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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 39 (1891)

Artikel: Neununddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1891

Autor: Escher, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730470

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: 02.10.2025

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

Neununddreissigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1891.

Inhaltsverzeichniss.

A. Bericht der Direktion. Seite

I. **Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden** . . . 3
II. **Verhältniss zu andern Transportanstalten** . . . 10
III. **Finanzverwaltung** . . . 23
IV. **Betrieb** . . . 37
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge . . . 37
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs . . . 37
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel) . . . 38
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken . . . 39
3. „ der Durchschnittsergebnisse . . . 40
4. „ der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten . . . 41
5. „ der Frequenz nach den Stationen . . . 42
6. „ des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn . . . 46
7. „ des Verkehrs nach Entfernungen . . . 49
8. „ „ „ „ den Waarengattungen . . . 52
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen . . . 55
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes . . . 56
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken) . . . 56
2. Statistik des Betriebsdienstes . . . 59
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials . . . 63
b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen . . . 65
Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben . . . 68 u. 69
D. Finanzergebniss. . . . 70
E. Verschiedenes . . . 74
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . 74
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . 77
3. Werkstättebetrieb . . . 80
4. Unfälle . . . 81
5. Versicherungen . . . 81
6. Personaletat . . . 82
7. Unterstützungs- und Krankenkassen . . . 82
8. Kautionskassen . . . 86
V. **Bahnbau** . . . 88
1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien . . . 88
2. Bau neuer Linien . . . 91
3. Rollmaterial . . . 97
VI. **Direktion** . . . 99

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 1891, 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.

Beilage zu Abschnitt V Ziffer 2 des Berichtes der Direktion:
Situationsplan und Profil der Linie Dielsdorf-Niederweningen.

B. Bericht des Verwaltungsrathes.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.

Wir legen Ihnen anmit den 39., das Jahr 1891 betreffenden Bericht über unsere Geschäftsführung, nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung, in üblicher Form vor.

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

Im letzten Geschäftsbericht haben wir auf die Fortschritte hingewiesen, welche der Gedanke der Eisenbahnverstaatlichung auch in der Schweiz gemacht habe. Diese Erscheinung trat im Berichtsjahr in noch prägnanterer Weise hervor durch den Bundesbeschluss vom 25. Juni 1891, welcher den Bundesrath ermächtigte, die Schweizerische Centralbahn unter den mit deren Direktorium am 3. April 1891 vereinbarten Bedingungen käuflich für den Bund zu erwerben; wenn auch gegenüber diesem Beschluss, wie im Vorjahr gegenüber demjenigen über den Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn, die vorbehaltene Volksabstimmung nicht verlangt wurde, oder wenn eventuell letztere in genehmigendem Sinn erfolgte, so war die Verstaatlichung der Eisenbahnen als grundsätzlich von den in der Schweiz massgebenden Gewalten gebilligt zu betrachten und hatte man Bemühungen, um auch die andern grössern Bahnen auf dem Wege freiwilliger Abtretung in den Besitz des Bundes zu bringen, in Aussicht zu nehmen. Mit Spannung wurde daher allerseits dem Verlaufe der Angelegenheit entgegengesehen, und als die erforderliche Stimmenzahl für das Begehren um Volksabstimmung sich gefunden hatte, konnte Niemandem entgehen, dass der vom Bundesrath auf den 6. Dezember angesetzte Abstimmungstermin zu einem ausserordentlich wichtigen Tage für alle schweizerischen Bahnen, und so auch für unsere Unternehmung sich gestalten werde. Dennoch erachteten wir es unserer Stellung angemessen, uns nicht in den sich sehr lebhaft gestaltenden Meinungskampf hierüber einzumischen, schon in Würdigung des Umstandes, dass die Ansichten der Aktionäre unserer Unternehmung auseinandergingen. Bekanntlich fiel dann der Volksentscheid mit 289,406 gegen 130,729 Stimmen in verwerfendem Sinne aus. Nach überwiegender Ansicht ist in Folge dessen jedenfalls für einige Zeit die käufliche Erwerbung von Eisenbahnen durch den Bund als ausgeschlossen anzusehen, während im Übrigen die Meinungen darüber, wie sich nunmehr die Stellung des Staates zu den schweizerischen Eisenbahnen zu gestalten habe, sehr auseinandergehen und es an sichern Anhaltspunkten darüber noch gebricht, wie man sich massgebenden Orts zu dieser Frage stellen wird.

