2,999,871	83	49,093	28	19,862	47	3,068,827	58
Bestehend in:								
1. Werthschriften	2,867,450	—	49,100	—	19,500	—	2,936,050	—
2. Konto-Korrent-Guthaben an die Nordostbahn- Gesellschaft	132,421	83	÷ 6	72	—	—	132,415	11
3. Kassasaldo	—	—	—	—	362	47	362	47
Summe wie oben	2,999,871	83	49,093	28	19,862	47	3,068,827	58
Zahl der Mitglieder	2,345		1,352		498		4,195	
Zahl der Unterstützungsfälle	575		601		186		1,362	

Hinsichtlich der ausserordentlichen Beiträge der Gesellschaft an die Pensions- und Hülfskasse im Jahr 1890 (siehe Ziffer 2 *b* der Rechnung) ist zu bemerken, dass in dem Betrage von Fr. 439,406. 61 Cts. enthalten sind: Fr. 8,156. 61 Cts. Pensionszuschüsse an pensionirte Mitglieder, welche bei Inkraftsetzung der neuen Statuten vom 10. Februar 1888 das 58. bzw. 61. Altersjahr angetreten hatten, bzw. nach dem Ableben von solchen an ihre Hinterlassenen; Fr. 300,000 Zuschuss gemäss dem Beschluss der Generalversammlung vom 28. Juni 1890 und Fr. 131,250 als Verzinsung des muthmasslichen Defizits pro 1890, um ein weiteres Anwachsen des letztern zu vermeiden.

Die Influenzaepidemie im Winter 1889/1890 verursachte eine ausserordentliche Inanspruchnahme der beiden Krankenkassen und es hätte diejenige für die Güter- und Werkstättearbeiter pro 1890 mit einem Rückschlage abgeschlossen, wenn ihr nicht anlässlich des Ablebens des Herrn alt Direktions-Präsidenten Studer von dessen Hinterlassenen in grossmüthiger Weise ein Vermächtniss von Fr. 5000, das oben unter Ziffer 3 *d* der betreffenden Rechnung enthalten ist, gemacht worden wäre.

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Dieselbe hat im Jahr 1890 keine Änderung erlitten und ist deren Bestand von Fr. 30,000 in Werthschriften angelegt.

Die auf diesen erzielten Zinse von Fr. 1500 wurden gutgebracht:

Fr. 1000. — Cts.	der Pensions- und Hülfskasse als Zinsbetrag von Fr. 20,000 Kapital, ferner
Fr. 435. — Cts.	der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter
„ 65. — „	derjenigen der Bahnarbeiter
„ 500. — „	als Zinsbetrag von 10,000 Kapital
<u>Fr. 1500. — Cts.</u>	<u>im Total wie oben.</u>

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1889	Fr. 62,014. 18 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1890 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 9,285. 90 Cts.
Die Ausgaben betragen an rückbezahlten Kautionsguthaben und	
Zinsen	„ 8,387. 30 „
Zuwachs	„ 898. 60 „
Bestand am 31. Dezember 1890: in Werthpapieren . . .	Fr. 62,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Guthaben bei	
der Nordostbahn . . .	„ 412. 78 „
	<u>Fr. 62,912. 78 Cts.</u>

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1889 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 100,990. 10 Cts.

An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1890 hinzu Fr. 21,040. 90 Cts.

Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 14. 50 Cts.

und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben

und Zinsen „ 21,083. 47 „

„ 21,097. 97 „

Verminderung „ 57. 07 „

Bestand am 31. Dezember 1890:

in Werthpapieren Fr. 101,000. — Cts.

in Baarschaft in Händen der Rechnungssteller „ 449. 93 „

Fr. 101,449. 93 Cts.

abzüglich: Konto-Korrentschuld an die Nordostbahn „ 516. 90 „

Fr. 100,933. 03 Cts.

Schliesslich geben wir hier noch einen Ausweis über den Betsand und die Art der Leistung der gesammten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der ständigen Güterarbeiter per 31. Dezember 1890.

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Bestand der Kautionen.						
a) In Baar	62,912	78	100,933	03	163,845	81
b) In Werthschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponirte Titel)	100,700	—	—	—	100,700	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	3,723,500	—	—	—	3,723,500	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	698,000	—	—	—	698,000	—
Summe .	4,585,112	78	100,933	03	4,686,045	81
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Baarkautionen von Angestellten	62,500	—	—	—	62,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponirte Werthschriften	100,700	—	—	—	100,700	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	101,000	—	101,000	—
	163,200	—	101,000	—	264,200	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	412	78	66	97	345	81
c) Bürgschaften	4,421,500	—	—	—	4,421,500	—
Summe .	4,585,112	78	100,933	03	4,686,045	81

V. Bahnbau.

1. Ausbau des Stammnetzes.

Die im Geschäftsbericht pro 1888 erwähnten neuen Pläne für eine Haltstelle Wiedikon-Ausser-sihl erhielten die Genehmigung der Aufsichtsbehörde, und es fand mit der Gemeinde Wiedikon eine Einigung statt über die Erstellung des an die Haltstelle sich anlehnenden Strassennetzes. Die Bauten wurden sodann im Berichtsjahr in Angriff genommen und vor Eintritt der Winterkälte im Rohen ausgeführt. Die Vollendung derselben, sowie die Betriebseröffnung fallen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Für die Erweiterung des Güterbahnhofes Zürich in der Richtung gegen die Langgasse wurde die erforderliche Expropriation auf dem Schätzungswege durchgeführt und die Ausführung der Bauarbeiten an die Hand genommen. Die Vollendung fällt erst in's Jahr 1891.

Die vorhandenen Geleiseanlagen im Rangirbahnhof in Zürich erwiesen sich in steigendem Masse als nicht mehr genügend. Wir waren desshalb genöthigt, eine Erweiterung in der Weise in Aussicht zu nehmen, dass die mitten im Rangirbahnhof stehende Lokomotivremise behufs Verwendung an andern Orte abgebrochen, der noch unbenützte Theil des uns gehörenden Areals aufgefüllt, und sodann die ganze Fläche zur Anlage von Rangir- und Aufstellgeleisen verwendet wird. Das aufgelegte Projekt erhielt die Genehmigung des Eisenbahndepartements, und es wurden die Arbeiten in Angriff genommen. Die Vollendung fällt nicht mehr in's Berichtsjahr.

Die projektierte Erweiterung des Bahnhofes in Frauenfeld gelangte in der Hauptsache zur Ausführung, und es konnten die neuen Geleiseanlagen für die Abwicklung des Schützenfest-Verkehres benutzt werden.

Von den weitem bedeutendern Ergänzungsbauten sind zu verzeichnen:

Erweiterung der Stationen in Arbon, Bürglen, Marthalen, Thalweil, Wülflingen und Pfungen;

Vermehrung der Ausladgeleise im Rohmaterialbahnhof in Zürich;

Geleisevermehrung auf dem Bahnhofe in Winterthur;

Erstellung von Perrons und Betonirung des Platzes zwischen Aufnahmsgebäude und Einsteighalle im Bahnhof in Baden;

Erweiterung der Dienstwohnungen durch Aufbau auf den Stationen in Tägerweilen, Stammheim, Kloten und Mellingen;

Erstellung eines definitiven Aufnahmsgebäudes und Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Effretikon; die Verrechnung hiefür erfolgt aber erst im Jahr 1891;

Erstellung durchgehender elektrischer Glockensignale auf der Strecke Richtersweil-Ziegelbrücke;

Unterführung einer Strasse zwischen Andelfingen und Marthalen;

Erstellung eines Wärterwohnhauses zwischen Regensdorf und Buchs;

Erstellen einer Brückenwaage auf der Station Ermatingen;

Anbringen eines zweiten Bahntelegraphendrahtes auf der Strecke Winterthur-Romanshorn.

Im Uebrigen verweisen wir, soweit es sich um im Berichtsjahre vollendete Ergänzungsbauten handelt, auf die Beilage 1 zu den Jahresrechnungen: „Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken, nach den Bauobjekten geordnet“.

2. Bau neuer Linien.

Ausser den im letzten Jahresbericht erwähnten zwei Linien, Rechtsufrige Zürichseebahn und Dielsdorf-Niederweningen, sowie der in besonderm Bericht besprochenen Linie Koblenz-Stein beschäftigten das technische Personal, wenn auch erst gegen Schluss des Jahres, noch die Linien Thalweil-Zug und Schaffhausen-Etzwilen. Es wurde hiedurch eine abermalige Vermehrung des technischen Personals nothwendig und sind im Laufe des Jahres 14 Ingenieure, Architekten und Geometer neu eingetreten. Ausgetreten sind 7 Ingenieure, so dass unter Hinzurechnung des vom letzten Jahr übernommenen Bestandes Ende 1890 27 Ingenieure, Architekten und Geometer, 8 Zeichner, 1 Buchhalter und 3 Kanzlisten auf den verschiedenen technischen Büreaux des Bahnbaues in Thätigkeit waren.

a) Rechtsufrige Zürichseebahn. Die Baupläne der rechtsufrigen Zürichseebahn sind zwar längst vollendet; dagegen war es nicht mehr möglich, die hoheitliche Genehmigung sämtlicher Pläne noch in diesem Jahre zu erreichen.

In seiner Sitzung vom 12. Februar 1890 ertheilte der Bundesrath dem allgemeinen Bauprojekte Bahnhof-Stadelhofen unter folgenden hauptsächlichsten Bedingungen die Genehmigung: für den ersten Theil der Linie Bahnhof Zürich bis Limmat soll sich die Nordostbahn mit der Gemeinde Aussersihl hinsichtlich der Zahl der Durchfahrten, Respektirung des Bebauungsplanes, Abtragung des alten Dammes, Anlage einer Haltestelle, Unterführung der Langgasse etc. ins Benehmen setzen; ferner sollen noch Pläne vorgelegt werden für eine Station Wipkingen und für die Bauten, welche in Folge der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn im Bahnhof Zürich nothwendig werden. Durch diesen Beschluss war somit nur die Bauinangriffnahme des Stückes von der Limmat bis Stadelhofen ermöglicht. Da trotz mehrfacher Verhandlungen mit der Gemeinde Aussersihl eine Einigung nicht zu erzielen war, musste schliesslich der Entscheid des Bundesrathes angerufen werden, der aber nicht mehr im Laufe des Berichtsjahres erfolgte. — Die zweite Planaufgabe, welche in den Gemeinden Zollikon, Küsnach und Erlenbach in Folge der mit diesen vertraglich vereinbarten Änderungen an den Wegen und Strassen, sowie auch den Stationsanlagen erforderlich wurde, fand im Februar und März statt, und Anfangs Juli wurden die neuen Pläne für die Strecke Tiefenbrunnen-Meilen dem Bundesrathe zur Genehmigung übermittelt. Auch hier ist jedoch eine Genehmigung im Laufe des Jahres 1890 nicht mehr erfolgt. — Auf der obern Strecke der Bahn Uetikon-Rapperswyl fand die Planaufgabe in den Gemeinden Anfangs Mai statt. Die Bereinigung und Vollendung der Pläne zur Eingabe an den Bundesrath erfolgte noch vor Schluss des Jahres, so dass solche gleich zu Anfang des neuen Jahres an das Eisenbahndepartement versandt werden konnten. — In Folge der erheblichen Verzögerungen bei Genehmigung der Pläne sahen wir uns, wie schon im I. Abschnitt erwähnt, veranlasst, um eine Verlängerung des Termins für Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn (1. Juni 1892) einzugelangen; derselbe wurde bis 1. August 1893 erstreckt.

Erfreulicher waren, wenigstens in einigen Beziehungen, trotz mannigfacher Schwierigkeiten und Zwischenfälle die Fortschritte des im Bau begriffenen I. Looses von der Limmat bis Tiefenbrunnen. Nach der Plan genehmigung machte zwar auch die Erwerbung des Terrains noch erhebliche Schwierigkeiten, indem alle Expropriationsfälle bis vor die letzte Instanz, das Bundesgericht, gelangten und die Baubewilligungen meist nur gezwungen ertheilt wurden, so dass die Inangriffnahme des langen Zürcher Tunnels (zwischen Stadelhofen und Drahtschmidli) auf der Nordseite erst im Juli 1890 möglich war.

Im August wurde alsdann das Transportgerüst über die Limmat erstellt. Als der Materialtransport im September seinen Anfang nahm, wurden indessen von der Gemeinde Aussersihl alle möglichen Schritte gethan, um die Ablagerung des Materials an der Stelle des beabsichtigten Dammes jenseits der Limmat zu verhindern; nach verschiedenen Zwischenfällen und vorübergehender telegraphisch verfügbarer Einstellung durch den Bundesrath am 8. Dezember konnten die Arbeiten erst am 11. gl. M. wieder ihren ungestörten Fortgang nehmen.

Inzwischen wurde am 22. August, nachdem der Tunnelvoreinschnitt beim Drahtschmidli mit Schlitz und Stollen durchfahren war, die Baustelle für das Nordportal des Zürcher Tunnels erreicht und hat an diesem Tage somit dessen Bau auf der Nordseite faktisch begonnen. Am andern oder Südende des Tunnels auf der Seite von Stadelhofen wurden die Arbeiten, welche am 15. Juli 1889 eingestellt werden mussten, am 19. Februar 1890 wieder aufgenommen, und Ende des Monats erreichte der Sohlstollen durch den Voreinschnitt das Südportal des Zürcher Tunnels. Vom Anfang März auf der Süd- und 22. August auf der Nordseite des Tunnels bis zum Schlusse des Jahres sind in dem 2093 m langen Zürcher Tunnel folgende Fortschritte erzielt worden:

	Nordseite	Südseite	Total	% der Gesamtlänge
	m	m	m	m
Sohlstollen	205,2	404,5	609,7	29,1
Ausweitung	83,0	376,9	459,9	22,0
Ausmauerung	71,0	354,5	425,5	20,3

Im Mittel wurden diese Leistungen in 7 Monaten erzielt, so dass kein Zweifel darüber bestehen kann, dass auch der Zürcher Tunnel noch vor dem Termin dem Betrieb zugänglich sein wird.

Am 17. April, Morgens 3 $\frac{1}{2}$ Uhr, wurde der Sohlstollen des Riesbacher Tunnels durchgeschlagen, Richtung und Höhe stimmten gut, und am 29. August 1890 wurde der letzte Schlussstein des Gewölbes eingesetzt, womit dieser Tunnel in der Hauptsache vollendet war. — Die Wiederherstellung der oberflächlichen Beschädigungen an den Strassen beim Kreuzplatz und Wildbach erfolgte schon in den ersten Monaten des Jahres, wogegen mit dem Zurücklegen der Wasserleitungen auf Verlangen der Behörde noch zugewartet wurde.

Im Laufe des Jahres sind auch die hohen Stützmauern der Station Stadelhofen und das Mauerwerk für die Überführung der Schanzengasse nach Vereinbarung mit den städtischen Behörden vollendet worden. Auf Betreiben einzelner Privaten sah sich die Regierung des Kantons Zürich veranlasst, gegen diese Ausführung zu protestiren. Die Einstellung der bezüglichen Arbeiten erfolgte am 22. November auf telegraphischem Wege durch den Bundesrath, und es konnte trotz aller Mühe eine Bereinigung dieser Anstände im Laufe des Berichtsjahres nicht mehr erreicht werden.

Die Schwierigkeiten, die bei Ausführung dieser Bahn bisher zu überwinden waren und, wenn nicht Alles trägt, auch in Zukunft zu überwinden sein werden, übersteigen alles bisher Dagewesene. Die Betheiligten, mit wenigen Ausnahmen, stellen nicht nur die übertriebensten Forderungen, sondern legen auch dem guten Fortgang der Arbeit in jeder nur möglichen Weise Schwierigkeiten aller Art in den Weg, so dass es oft schwer hält, das lebhafte Verlangen nach dieser Bahn mit diesen Tendenzen in Einklang zu bringen. Seitens des Komite fand deren Bau ebenfalls durchaus nicht diejenige Förderung, auf die sich die Nordostbahn Hoffnung machen durfte, nachdem sie bei Feststellung der Pläne bemüht gewesen war, ohne ängstliche Abwägung der Kosten den bestehenden Verkehrsbedürfnissen möglichst vollkommen zu entsprechen. Wir können uns auch des Eindruckes nicht erwehren, dass die kantonale Behörde sich oft allzu leicht bestimmen lasse, die von Privaten und Gemeinden gestellten Forderungen jeder Art zu unterstützen.

b) Dielsdorf-Niederweningen. Dem am 1. Juli 1889 vorgelegten Bauprojekte der Linie Dielsdorf-Niederweningen hat der Bundesrath erst am 21. Januar 1890 die Genehmigung erteilt, und zwar unter verschiedenen Vorbehalten, deren hauptsächlichster die Errichtung einer Haltstelle Steinmaur betroffen hat. In Folge Einschaltung dieser Haltstelle musste das ganze Trace von Dielsdorf bis zur Wasserscheide bei Schöfflisdorf total umgeändert und die Steigung, welche zuvor durchwegs 18 $\frac{0}{00}$ betragen hatte, vor- und rückwärts der neuen Haltstelle auf 20 $\frac{0}{00}$ vergrößert werden, da für diese nur auf solche Weise die nöthige Horizontale sich gewinnen liess.

Die Anlage einer solchen Haltstelle wurde von uns abgelehnt und bekämpft, weil bei der geringen Zahl der theilgenommenen Bevölkerung, welche zudem vorwiegend Landwirthschaft treibt, und da die Entfernung von Dielsdorf nur etwa 1300 *m* betragen wird, die vermehrten Betriebsausgaben in keiner Weise durch den zu hoffenden Mehrertrag gedeckt erscheinen, und weil dadurch die Bahn zudem mit einer Maximalsteigung von 20 ‰ belastet wird.

Die Vorlage der neuen Pläne in Bern erfolgte nach Ablauf der öffentlichen Auflage in der Gemeinde am 5. Mai und der Entscheid des Eisenbahndepartements am 16. August, jedoch wiederum unter Vorbehalten, die eine nochmalige Vorlage des Stationsplanes nothwendig machten, und erst am 4. Oktober erfolgte endlich die Genehmigung des neuen Planes.

Der Abschluss des Bauvertrages mit dem Unternehmer fand am 17. Februar statt, und der Beginn der Erdarbeiten erfolgte Anfangs März. In Folge der oben bezeichneten Anstände diesseits der Wasserscheide musste die Inangriffnahme auf die Strecke jenseits der Wasserscheide beschränkt werden, so dass in der für solche Arbeiten günstigsten Jahreszeit ein erspriessliches Arbeiten diesseits der Wasserscheide nicht mehr möglich war. Auf jener untern, leichtern Strecke von Schöfflisdorf bis Niederweningen waren die Arbeiten in der Hauptsache im Juli vollendet. Als dann schliesslich die Inangriffnahme der Hauptarbeiten bei Steinmaur statthaft war und auch mit Energie erfolgte, machte der ungewöhnlich früh und mit andauernder Kälte eintretende Winter alsbald dem Fortbetrieb ein für die Einhaltung des Vollendungstermines viel zu frühes Ende. Ein gleiches Schicksal traf die Stationshochbauten, deren Beginn in Folge der bereits berührten Verhältnisse ebenfalls erst im Spätherbst möglich gewesen ist.