Auf erneute Schritte für eine Fusion mit den Vereinigten Schweizerbahnen, welche im Beginne des Berichtsjahres bei den beiderseitigen Gesellschaftsbehörden erfolgten, fanden wir angezeigt, uns vor Allem vertraulich beim Vorsteher des schweizerischen Eisenbahndepartements darüber zu vergewissern, ob eine derartige Fusion bei den Bundesbehörden auf eine ähnliche Würdigung hoffen könnte wie seinerzeit diejenige der Jura-Simplonbahn, oder ob dieselbe etwa als den bestehenden Intentionen betreffend Eisenbahnverstaatlichung zuwiderlaufend angesehen würde. Da die Antwort für die Fusion nicht ungünstig lautete, boten wir mit verwaltungsräthlicher Zustimmung die Hand zu konferenzieller Erörterung der Angelegenheit, wie uns durch die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen unter Ermächtigung ihres Verwaltungsrathes mit Schreiben vom 15. Januar 1891 vorgeschlagen worden war. Am 29. Januar traten die beiderseitigen Abgeordneten zusammen, um in erster Linie, einstweilen abgesehen von der Werthung der beiden Unternehmungen, sich über die einer Fusion zu Grunde zu legenden Hauptbedingungen zu besprechen. Diese Konferenz und die daran sich anschliessende Korrespondenz zeigte, dass die Fusion, abgesehen von der noch völlig offengehaltenen Werthungsfrage, bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden haben würde. Immerhin waltete beiderseits augenscheinlich das Bestreben, hierüber hinweg zu kommen und den Aktionären nach gehöriger Abklärung der Verhältnisse die Möglichkeit zu bieten, über die nun wiederholt aufgetauchte Fusionsfrage eine bestimmte Entschliessung zu treffen.

Die Verhandlungen kamen jedoch zufolge der mittlerweile aufgetauchten Verstaatlichung der Centralbahn bald in's Stocken, da diejenigen Kreise, aus denen die Fusionsanregung hervorgegangen war, nun auf deren Weiterbehandlung augenscheinlich keinen Werth mehr legten. Wir gaben denn auch Anfangs April dem Vorschlage der Vereinigten Schweizerbahnen unsere Zustimmung, die Fusionsverhandlungen bis auf Weiteres zu sistiren. Seither sind dieselben nicht wieder aufgenommen worden.

Neue gesetzgeberische Massnahmen sind für das Berichtsjahr nicht zu verzeichnen; dagegen wurde dasselbe für die Bahnen von einschneidender Bedeutung durch Verwaltungsmassnahmen der Bundesbehörden, welche die finanziellen Ergebnisse höchst nachtheilig beeinflussen. In dieser Hinsicht sind in erster Linie die Anordnungen für Durchführung des Arbeitszeitgesetzes zu erwähnen, welche derart waren, dass die schlimmsten Befürchtungen noch übertroffen wurden. In dem genannten Gesetze und der Art, wie dasselbe bei der Ausführung interpretirt wurde, ist die Ursache des rapiden Anschwellens der Betriebsausgaben zu einem grossen Theile zu suchen. Wesentlich seinetwegen ist die Zahl der unter das Gesetz fallenden Bahnangestellten (abgesehen von den ebenfalls dadurch betroffenen Dampfbootangestellten) von Ende 1889 bis Ende 1891 von 3635 auf 4155, also um 520 oder 14% gestiegen, und hiezu muss bemerkt werden, dass die daherige Personalvermehrung noch nicht abgeschlossen ist, auch wenn die Bemühungen, eine etwas weniger harte Interpretation des Gesetzes herbeizuführen, von Erfolg begleitet sind. In dieser Hinsicht darf man wohl auf ein Entgegenkommen der Bundesbehörden hoffen, welches nach unserer Ansicht ohne Einbruch in die Bestimmungen des Gesetzes und ohne Benachtheiligung der dadurch gegebenen Rechte und Interessen der Angestellten möglich sein wird.

Zu Anforderungen von bedeutender Tragweite gaben sodann den Bundesbehörden die grossen Unglücksfälle auf der Jura-Simplon-Bahn bei Mönchenstein und Zollikofen Anlass. Es wurden sofortige ausserordentliche Revisionen aller eisernen Brücken vorgeschrieben, welche eine Verstärkung des technischen Bureau nöthig machten; die Vorschriften über Einführung der kontinuirlichen Bremsen und der Stationsverriegelung wurden verschärft und deren rasche Durchführung verlangt; hinsichtlich der Signalvorrichtungen der Stationen wurden manche Verbesserungen als nöthig erachtet, u. s. f. Zu allen diesen Massnahmen, für deren einzelne wir übrigens selbst die Initiative ergriffen, liessen wir im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrath unsere Mitwirkung bereitwillig eintreten,

da deren Zweckmässigkeit im Allgemeinen feststand und den Bahnverwaltungen selbst daran liegen musste, dass bald wieder ein gesteigertes Vertrauen in die Gewissenhaftigkeit und Sicherheit des schweizerischen Bahnbetriebes Platz greife.