Von hohem Werth für die prähistorische Geschichte war das Auffinden einer grossen Zahl von Mammuthknochen, Stoss- und Backenzähnen etc. von seltener Schönheit in einer bei Ausbeutung der Materialgrube in Niederweningen aufgedeckten Torfschicht, welche nun den Sammlungen der eidgenössischen polytechnischen Schule zur Zierde gereichen.

In Bezug auf die Expropriation verdient erwähnt zu werden, dass nur in zwei einzigen Fällen der Entscheid des Bundesgerichtes angerufen wurde, bloss verhältnissmässig wenige Fälle bis an die Schätzungskommission gelangten und mit der Mehrzahl der Besitzer eine gütliche Verständigung hat erzielt werden können.

Über die Lieferung der verschiedenen Oberbaumaterialien, Bahnzeichen, Barrièren, das Erstellen der Einfriedigungen, Grünhecken etc. ist Ende des Jahres eine öffentliche Konkurrenz eröffnet worden, die eine rege Theilnahme fand.

c) Thalweil-Zug. Nachdem, wie im I. Abschnitt mitgetheilt worden, die Gesellschaftsbehörden sich im September 1890 zur Annahme der Bundeskonzession für diese Linie unter gewissen Bedingungen entschlossen hatten, wurden die Tracéstudien durch ein besonderes Personal alsbald aufgenommen und, zum Theil unter Benutzung des vom frühern Initiativ-Komitee zur Verfügung gestellten Planmaterials, verschiedene Varianten studirt und bearbeitet. Es handelte sich hauptsächlich um die Frage, ob die Wasserscheide bei der Sihlbrücke offen zu überschreiten, oder ob ein längerer Tunnel anzunehmen sei. An der Wasserscheide liegt der Kulminationspunkt nach diesen Studien 544 *m* über Meer, während beim Tunnelprojekt nur 517 *m*. Da für beide Projekte eine Maximalsteigung von 12 ‰, wie sie bei sämmtlichen Hauptlinien der Nordostbahn als Norm gilt, beibehalten werden musste, ergab sich aus diesem Höhenunterschied für die obere Linie eine Mehrlänge von 4,9 *km*, d. h. es beträgt die Entfernung Thalweil-Zug 22,92 *km* für das Wasserscheide-, dagegen nur 18,02 *km* für das Tunnelprojekt. Die Mehrkosten für letzteres waren nicht sehr erheblich. Wie aus der schon erwähnten Mittheilung an früherer Stelle des Berichtes zu entnehmen ist, entschieden sich die Organe der Gesellschaft für das Tunnelprojekt und wurde am Schlusse des Jahres dem Bundesrath die bezügliche Planvorlage gemacht.

In den letzten Monaten des Jahres wurde die Absteckung der Bahnachse auf dem Terrain vorgenommen und daran anschliessend die Aufnahme der Längen- und Querprofile, sowie des Katasterplanes begonnen, wobei jedoch die Arbeiten in Folge baldigen Schneefalls und anhaltender Kälte mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten.

d) Schaffhausen-Etzwilen. Die technischen Vorarbeiten für diese Linie, für welche aus dem Jahre 1876 bereits Projekte vorlagen, begannen im Oktober. Es wurden im Sinne der von der Regierung des Kantons Zürich und namentlich derjenigen von Thurgau, sowie den zunächst beteiligten Gemeinden gemachten Anregungen verschiedene Varianten studirt und schliesslich ein Träçe gefunden, welches allseits zu befriedigen schien und auch bei den Organen der Gesellschaft Etzwilen-Schaffhausen gegenüber demjenigen vom Jahre 1876 den Vorzug erhielt.

Am 17. November wurde mit der Verpflockung dieser Linie begonnen und dieselbe noch vor Ende des Jahres bis Etzwilen durchgeführt. Gleichzeitig wurden die frühern Katasterpläne, Längen- und Querprofile revidirt und soweit nöthig ergänzt und die Bearbeitung des definitiven Bauprojektes in Angriff genommen.

e) Bezüglich Koblenz-Stein wird auf den für diese Unternehmung erstatteten besondern Bericht verwiesen.

VI. Direktion.

Die nach der Vorschrift der Statuten betreffend die Amtsdauer der Direktionsmitglieder im Austritte befindlichen Herren Präsident Escher und Vize-Präsident Russenberger wurden durch die ordentliche Generalversammlung vom 29. Juni 1890 auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren wiedergewählt. Gleichzeitig wurde durch die Wahl des Herrn J. Wirz-Nägeli in Zürich als fünftes Mitglied der Direktion die im Jahre 1889 durch den Austritt des Herrn Präsidenten Studer entstandene Lücke wieder ausgefüllt; Herr Wirz trat seine Funktionen am 14. Juli an.

Dem Eintritte des Herrn Wirz folgte eine Revision der Bestimmungen betreffend die Organisation und die Geschäftsordnung der Direktion, welche vom Verwaltungsrathe genehmigt wurde. Die Direktion theilte sich hiernach in folgende Departemente:

- I. Departement: Präsidium und Geschäfte von allgemeiner Bedeutung;
- II. " Bau neuer Linien, Expropriation, Pensions- und Krankenkassen;
- III. " Betrieb;
- IV. " Kommerzieller Dienst;
- V. " Finanzen, Transportreklamationen, Haftpflichtverhältnisse, Steuer- und Versicherungsfragen, Bürgschaftswesen der Angestellten.

Das I. Departement wurde von dem verwaltungsräthlich als Präsident bestätigten Herrn Dr. E. Escher übernommen (Stellvertreter: der gleichfalls als Vize-Präsident bestätigte Herr E. Russenberger); das II. Departement von Herrn Vize-Präsident Russenberger (Stellvertreter: Herr Arbenz für die Bauangelegenheiten und Herr Wirz für

die Angelegenheiten der Pensions- und Krankenkassen); das III. Departement von Herrn Arbenz (Stellvertreter: Herr Frölich); das IV. Departement von Herrn Frölich (Stellvertreter: Herr Escher für den Güter- und Herr Wirz für den Personenverkehr); das V. Departement von Herrn Wirz (Stellvertreter: Herr Escher für die Finanzen, Herr Russenberger für die Transportreklamationen und Haftpflichtverhältnisse etc.).

Um einem mehr und mehr fühlbaren Mangel abzuhelpen, wurde im Berichtsjahre damit begonnen, für diejenigen, noch die Mehrzahl bildenden Dienstabtheilungen der Verwaltung, bei welchen bestimmte Normen für die Festsetzung der Gehalte der Beamten und Angestellten noch nicht bestanden, auf dem Verordnungswege Vorschriften über die Regelung der Gehaltsverhältnisse aufzustellen. Es geschah dies zunächst für die definitiv Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes in der Weise, dass in jeder Abtheilung gewisse Gehaltsklassen mit Minimal- und Maximalansätzen aufgestellt wurden, von welchen die erstern regelmässig als Antrittsgehalt ausgesetzt und die letztern von den Angestellten bei Wohlverhalten ohne besondern Direktionsbeschluss auf dem Wege schematisch bestimmter periodischer Erhöhungen erreicht werden. Abgesehen von den Fällen ausnahmsweiser Behandlung von Angestellten wegen schlechten Verhaltens, ist die Beschlussfassung der Direktion nur vorbehalten für das Vorrücken von einer niederen in eine höhere Gehaltsklasse. Die Oberbeamten, beziehungsweise Abtheilungsvorstände, hinsichtlich welcher sich die Gehaltsbestimmung in höherem Maasse nach den individuellen Qualifikationen zu richten hat, sind in dem Gehaltschema nicht inbegriffen. — Auf gleicher Grundlage beabsichtigen wir die Gehaltsverhältnisse der Angestellten der weiteren noch in Betracht kommenden Dienstabtheilungen zu normiren.

Wir erwähnen ferner die Schlussnahme, Angestellten und Arbeitern, welche mehr als 25 Jahre der Unternehmung ihre Kräfte gewidmet haben, bei diesem Anlass eine Anerkennungsurkunde für die geleisteten Dienste zuzustellen und derselben eine Gratifikation im Betrage eines Monatsgehaltes, beziehungsweise eines dreissigfachen Taglohnes beizufügen.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 112 Sitzungen und fasste 2,500 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Direktionsmitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften.

Hinsichtlich der Zahl der durch die Departemente beziehungsweise die Direktion behandelten Geschäfte ist gegenüber dem Vorjahre wieder eine etwelche Zunahme zu konstatiren. Das Register weist 33,392 (Prinzipal-) Nummern auf gegenüber 33,163 im Vorjahre.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1890 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 29. Mai 1891.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. E. Escher.

Rechnungen
der
Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
umfassend das Jahr 1890.

- 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 1890, nebst Beilage.
-

B e i l a g e n :

- 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.
-

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes		.	.	6,303,140	77		
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.							
1. Vom Gepäck	441,521	39					
2. Von Thieren	272,434	77					
3. Von Gütern	9,256,553	27	9,970,509	43	16,273,650	20	
III. Verschiedene Einnahmen.							
1. Pacht- und Miethzinse. (Aktivzinse.)							
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	289,279	89					
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	92,783	80					
c) Für Rollmaterial	466,387	34	848,451	03			
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.							
a) Werkstätte	862	—					
b) Material-Verwaltung	10,884	01					
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb .	30,000	—					
d) Privattelegraphendienst	2,403	95	44,149	96			
3. Sonstige Einnahmen.							
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen	14,139	43					
b) Verschiedenes	4,483	94	18,623	37	911,224	36	
Summe der Einnahmen .						17,184,874	56

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1890.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
I. Allgemeine Verwaltung.							
A. Personal.							
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrath und Direktion)		83,084	30				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur		64,077	—				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse		61,590	45				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux		14,807	06				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)		43,077	15				
6. Betriebskontrolle		116,765	62				
7. Statistisches Bureau		22,326	—				
8. Telegraphen-Inspektion		8,098	85				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung		11,201	40	425,027	83		
B. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		46,155	34				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale		12,595	87				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		5,203	33				
4. Verschiedenes		13,624	26	77,578	80	502,606	63
Hievon ab: Vergütung der neuen Linien für die administrative Bauleitung		.	.	.	.	16,486	94
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						486,119	69
A. Personal.							
1. Bureau des Oberingenieurs		72,175	85				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen		30,756	90				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter		74,462	39				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter		449,220	91				
5. $\frac{1}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 655,014. 62 Cts.		218,338	20				
6. Bekleidungskosten		18,880	71	863,834	96		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.							
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>							
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)		212,118	71				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)		258,044	01				
Übertrag		470,162	72	863,834	96	486,119	69

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	470,162	72	863,834	96	486,119	69
3. Hochbau	183,266	15				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Foundation) .	36,710	55				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	49,202	13				
6. Räumung von Schnee und Eis	1,618	37	740,959	92		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfond.)						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	195,214	87				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	394,805	12				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	76,529	23	666,549	22		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	9,363	77				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	2,755	83				
3. Beleuchtung der Bahn	4,247	62				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	33,018	16				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	69	62				
6. Verschiedenes	842	68	50,297	68	2,321,641	78
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle .	83,700	49				
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	663,250	09				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	275,059	04				
c) Billetdrucker und Billetsortirerinnen	11,634	85				
d) $\frac{2}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 655,014. 62 Cts.	436,676	42				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter	1,012,499	52				
Übertrag .	2,482,820	41	.	.	2,807,761	47

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1890.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		2,482,820	41	.	.	2,807,761	47
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)		660,128	84				
4. Bekleidungskosten		59,087	07	3,202,036	32		
B. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billete, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		124,384	—				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen		189,382	22				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal		42,996	70				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.		5,777	82				
5. Camionnage und Plombage		6,867	83				
6. Verschiedenes		9,148	95	378,557	52	3,580,593	84
IV. Fahrdienst.							
A. Personal.							
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters		37,268	10				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure . . .		840,576	23				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)		138,903	12				
4. Bekleidungskosten		3,005	30	1,019,752	75		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.							
a) Lokomotiven.							
1. Brennmaterial		1,302,179	58				
2. Schmiermaterial		45,200	66				
3. Beleuchtungsmaterial		8,711	48				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand .		51,529	90	1,407,621	62		
b) Wagen.							
1. Beheizungsmaterial		38,573	41				
2. Schmiermaterial		2,807	72				
Übertrag .		41,381	13	2,427,374	37	6,388,355	31

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		41,381	13	2,427,374	37	6,388,355	31
3. Beleuchtungsmaterial		7,301	89				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial		4,457	15	53,140	17		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.							
<i>a) Unterhalt.</i>							
1. Lokomotiven und Tender		451,414	94				
2. Personenwagen		182,752	76				
3. Gepäck- und Güterwagen		204,965	89	839,133	59		
<i>b) Erneuerung. (Erneuerungsfond.)</i>							
1. Lokomotiven und Tender		283,185	51				
2. Personenwagen		62,642	68				
3. Gepäck- und Güterwagen		88,746	26	434,574	45		
D. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		4,121	07				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Uebernachtlokale		6,776	39				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		7,902	13				
4. Verschiedenes		1,856	88	20,656	47	3,774,879	05
V. Verschiedene Ausgaben.							
A. Pacht- und Miethzinse (Passiv-Zinse).							
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken		139,309	18				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)		1,573	92				
3. Für Rollmaterial		751,823	89	892,706	99		
B. Verlust an Hilfsgeschäften		.	.	—	—		
C. Sonstige Ausgaben.							
1. Gerichts- und Prozesskosten		1,589	88				
2. Feuerversicherungen		49,411	32				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:							
Betriebsausgaben	Fr.	—.	—				
Verwendungen aus dem Versicherungsfond	"	84,832. 17		84,832	17		
Übertrag .		135,833	37	892,706	99	10,163,234	36

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1890.

Ausgaben.	Fr.		Cts.		Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
Übertrag .	135,833	37	892,706	99	10,163,234	36						
4. Transportversicherungen und Entschädigungen:												
Betriebsausgaben Fr. 13,787. 22												
Verwendungen aus dem Versicherungsfond „ 10,238. 51	24,025	73										
5. Kosten des Transports in Folge von Bahnunterbrechungen	—	—										
6. Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühren) .	151,365	73										
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	278,491	34										
8. Verschiedenes:												
Betriebsausgaben Fr. 7,312. 28												
Verwendungen aus dem Erneuerungsfond												
für die definitive Stationsanlage Horgen „ 936. 15	8,248	43	597,964	60	1,490,671	59						
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	11,653,905	95						
Hievon ab:												
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:												
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	.	.	930,299	54								
b) auf der Bötzbahn	.	.	1,491,520	49	2,421,820	03						
Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	9,232,085	92						

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1889.	.	.	.	3,960,271	55		
ab: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 28. Juni 1890							
a. 6% Jahresdividende pro 1889 an die Prioritätsaktien von 13,723,500 Franken	823,410	—					
b. 6% Jahresdividende pro 1889 an die Stammaktien von 42 Millionen Franken	2,520,000	—					
c. Ausserordentlicher Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten pro 1889	300,000	—		3,643,410	—		
ferner ab: Abschreibung von Bauausgaben vom Jahr 1889, gemäss bundesgerichtlichem Urtheil vom 31. Oktober 1890.	.	.		316,861	55		
				31,385	75	285,475	80
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.							
Betriebseinnahmen	17,184,874	56					
Betriebsausgaben	9,232,085	92		7,952,788	64		
3. Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.							
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern	962,600	—					
b. Bötzbahn	605,960	42					
c. Aargauische Südbahn	252,638	83					
d. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	4,048	68		1,817,150	57		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	.	.		1,160,466	30		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	.	.		195,688	65		
6. Ertrag von Nebengeschäften.							
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	123,910	91					
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	55,646	45					
c. Betrieb der Imprägniranstalt	10,646	38		190,203	74		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.							
a. Erneuerungsfond	1,183,293	48					
b. Versicherungsfond	95,070	68		1,278,364	16		
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 1889	6,489	10					
c. Ertrag der Subvention an die Gotthardbahn pro 1889.	2,563	54					
d. Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftskonto der Nordostbahn pro 1890 (Pacht- und Miethzinse etc.)	21,696	11					
e. Nachvergütung der Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Strecke Zürich-Wallisellen vom 1. Januar 1889 bis 31. August 1890 gemäss schiedsgerichtlichem Urtheil vom 13. November 1890.	70,711	05		133,459	80	12,728,121	86
Summe	.	.		.	.	13,013,597	66

NB. Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1890.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc.	.	.	.	48,973	50		
2. Verzinsung der konsolidirten Anleihen.							
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.							
Fr. 131,720,000 zu 4 0/0		5,268,800	—				
b. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.							
Fr. 3,000,000 zu 4 0/0		120,000	—				
c. Subventions-Darleihen :							
Fr. 3,600,000 zu 2 0/0	Fr. 72,000. —						
„ 3,200,000 „ 2 1/2 0/0	„ 80,000. —						
„ 500,000 „ 3 1/4 0/0 v. 1. Januar 1890	„ 13,541. 65						
„ 450,000 „ 4 1/2 0/0	„ 20,250. —						
Fr. 7,750,000		185,791	65	5,574,591	65		
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften .	.	.	.	—	—		
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.							
a. Amortisationen		490,000	—				
b. Verzinsung des muthmasslichen Defizits der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten pro 1890		131,250	—				
c. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten, abzüglich gewonnene Materialien		3,141	67				
d. Werthabschreibungen auf Dampfbooten:							
Bodensee-Dampfboot „Schaffhausen“	Fr. 29,078. 70						
Zürichsee-Dampfboote „Gustav Albert“, „Schwalbe“ und „Taube“	„ 106,831. 40	135,910	10				
e. Minderwerthung eigener Werthpapiere		20,315	—	780,616	77		
5. Einlage in die Spezialfonds.							
a. Erneuerungsfond		1,183,293	48				
b. Versicherungsfond		100,000	—	1,283,293	48		
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.							
Abschreibung von Reservestücken für Zürichsee-Dampfboote .	.	.	.	2,698	10		
7. Rücklage behufs Erhöhung des Aktienkapitals.							
III. Rate pro 1890	.	.	.	550,000	—	8,240,173	50
8. Zur Verfügung der Aktionäre	.	.	.	.	.	4,773,424	16
Summe .		.	.	.	.	13,013,597	66

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

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.										
A. Organisations- und Verwaltungskosten	—	—	2,418	66	.	.	.	.	2,418	66
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	.	.	.	.	—	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	123	60	.	.	123	60		
2. Entschädigungen	43,525	46	27,436	80	.	.	16,088	66		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—	626	42	.	.	626	42		
4. Vermarkung	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Verschiedenes	—	—	—	—	.	.	—	—	15,338	64
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	63,399	71	63,399	71				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	—	—	4,604	28	4,604	28				
d. Beschotterung	—	—	14,230	18	14,230	18				
e. Chausserie von Strassen und Vorplätzen	—	—	14,204	30	14,204	30				
f. Fluss- und Uferbauten	1,385	75	—	—	1,385	75				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	95,052	72		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	—	—	17,487	16	17,487	16				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	27,786	47	27,786	47				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen einschl. Fundirung	—	—	26,995	24	26,995	24				
d. Legen des Oberbaues	—	—	8,643	05	8,643	05				
e. Verschiedenes	—	—	16	35	16	35	80,928	27		
3. Hochbau u. mechanische Stations- einrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	900	—	88,721	69	87,821	69				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen der- selben, Remisen und Magazine	—	—	2,387	45	2,387	45				
d. Wasserstationen und Brunnen incl. Wasser- Beschaffung	—	—	4,854	97	4,854	97				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwaagen	—	—	2,966	36	2,966	36				
f. Wärterhäuser	1,434	55	8,479	55	7,045	—				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	—	—	3,878	36	3,878	36				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	108,953	83		
Übertrag	47,245	76	319,260	60	.	.	284,934	82	12,919	98

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn 1890.