Hiemit sind jedoch die Konsequenzen der beiden Eisenbahnkatastrophen nicht erschöpft. Abgesehen von dem im zweiten Abschnitt des Berichtes zu erwähnenden vertraglichen Rückgriffe der Jura-Simplon-Bahn auf uns für eine bedeutende Quote des für Tödtungen und Verletzungen zu leistenden Schadensersatzes stehen weitere Forderungen der Behörden bevor. Zu erwähnen ist diesfalls die Aufstellung neuer, wesentlich weiter als bisher gehender Normen über die eisernen Brückenkonstruktionen, welche nicht allein die schon in Ausführung begriffenen oder noch kommenden Bahnbauten vertheuern, sondern voraussichtlich auch bei schon bestehenden, den bisher gültigen Normen völlig genügenden Brücken zu Verstärkungen und Verbesserungen nöthigen werden; die Verhandlungen der hiefür vom Bundesrath bestellten Technikerkommission zogen sich ins laufende Jahr hinüber. Ferner verstellte der Bundesrath, indem er sich weitere Forderungen gegenüber den einzelnen Bahnen für bauliche Verbesserungen ihrer Bahnnetze noch vorbehielt, der Gesammtheit der Bahnen eine längere Reihe von Postulaten für Verbesserungen im Bahnbetrieb zur Erörterung, von denen sie einzelne als wirkliche Verbesserungen anerkannten, während andern diese Eigenschaft überhaupt nicht zugestanden werden konnte und bei dritten die zu erhoffenden Vortheile als völlig ausser Verhältniss zu den dafür zu bringenden Opfern stehend bezeichnet werden mussten; wir geben hierüber einige nähere Mittheilungen im nachfolgenden Abschnitt. Es ist zu erwarten, dass die von den Bahnen diesfalls vorgebrachten, vielfach durch den Hinweis auf die auswärtigen Vorschriften unterstützten Bemerkungen nicht ungehört verklingen, damit nicht die dem schweizerischen Bahnbetrieb aus Anlass der letztjährigen Eisenbahnunfälle aufzulegenden Opfer ein Mass erreichen, welches ihre sonstige Leistungsfähigkeit im Vergleiche zu den ausländischen, ohnehin in wichtigen Punkten besser gestellten Bahnen stark beeinträchtigen würde und der ganzen Schweiz durch Erschütterung des finanziellen Gleichgewichtes auch besser situirter Bahnen in wirthschaftlicher Hinsicht abermalige schwere Wunden schlagen müsste.

Noch im letzten Geschäftsbericht haben wir der Verzögerung gedacht, welche die Aufstellung der Pläne für die Linie Thalweil-Zug und deren bauliche Inangriffnahme durch den Umstand erlitt, dass das Komite für eine Eisenbahn St. Gallen-Rapperswil-Zug den Gedanken fasste, seine Linie von unserer Station Steinmatt im Sihlthal an bis Zug an die Nordostbahn anzulehnen. Hierüber fand am 7. März 1891 unter Leitung des Eisenbahndepartements und im Zuzug der Kantonsregierungen von Zürich und Zug eine Konferenz statt, an welcher vom Eisenbahndepartement erklärt wurde, dass im Hinblick auf die Bestrebungen des genannten Komite der Entscheid über den von uns am 27. Dezember 1890 dem Bundesrath eingereichten Generalplan für die Linie Thalweil-Zug mit Durchtunnelung des Albis einstweilen nicht erfolgen könne. Im Anschluss an diese Konferenz reichte das Komite St. Gallen-Zug das Gesuch um Änderung seiner bisher auf die Richtung Rapperswil-Samstagern-Zug lautenden Konzession auf die Richtung Rapperswil-Pfäffikon-Richtersweil-Steinmatt-Zug bei der Bundesversammlung ein. Da uns vom Eisenbahndepartement Gelegenheit zur Äusserung hierüber geboten wurde, betonten wir, was das Bahnstück Steinmatt-Zug anlangte, dass wir den Bundesbehörden die Würdigung der wirthschaftlichen Berechtigung einer bezüglichen Konzessionirung anheimstellen, und erklärten uns eventuell auf Verlangen zu Verhandlungen über gemeinsamen zweispurigen Bau der dortigen Bahnstrecke bereit, insofern das Komite St. Gallen-Zug grundsätzlich den auf seine Linie fallenden Theil der Gesammtbaukosten beizubringen bereit sei. Dabei machten wir jedoch auf die ganz bedeutende, den Wünschen der betheiligten Gegend wohl sehr zuwiderlaufende Verzögerung aufmerksam, welche der Bau von Thalweil-Zug hiedurch erleiden müsste, und bemerkten, es werde Seitens der Bundesbehörden zu erwägen sein, ob wirklich eine zum Bau bereite Linie hintangehalten werden solle, weil von anderer Seite eine Bahnbaute mit