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	47,245	76	319,260	60	.	.	284,934	82	12,919	98
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	3,711	78	3,711	78				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	264	—	12,805	67	12,541	67				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—	10	20	10	20				
d. Einfriedigung und Barrieren	—	—	2,205	47	2,205	47				
e. Verschiedenes	—	—	9	05	9	05				
							18,478	17	303,412	99
	47,509	76	338,002	77	.	.	.	.	290,493	01
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender	211,268	47	334,210	51	.	.	122,942	04		
2. Personenwagen	47,859	42	16,374	29	.	.	31,485	13		
3. Gepäck- und Güterwagen	82,671	94	145,901	56	.	.	63,229	62		
	341,799	83	496,486	36	.	.	.	.	154,686	53
III. Mobiliar und Geräthschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	143	10	2,361	—	.	.	2,217	90		
3. Für den Stationsdienst	380	—	—	—	.	.	380	—		
4. Für den Transportdienst	1,762	03	1,170	05	.	.	591	98		
5. Für die Werkstätten	13,092	48	6,730	39	.	.	6,362	09		
6. Telegraphenapparate	—	—	851	37	.	.	851	37		
	15,377	61	11,112	81	.	.	.	.	4,264	80
	404,687	20	845,601	94	.	.	.	.	440,914	74
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	29,078	70	—	—	.	.	29,078	70		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	108,531	40	5,229	—	.	.	103,302	40		
C. Imprägniranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	137,610	10	5,229	—	.	.	.	.	132,381	10
	542,297	30	850,830	94	.	.	.	.		
Total der Netto-Ausgaben	.	.	.	.	.	.	.	.	308,533	64

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Dielsdorf-Niederweningen.			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.								
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.								
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	88,627	92			13,236	82		
2. Bureaukosten	5,366	30			726	22		
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräthschaften	2,654	90			399	12		
4. Miethe, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	5,040	24			846	43		
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—			6	95		
6. Verschiedenes	518	80	102,208	16	3	10	15,218	64
B. Verzinsung des Baukapitals.								
1. Aktienkapital	—	—			—	—		
2. Obligationen	—	—			—	—		
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	178,869	50	178,869	50	5,995	15	5,995	15
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	5,766	45			1,334	95		
2. Entschädigungen	85,826	65			121,183	02		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	3,850	25			2,250	50		
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	—	—			—	—		
5. Verschiedenes	3,628	84	99,072	19	13	50	124,781	97
D. Bahnbau.								
1. Unterbau.								
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	157,223	20			52,508	10		
b. Tunnels	1,131,008	60			—	—		
c. Brücken und Durchlässe	26,614	25			35,300	—		
d. Beschotterung	—	—			—	—		
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen	—	—			1,300	—		
f. Fluss- und Uferbauten	—	—			465	—		
g. Verschiedenes	3,515	39	1,318,361	44	72	50	89,645	60
2. Oberbau								
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.								
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden u. Güter, einschliesslich Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	—	—			13,847	30		
h. Verschiedenes	—	—			7	—	13,854	30
Total der Ausgaben			1,698,511	29			249,495	66

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1890.

Thalweil-Zug.				Etzweilen-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,070	05			7,703	15			124,637	94				
1,054	55			666	28			7,813	35				
504	73			1,347	76			4,906	51				
907	66			779	17			7,573	50				
—	—			—	—			6	95				
180	46	17,717	45	143	26	10,639	62	845	62	145,783	87		
—	—			—	—			—	—				
—	—			—	—			—	—				
203	90	203	90	98	80	98	80	185,167	35	185,167	35		
—	—			—	—			7,101	40				
—	—			—	—			207,009	67				
—	—			—	—			6,100	75				
—	—			—	—			—	—				
—	—	—	—	—	—	—	—	3,642	34	223,854	16		
—	—			—	—			209,731	30				
—	—			—	—			1,131,008	60				
—	—			—	—			61,914	25				
—	—			—	—			—	—				
—	—			—	—			1,300	—				
—	—			—	—			465	—				
—	—			—	—			3,587	89	1,408,007	04		
·	·	—	—	·	·	—	—	·	·	—	—		
—	—			—	—			13,847	30				
—	—			—	—			7	—	13,854	30	1,976,666	72
·	·	17,921	35	·	·	10,738	42	·	·	·	·	1,976,666	72

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1889	.	.	.	.	19,537,363	89
II. Einzahlung auf das Subventions-Darlehen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen.						
Quote der Gemeinde Dielsdorf, Werth 30. Sept. 1889, die ersten 12 Jahre (bis 30. Sept. 1901) unverzinslich . . .	.	.	10,000	—		
III. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.						
Zuwendungen aus der Baureserve Zürich-Zug-Luzern:						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	32,572	95				
2. Mobiliar und Geräthschaften	— 150	95	32,422	—		
IV. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisirende Verwendungen“:						
VII. Amortisationsquote für das Jahr 1890.	490,000	—				
2. Zu Gunsten des Konto „Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals“:						
III. Rate für das Jahr 1890	550,000	—				
3. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Baukonto des bisherigen Nordostbahnnetzes.						
a) Übertrag von Bauausgaben vom Jahr 1889 auf die Betriebsrechnung gemäss bundesgerichtl. Urtheil vom 31. Oktober 1890:						
Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr. 31,385. 75						
b) Abschreibung von beseitigten Bauobjekten im Jahre 1890:						
Bahnanlage und feste Einrichtungen . . 3,141. 67	34,527	42				
4. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
a) Dampfboote auf dem Bodensee:						
Werthabschreibung auf dem Dampfboot „Schaffhausen“ Fr. 29,078. 70						
b) Dampfboote auf dem Zürichsee:						
Werthabschreibung auf den Dampfbooten „Gustav Albert“, „Schwalbe“ und „Taube“ „ 106,831. 40	135,910	10				
5. Zu Gunsten des Konto „Verfügbare Mittel“:						
Abschreibung auf dem Konto „Eigene Werthpapiere“	20,315	—	1,230,752	52		
Übertrag .	.	.	1,273,174	52	19,537,363	89

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1890.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Rückzahlung des Subventions-Darlehens für die Aargauische Südbahn d. d. 1. Nov. 1880.						
Hälftiger Antheil der Nordostbahn per 1. Nov. 1890	.	.	.	.	500,000	—
II. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1890:						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	338,002	77				
b) Rollmaterial	496,486	36				
c) Mobiliar und Geräthschaften	11,112	81	845,601	94		
2. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1890:						
Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
Rechtsufrige Zürichseebahn	1,698,511	29				
Linie Dielsdorf-Niederweningen	249,495	66				
Linie Thalweil-Zug	17,921	35				
Linie Etzweilen-Schaffhausen	10,738	42	1,976,666	72	2,822,268	66
III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Beteiligung bei der Bötzberrgbahn:						
XXII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Werth 30. April 1890	.	.	15,000	—		
2. Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn:						
XXXVI. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Werth 30. April 1890	.	.	40,000	—		
3. Beteiligung bei der Linie Koblenz-Stein.						
III. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Werth 30. April 1890	148,155	15				
IV. " " " id. 1. Oktober 1890	150,000	—				
V. " " " id. 31. Dezember 1890	50,000	—	348,155	15	403,155	15
IV. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.						
Brutto-Bauausgaben pro 1890:						
Bahnanlage und feste Einrichtungen	.	.	.	.	51,288	88
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Bruttoausgaben pro 1890:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee	.	.	.	.	5,229	—
Übertrag	.	.	.	.	3,781,941	69

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	1,273,174	52	19,537,363	89
V. Erlöse und Rückerstattungen.						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
<i>Bisheriges Netz der Nordostbahn:</i>						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen . Fr. 12,982.34						
b) Rollmaterial „ 341,799.83						
c) Mobiliar und Geräthschaften . . . „ 15,377.61	370,159	78				
2. Zu Gunsten des Baukonto Zürich-Zug-Luzern:						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen . Fr. 18,715.93						
b) Mobiliar und Geräthschaften . . . „ 150.95	18,866	88				
3. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . .	1,700	—	390,726	66	1,663,901	18
Summe .					21,201,265	07

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1890.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	3,781,941	69
VI. Minderwerthung von verfügbaren Mitteln.						
In die Bilanz per 31. Dezember 1890 wurden gegen- über derjenigen per Ende 1889 eingestellt:						
Fr. 463,000 3½ % Eidgen. Obligationen à 99 % mit	458,370	—				
statt bisher à 99 ½ % „	460,685	—	2,315	—		
„ 750,000 3½ % Oblig. des Kantons Bern à 97 % mit	727,500	—				
statt bisher à 98 % „	735,000	—	7,500	—		
„ 700,000 3½ % Oblig. der Stadt Zürich à 95 % mit	665,000	—				
statt bisher à 96½ % „	675,500	—	10,500	—	20,315	—
					3,802,256	69
VII. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1891	.	.	.	.	17,399,008	38
Ausweis über den Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1890.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	7,376,848	65				
b) Werthschriften	21,935,530	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften	1,428,235	14				
d) Material-Vorräthe	2,934,671	94				
e) Diverse Debitoren	433,943	15	34,109,228	88		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	3,229,517	23				
b) Spezialfonds	8,707,279	11				
c) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung . . .	4,773,424	16	16,710,220	50		
Restbetrag wie oben	.	.	17,399,008	38		
Summe .	.	.	.	.	21,201,265	07

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	117,605,710	80				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1890, lt. Rechnung	290,493	01	117,896,203	81		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	21,583,488	92				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1890, lt. Rechnung	154,686	53	21,738,175	45		
3. Mobiliar und Geräthschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	2,132,226	17				
b. ab: Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1890, lt. Rechnung	4,264	80	2,127,961	37	141,762,340	63
B. Neue Linien.						
1. <i>Rechtsufrige Zürichseebahn.</i>						
Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	3,311,580	48				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1890, lt. Rechnung	1,698,511	29	5,010,091	77		
2. <i>Linie Dielsdorf-Niederweningen.</i>						
Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	20,376	52				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1890, lt. Rechnung	249,495	66	269,872	18		
3. <i>Linie Thalwil-Zug.</i>						
Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
Betrag der Bauausgaben im Jahr 1890, lt. Rechnung			17,921	35		
4. <i>Linie Etzweilen-Schaffhausen.</i>						
Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
Betrag der Bauausgaben im Jahr 1890, lt. Rechnung			10,738	42	5,308,623	72
II. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.					147,070,964	35
1. Bötzberegnbahn.						
a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	11,714,000	—				
b. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1890, lt. Rechnung	15,000	—	11,729,000	—		
2. Aargauische Südbahn.						
a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	5,865,000	—				
b. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1890, lt. Rechnung	40,000	—	5,905,000	—		
3. Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz			500,000	—		
4. Linie Koblenz-Stein.						
a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	101,844	85				
b. Betrag der geleisteten Einzahlungen im Jahr 1890, lt. Rechnung	348,155	15	450,000	—	18,584,000	—
III. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.						
1. Anlagekosten per Ende 1889, lt. vorjähriger Bilanz	11,741,724	87				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1890, lt. Rechnung	32,422	—	11,774,146	87		
3. Liegenschaften-Konto Zürich-Zug-Luzern	4,035	—				
4. Baureserve Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1890	221,818	13	225,853	13	12,000,000	—
IV. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz					696,467	45
Übertrag					178,351,431	80

Gesellschaft auf 31. Dezember 1890.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.							
I. Gesellschaftskapital.							
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500. —	.	.	.	42,000,000	—	68,000,000	—
2. Prioritätsaktien, 52,000 Aktien à „ 500. —	.	.	.	26,000,000	—		
136,000 Stück							
II. Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals.							
1. Betrag der Rücklage laut vorjähriger Bilanz	.	.	.	1,160,000	—	1,710,000	—
2. III. Rate für das Jahr 1890, laut Rechnung	.	.	.	550,000	—		
III. Konsolidirte Anleihen.							
A. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).							
1. 4 ⁰ / ₀ Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885:							
Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	.	15,000,000	—				
2. 4 ⁰ / ₀ Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886:							
Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	.	20,000,000	—				
3. 4 ⁰ / ₀ Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887:							
Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	.	87,000,000	—				
4. 4 ⁰ / ₀ Anleihen von 7 Mill. Franken vom 1. Juni 1888:							
Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	.	7,000,000	—				
5. 4 ⁰ / ₀ Anleihen von 5 Mill. Franken vom 1. März 1889:							
Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	.	5,000,000	—	134,000,000	—		
B. 4⁰/₀ 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 2 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ bzw. 4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ :							
Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	.	3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 2 ⁰ / ₀ :							
Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn vom 15. Februar 1889	.	3,600,000	—				
3. Unverzinslich in den ersten 12 Jahren:							
Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen vom 30. September 1889.							
Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz	.	Fr. 147,000					
Einzahlung der Gemeinde Dielsdorf im Jahr 1890, Werth 30. September 1889	.	„ 10,000		157,000	—	7,407,000	—
Übertrag	.	.	.	.	.	146,781,000	—
						216,491,000	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Debitoren.						
Übertrag .	.	.	.	.	178,351,431	80
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn):						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	1,311,025	74				
b. ab: Werthabschreibung auf dem Dampfboot „Schaffhausen“ im Jahr 1890, lt. Rechnung	29,078	70	1,281,947	04		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen):						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	1,089,813	78				
b. ab: Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1890, lt. Rechnung	103,302	40	986,511	38		
3. Imprägniranstalt.						
Betrag der restirenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	11,275	90	2,279,734	32
VI. Zu amortisirende Verwendungen.						
a. Betrag der zu amortisirenden Verwendungen, laut vorjähriger Bilanz	.	.	18,950,825	50		
b. ab: VII. Amortisationsquote, lt. neuem Amortisationsplan .	.	.	490,000	—	18,460,825	50
					199,091,991	62
VII. Verfügbare Mittel.						
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Baarbestand der Kasse, einschl. Chèque-Konti in Zürich .	223,056	90				
b. Basler Depositenbank in Basel, Giro-Konto	53,215	—				
c. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuille	4,600,576	75				
d. Schweizerische Kreditanstalt, Separat-Darlehenkonti . .	2,500,000	—	7,376,848	65		
2. Werthschriften.						
a. Werthpapiere	19,655,530	—				
b. Noch nicht in's Pfandbuch eingetragene Obligationen des 4 0/0 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 0/0 N.O.B.-Anleihens von 87 Mill. Franken, d. d. 1. Oktober 1887	280,000	—	21,935,530	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
a. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	1,277,728	64				
b. Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier)	150,506	50	1,428,235	14		
4. Materialvorräthe.						
a. Material-Konto (Vorräthe an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	1,130,892	50				
b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vor- räthe an Schienen, Schwellen etc.)	1,367,948	20				
c. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	435,831	24	2,934,671	94		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis	.	.	433,943	15	34,109,228	88
Summe .	.	.	.	.	233,201,220	50

Gesellschaft auf 31. Dezember 1890.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.							
Übertrag .		.	.	.	.	216,491,000	—
IV. Schwebende Schulden.							
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:							
a. des 4½ % Gemeinschafts-Anleihens vom							
1. April 1874		Fr. 1,000. —					
b. des 4 % Anleihens von Fr. 7,100,000 vom							
1. Oktober 1860		„ 5,500. —					
c. des 4 % Anleihens von 5 Mill. Fr. vom							
1. Juni 1862		„ 1,000. —					
		7,500	—				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse		1,462,641	12				
3. Baarkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten		4,609	88				
4. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungskassen und Kautionen der Angestellten:							
a. der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten Fr. 132,421. 83							
b. der Baarkautionen von Beamten und Angestellten		„ 412. 78					
		132,834	61				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren:							
Diversi Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis		1,621,931	62	3,229,517	23		
V. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn		8,000,000	—				
2. Versicherungsfond		707,279	11	8,707,279	11		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn		.	.	4,773,424	16	16,710,220	50
Summe .		.	.	.	.	233,201,220	50

Ausweis über die „Diversen Hauptbuch-Debitoren und -Kreditoren“ per 31. Dezember 1890.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Unvollendete Bauobjekte	306,780	63		
2. Konto pro Diversi	15,990	60		
3. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	9,770	—		
4. Krankenkasse der ständigen Arbeiter	6	72		
5. Kautionskasse der Güterarbeiter	516	90		
6. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	100,878	30		
Summe .	.	.	433,943	15
II. Diverse Kreditoren.				
1. Güter- und Lagerhaus-Expeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahn- gesellschaften und diverse Transportanten	523,607	81		
2. Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung Zürich-Zug-Luzern	324,724	95		
3. Saldo der Baurechnung Zürich-Zug-Luzern	221,818	13		
4. Saldo des Reservefonds Zürich-Zug-Luzern	356,914	15		
5. Aktiv-Saldo der Baurechnung der Bötzbeargbahn	30,348	41		
6. Aktiv-Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	39,142	78		
7. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	22,896	35		
8. Baar-Kationen für Frachtenkredite	2,100	—		
9. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	20,386	34		
10. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	79,992	70		
Summe .	.	.	1,621,931	62

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1890.

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

A. Verwendungen zu Bauzwecken.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<i>a) Bisheriges Netz.</i>							
Stammnetz.							
1. Horn:	Neues Stumpengeleise von 55 m Nutzlänge gegen Rorschach mit Verschiebung der Weichenverbindung Nr. 6	2,508	47				
2. Arbon:	Stationserweiterung nebst Erweiterung des Güterschuppens, Anlage eines neuen Stumpengeleises von 66 m Nutzlänge gegen Romanshorn, Verlängern desjenigen gegen Rorschach um 87 m Nutzlänge und Erstellen eines Perronvordaches am Aufnahmsgebäude	23,977	69				
3. Kessweil:	Verlängerung des III. Geleises um 50 m Nutzlänge	659	70				
4. Bürglen:	Erweiterung des Stationsplatzes, Vergrösserung des Güterschuppens und Verlegung des Stumpengeleises mit Verlängerung um 27 m Nutzlänge.	12,648	78				
5. Müllheim:	Erstellung eines Soodbrunnens	526	60				
6. Frauenfeld:	Bahnhofserweiterung, bestehend in:						
	1. Erweiterung des Stationsplatzes auf der Ostseite;						
	2. Erstellen von drei neuen durchgehenden Geleisen und zwei neuen Stumpengeleisen, sowie Abänderung der bestehenden Geleiseanlage; Gesamtvermehrung der nutzbaren Geleiselänge 645 m;						
	3. Erstellung einer Kriegs- bzw. Stirnrampe von 45 m Länge gegenüber der Kaserne;						
	4. Einbau am westlichen Ende des Getreideschuppens für Schlaflokale für das Maschinen- und Zugspersonal, Bureauokal für den Bahnmeister und Wohnung für den Portier . .	145,902	20				
7. Winterthur:	Verlängerung des Reservegeleises neben dem I. Hallengeleise ostwärts um 44 m Nutzlänge, sowie Erstellung eines Stumpengeleises von 210 m nutzbarer Länge zwischen dem Schaffhauser- und dem Lagerplatzgeleise	6,780	83				
	Erstellen eines Waschgeleises für Viehwagen im Güterbahnhof mit 239 m Nutzlänge	5,124	36				
8. Marthalen:	Erstellung eines durchgehenden Gütergeleises unter Vermehrung der nutzbaren Geleiselänge um 40 m; Vergrösserung des Stationsgebäudes durch Anbau; Erstellen einer neuen Schuppenrampe und eines neuen Strassenüberganges . .	19,001	76				
9. Zürich:	Vermehrung der Ausladgeleise im Rohmaterialbahnhof um 220 m nutzbare Länge	5,033	77				
	Erstellung eines Luftheizapparates, System Breitingen, mit continuirlichem Brand, im Souterrain des Aufnahmsgebäudes zur Verbesserung der Heizung im Restaurationssaal II. Klasse . .	3,068	77				
	Erstellung eines Holzbodens in der neuen Wagenwerkstätte	2,387	45				
10. Baden:	Erstellung einer Perronanlage und Betonirung des Vorplatzes	8,898	74				
Übertrag		236,519	12				

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1890.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	236,519	12				
11. Offene Bahn:	Ziehen eines zweiten Bahndrahtes auf der Strecke Winterthur-Romanshorn	3,711	78				
	Unterführung des Strassen-Uebergangs bei Kilometer 43.420 zwischen Andelfingen und Marthalen	6,361	06	246,591	96		
	Linksufrige Zürichseebahn.						
12. Thalweil:	Erweiterung des Verladeplatzes unter Verlängerung des Krahnengeleises um 37 m Nutzlänge und Verbindung desselben mit dem am I. Geleise angefügten Stumpengeleise mittelst Schiebebühne	7,873	86				
13. Offene Bahn:	Erstellung einer mechanischen Signalscheibe als Vorsignal bei Kilometer 2 Zürich-Enge	247	80				
	Erstellung durchgehender elektrischer Läutwerke zwischen Richtersweil und Ziegelbrücke	12,231	97	20,353	63		
	Linie Winterthur-Koblentz.						
14. Wülflingen:	Geleisevermehrung, bestehend in: Verlängern des Rampengeleises um 45 m Nutzlänge und Verbindung desselben mit dem I. Geleise, sowie Einlegen eines Geleisestumpens von 130 m nutzbarer Länge (vide Einnahmen Pos. Nr. 38)	9,971	37				
15. Pfungen:	Stationserweiterung, bestehend in: Anlage eines Stumpengeleises von 35 m nutzbarer Länge gegen Embrach, Erstellen einer Schiebebühne zur Verbindung dieses Stumpens mit dem bisherigen Waaggeleise unter Verlängerung des Letztern um 10 m Nutzlänge und Anlage eines Stumpengeleises von 92 m Nutzlänge gegen Wülflingen; ferner Landerwerbung für einen Verladeplatz und Erweiterung des Güterschuppens (vide Einnahmen Pos. Nr. 39)	17,053	41	27,024	78		
	Linie Baden-Niederglatt.						
16. Wettingen:	Erstellen einer Kohlenrampe, 12 m lang in Beton	.	.	775	81		
	Ehemalige Nationalbahn.						
17. Ermatingen:	Erstellen einer Brückenwaage von 25 Tonnen Tragkraft, System Romaine	3,462	41				
18. Tägerweilen:	Erweiterung der Dienstwohnung durch Aufbau	6,710	48				
19. Stammheim:	dasselbe	6,482	22				
20. Kloten:	dasselbe	6,538	69				
21. Mellingen:	dasselbe	6,615	53				
22. Regensdorf:	Erstellen eines laufenden Brunnens mit Zweigleitung in die Küche des Stationsgebäudes	1,393	28				
23. Suhr	Erstellen eines Stumpengeleises von 93 m Nutzlänge in Verlängerung des II. Geleises gegen Zofingen und Verbindung desselben mit dem Waaggeleise durch eine Schiebebühne; 1/2 Nordostbahn-Antheil	3,433	43				
	Übertrag	34,636	04	294,746	18		

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	34,636	04	294,746	18		
24. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Kilometer 31.26 zwischen Regensdorf-Buchs	8,620	55	43,256	59		
	Rollmaterial.						
25. Lokomotiven:	Anschaffung von 4 neuen Güterzugs-Lokomotiven Serie C ^{3T} Nr. 151—154, Nachtrag infolge Erlass einer Konventionalstrafe	9,160	—				
	idem von 6 Personenzugs-Lokomotiven Serie A ^{3T} Nr. 75—80	325,050	51				
26. Gepäck- u. Güterwagen:	Anschaffung von 20 gedeckten Normal-Güterwagen mit continuirlicher Bremse und Dampfleitung G R I Nr. 2301—2320	98,696	30				
	idem von 10 offenen Spezialgüterwagen mit Bremse L R I Nr. 7061—7070	38,445	65				
	idem von 12 Geschwindigkeitsmessern für Lokomotiven, System Hypp	4,620	—				
27. Continuirliche Luftdruckbremsen:	Einrichtung continuirlicher Luftdruckbremsen, System Wenger:						
	an 12 Personenwagen	15,884	24				
	an 3 Gepäckwagen	3,976	56				
	(vide Einnahmen Pos. Nr. 48).						
	Luftdruckleitungen für Westinghouse-Bremsen an 4 Personenwagen	490	05				
	Bremshahnen an die Luftdruckleitungen von 6 Gepäckwagen	163	05	496,486	36		
	Mobiliar und Geräthschaften.						
28. Bahnaufsichtsdienst:	Anschaffung von 8 Draisinen für Bahnmeister	2,201	20				
	Inventarausrüstung für den neuen Wärterposten Nr. 678 ^a Station Luchsingen	159	80				
29. Transportdienst:	Anschaffung von 2 Rollwagen für die Werkzeugwagen der Depôts Winterthur und Romanshorn	1,170	05				
30. Werkstätten:	Anschaffung einer Doppelbohrmaschine für die Werkstätte Zürich	5,000	—				
	idem eines Luftfederhammers von 80 Kilo Bärgewicht für die Werkstätte Zürich	1,730	39				
31. Telegraphen-Apparate:	Vermehrung des Telegrapheninventars in Folge Ziehens eines zweiten Bahndrathes auf der Linie Winterthur-Romanshorn: Stationen Romanshorn, Frauenfeld und Winterthur.	851	37	11,112	81	845,601	94
	Hievon ab Einnahmen:						
	Stammnetz.						
32. Zürich:	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof, Miethe pro 1890	100	—				
33. Brugg:	Gutschrift für eine zurückgezogene Signalbatterie	132	—				
34. Aarau:	Dasselbe	132	—				
35. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	1,065	40	1,429	40		
	Übertrag	.	.	1,429	40	845,601	94

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1890.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	1,429	40	845,601	94
	Linksufrige Zürichseebahn.						
36. Offene Bahn:	Abschreibung der auf die Werfte Wollishofen versetzten Wärterbude bei Kil. 45.15 zwischen Lachen und Siebnen	1,434	55				
37. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren . . .	11,895	40	13,329	95		
	Linie Winterthur-Koblentz.						
38. Wülflingen:	Abschreibung der beseitigten Kopframpe (vide Ausgaben Pos. Nr. 14).	400	—				
39. Pfungen:	Dessgleichen (vide Ausgaben Pos. Nr. 15) . .	400	—				
40. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	108	—	908	—		
	Linie Sulgen-Gossau.						
41. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	.	.	123	66		
	Linie Effretikon-Hinweil.						
42. Rekognitionsgebühren	} Einmalige Rekognitionsgebühr	.	.	25	—		
	Ehemalige Nationalbahn.						
43. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren . .	.	.	308	—		
	Rollmaterial.						
44. Lokomotiven:	Abschreibung der auszurangirenden 4 Lokomotiven B ^{2T} Nr 2, 4, 6 A ^{2T} Nr. 57 Fr. 200,448. — Hiezu: Abschreibung des Minderwerths der noch vorhandenen Ausrüstung „ 1,684. 60	202,132	60				
45. Personenwagen:	Abschreibung der ausrangirten 3 Personenwagen A ^{B4} Nr. 308, 317 und C ⁴ Nr. 1620 . . .	33,575	70				
46. Gepäckwagen:	Abschreibung des ausrangirten Gepäckwagens F Nr. 2001	4,300	—				
47. Güterwagen:	Abschreibung von 19 ausrangirten Güterwagen, nämlich: a) 16 gedeckte Güterwagen K ^C Nr. 3015, 3017, 3033, 3038, 3052, 3053, 3073, 3092, 3109, 3144, 3149, 3150, 3153, 3188, K 4016 und 4719	64,910	20				
	b) 3 offene Güterwagen L Nr. 9614, 9677 und 9687	9,199	40				
48. Personen- und Gepäckwagen:	} Abschreibung der Material- und Montagekosten für ausgefallene bisherige Bremsbestandtheile in Folge Einrichtung von continuirlichen Bremsen an: 12 Personenwagen	9,617	61				
	3 Gepäckwagen (vide Ausgaben Pos. Nr. 27)	3,661	24				
49. Reservewerkzeuge:	Gutschrift für an den Betrieb abgegebene Ausrüstungsgegenstände aus den Reservewerkzeugen	1,279	—	328,675	75		
	Übertrag .	.	.	344,799	76	845,601	94

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, geordnet nach den Bauobjekten, pro 1890.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	.	.	344,799	76	845,601	94
	Mobilier und Geräthschaften.						
50. Bahnaufsichtsdienst:	Gutschrift für das zurückgezogene Inventar vom aufgehobenen Wärterposten Nr. 419 Hettlingen-Schaffhausen	143	10				
51. Stationsdienst:	Gutschrift für eine von der Station Hauptweil zurückgezogene Gepäckwaage	60	—				
	Abschreibung der ausrangirten, nur noch mit dem Altmaterialwerth a.d. Baukonto figurirenden Stationsumladwagen Nidfurn und Baden-Oberstadt	320	—				
52. Werkstätten:	Abschreibung einer alten ausrangirten Dampfmaschine von 5 Pferdekräften der Werkstätte Zürich	9,692	48				
	Abschreibung eines alten ausrangirten Schwanzhammers der Werkstätte Zürich	3,400	—	13,615	58		
	Hiezu kommen ferner:						
	Abschreibung folgender vom Bundesrathe beanstandeter Bauausgaben pro 1889:						
	a) Gemäss bundesgerichtlichem Urtheil vom 31. October 1890:						
53. Erhöhen der Seemauer zwischen Kilometer 94.850—95.990 bei Rorschach auf 330 m Länge		1,385	75				
54. Beitrag an das Quai-Unternehmen für den Bahnhof Enge		30,000	—				
	b) Zufolge Zugeständnisses der Nordostbahn vom 10 Juli 1890:						
55. Einrichtung der Dampfheizung an 43 Locomotiven		7,856	87				
	4 Personenwagen	1,896	11				
	Dampfheizungsleitungen an 10 Gepäckwagen	601	10				
56. Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in den 4 Personenwagen A 27, A ^B 175, B 472/3		2,770	—				
57. Reservestücke für Dampfheizung an Personenwagen für den Wagenmeister		1,762	03	46,271	86	404,687	20
	b) Neue Linien.					440,914	74
58. Rechtsufrige Zürichseebahn: Bauausgaben pro 1890		.	.	1,698,511	29		
59. Dielsdorf-Niederweningen: idem		.	.	249,495	66		
60. Thalweil-Zug: idem		.	.	17,921	35		
61. Etzweilen-Schaffhausen: idem		.	.	10,738	42	1,976,666	72
	Summe der Netto-Ausgaben von Titel A	.	.	.	.	2,417,581	46
	B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
	Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.						
1. Abschreibung auf dem Dampfboot „Schaffhausen“ I. Rate		.	.	.	.	29,078	70
	Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.						
2. Anschaffung von 4 neuen hölzernen Schleppschiffen		4,729	—				
3. Unterkunftslokal für die Kohlenarbeiter auf der Schiffswerfte Wollishofen		500	—	5,229	—		
	Dagegen:						
4. Abschreibung der Dampfboote „Gustav Albert“, „Schwalbe“ und „Taube“ auf den Altmaterialwerth		106,831	40				
5. Abschreibung des eisernen Schleppschiffes „Bär“		1,000	—				
6. „ der ausrangirten hölzernen Schleppschiffe No. 7 und 18		700	—	108,531	40	103,302	40
	Summe der Netto-Einnahmen von Titel B	.	.	.	.	132,381	10

Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1890.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo vom Jahr 1889	.	.	.	.	8,000,000	—
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1890	.	.	.	.	1,183,293	48
Summe	.	.	.	.	9,183,293	48
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	215,717	87				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	436,266	12				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	84,565	23	736,549	22		
Hievon ab:						
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien	.	.	70,000	—	666,549	22
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen	88,665	83				
2. Abschreibung der vier auszurangirenden Lokomotiven B ² T Nr. 2, 4 und 6 sowie A ² T 57, abzüglich Altmaterialwerth	186,132	60				
3. Abschreibung von Reservestücken für ausrangirte Lokomotivtypen, abzüglich Altmaterialwerth	530	21	275,328	64		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	4,443	22				
2. Abschreibung der drei ausrangirten Personenwagen A ^{B4} 308 und 317, sowie C ⁴ 1620, abzüglich Altmaterialwerth	31,775	70	36,218	92		
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	11,164	67				
2. Abschreibung des ausrangirten Gepäckwagens F 2001, abzüglich Altmaterialwerth	4050	—				
3. Abschreibung der 19 ausrangirten Güterwagen K ^C 3015, 3017, 3033, 3038, 3052/53, 3073, 3092, 3109, 3144, 3149/50, 3153 und 3188; K 4016 und 9719; L 9614, 9677 und 9687, abzüglich Altmaterialwerth	68,744	90	83,959	57	395,507	13
Übertrag	.	.	.	.	1,062,056	35

Rechnung über den Erneuerungsfond der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1890.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	1,062,056	35
III. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit und für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.						
1) Abschreibung beseitigter alter Bremsbestandtheile in Folge Einrichtung von Luftdruckbremsen an 12 Personen- und 3 Gepäckwagen, abzüglich Altmaterialwerth	.	.	12,684	89		
2) Einrichtung der Dampfheizung von Personenwagen.						
a) Uebertrag aus der Baurechnung 1889 gemäss Verständigung mit dem Bundesrath vom 10. Juli 1890	10,354	08				
b) Erstellung der Dampfheizung in den Personenwagen A ^B 191 und 192	747	61				
c) idem von Dampfheizungsleitungen an 21 Gepäck- und Güterwagen	694	22				
d) Anschaffungen für die Ausrüstung von weiteren 60 Personenwagen mit der Dampfheizung (unvollendet)	11,627	64	23,423	55		
3) Einrichtung der elektrischen Beleuchtung von Personenwagen:						
a) Uebertrag aus der Baurechnung 1889 gemäss Verständigung mit dem Bundesrath vom 10. Juli 1890	2,770	—				
b) Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in den drei Personenwagen A ^B 176/78 (unvollendet)	188	88	2,958	88		
4) Einrichtung der elektrischen Beleuchtung auf dem Bodensee-Dampfboot „Bodan“	.	.	4,630	—		
5) Definitive Stationsanlage Horgen, Mehrbedarf von Land auf Grund definitiver Vermarkung	.	.	936	15	44,633	47
IV. Erneuerung der Schiffe.						
a. Dampfboote auf dem Bodensee.						
Hauptreparatur des Dampfbootes „Bodan“	55,505	73				
ab: zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung	7,000	—	48,505	73		
b. Dampfboote auf dem Zürichsee.						
1. Ersatz der Kessel und Reparatur des Dampfbootes „Lukmanier“ ab: zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung	33,067 6,570	93 —	26,497	93		
2. Abschreibung der drei ansrangirten Schleppschiffe „Bär“ und Nr. 7 u. 18, abzüglich Altmaterialwerth von Nr. 7 u. 18	.	.	1,600	—	76,603	66
V. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1891	.	.	.	.	1,183,293 8,000,000	48 —
Summe	.	.	.	.	9,183,293	48
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

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.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	111,708	39		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 4,756. 78				
b. Von Thieren „ 6,727. 81				
c. Von Gütern „ 469,238. 88	480,723	47		
3. Verschiedene Einnahmen	155	85		
Summe der Einnahmen	.	.	592,587	71
<i>Ausgaben.</i>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	13,906	85		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	128,264	98		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	2,355	35		
5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	4,575	13		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	5,139	60		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektirten Wagen	62,816	20		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	122,814	22		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	39,570	78		
10. Assekuranzprämien	8,010	44		
11. Verschiedenes	18,087	52		
Summe der Ausgaben	.	.	415,541	07
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	592,587	71		
Die Ausgaben betragen	415,541	07		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1890	.	.	177,046	64
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer III ₄ und IV _a der Spezialrechnung über denselben	.	.	53,135	73*
Netto-Ertrag pro 1890	.	.	123,910	91
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.				

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

1890.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	406,529	61		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 6,909. —				
b. Von Thieren „ 3,544. 52				
c. Von Gütern „ 126,845. 27	137,298	79		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs	10,869	65		
4. Verschiedene Einnahmen	2,514	—		
Summe der Einnahmen			557,212	05
<i>Ausgaben.</i>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	18,835	—		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	222,479	14		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	3,830	70		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	8,200	72		
6. Miethzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	9,036	66		
7. Brennmaterial für die Schiffe	119,321	38		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	13,751	14		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	44,381	76		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,206	70		
11. Ersatzleistungen	849	30		
12. Verschiedenes	15,575	17		
Summe der Ausgaben			473,467	67
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	557,212	05		
Die Ausgaben betragen	473,467	67		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1890			83,744	38
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV b der Spezialrechnung über denselben			28,097	93*
Netto-Ertrag pro 1890			55,646	45
* 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 1890.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
C. Betrieb der Imprägniranstalt.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Arbeiten für die eigene Unternehmung.				
<i>a.</i> Für den Bahnunterhalt	34,597	17		
<i>b.</i> Für die Werkstätte	40	50	34,637	67
2. Arbeiten für Privaten	.	.	15,221	75
Summe .	.	.	49,859	42
<i>Ausgaben.</i>				
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung	2,388	04		
2. Besoldungen und Löhne	17,387	92		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc.	193	70		
4. Betriebsmaterialien	14,750	26		
5. Unterhalt des Gebäudes der Maschinen und Geleise etc.	1,092	61		
6. Verzinsung des restirenden Anlagekapitals per Ende 1889 Fr. 11,275. 90 à 5 0/0	563	80		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz	2,836	71	39,213	04
Saldo-Übertrag auf die Gewinn- und Verlustrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte .	.	.	10,646	38
Summe .	.	.	49,859	42