jedenfalls noch zweifelhafter Sicherheit des Erfolges in Aussicht genommen sei und für diese eine Kostenersparniss durch späteren gemeinsamen Bau angestrebt werde. Am 19. Juni schrieb uns sodann das Eisenbahndepartement, dass der Bundesrath den von uns eingereichten Generalplan für Thalweil-Zug prinzipiell genehmigt, dabei aber einen Entscheid darüber vorbehalten habe, ob nicht wenigstens der Albistunnel zweispurig anzulegen sei, und dass er anlässlich der Vorlage der definitiven Pläne hierüber eine Variante, beziehungsweise bezügliche Berechnungen gewärtige; um die gleiche Zeit, am 26. Juni, wurden durch Bundesbeschluss die von dem Komite St. Gallen-Zug nachgesuchten Konzessionsabänderungen bewilligt. Bei unbeanstandeter Annahme der Eröffnung des Eisenbahndepartements wäre die Nordostbahn voraussichtlich in die Lage gekommen, abweichend von der Absicht, welche den Bundesbehörden, den Regierungen von Zürich und Zug und dem Komite für Thalweil-Zug seit Jahren mit Entschiedenheit kundgegeben worden war, den 3300 Meter langen Albistunnel zweispurig erbauen zu müssen, und hätte sie sich hiedurch einer abermaligen Mehrausgabe von annähernd zwei Millionen für die ohnehin übergrosse finanzielle Opfer erheischende Linie Thalweil-Zug ausgesetzt. Unter eingehender Auseinandersetzung der Gründe gaben wir daher durch Schreiben vom 6. August dem Bundesrath „Namens und aus Auftrag des Verwaltungsrathes die Erklärung ab, dass die Nordostbahn nicht in der Lage ist, zu einer ganz oder theilweise zweispurigen Anlage der Linie Thalweil-Zug die Hand zu bieten, sofern nicht etwa die bezüglichen Mehrkosten von dritter Seite übernommen und zum voraus sichergestellt werden"; mit Rücksicht hierauf lehnten wir ab, Pläne für einen zweispurigen Bau ausarbeiten zu lassen und in Vorlage zu bringen, erklärten uns dagegen bereit, mit grösstmöglicher Beförderung die definitiven Pläne für einspurigen Bau der Linie fertig zu stellen und in Vorlage zu bringen. Das Schreiben schloss mit folgenden Worten: „Wir gewärtigen gerne, ob Sie mit einer derartigen Vorlage sich einverstanden erklären können; sollten wider Erwarten die h. Bundesbehörden an der Forderung zweispurigen Baues der Linie, wenn auch zunächst bloss für den Albistunnel, festhalten, so wären wir zu unserm Bedauern genöthigt, der Generalversammlung unserer Aktionäre den Antrag zur Verzichtleistung auf die Konzession für die Linie Thalweil-Zug einzubringen." — In Schreiben vom 28. gleichen Monats berichtigte der Bundesrath uns dahin, dass er die Forderung zweispurigen Baues des Albistunnels noch nicht gestellt, sondern sich nur den gutfindenden Entscheid hierüber vorbehalten habe, und fügte bei: „Indem nun der Bundesrath von seinem Vorbehalte schon jetzt und vor der Vorlage des Bauprojektes Gebrauch macht, gibt er seinen Entscheid dahin ab, dass der einspurigen Anlage die Genehmigung zu ertheilen sei." — Hiemit betrachteten wir die Angelegenheit als geordnet und trafen mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes die Anordnungen für Feststellung der definitiven Baupläne für die Linie Thalweil-Zug und möglichst baldige Inangriffnahme der mehrere Jahre beanspruchenden Albistunnelbaute, worüber im Abschnitt V zu berichten sein wird. Neue Schwierigkeiten, welche dieser Baute zu Gunsten des Bahnunternehmens St. Gallen-Zug bereitet wurden, fallen in's laufende Jahr und werden daher im nächsten Geschäftsbericht zu berühren sein.

Nachdem die im vorjährigen Bericht erwähnte Einsprache eines Aktionärs gegen die am 7. November 1890 von der Generalversammlung beschlossene Statutenänderung durch Urtheil des zürcherischen Handelsgerichtes vom 20. Februar 1891 abgewiesen worden war und das Urtheil am 13. April Rechtskraft erlangt hatte, richteten wir an das Eisenbahndepartement unverzüglich das dringende Gesuch, nunmehr die bundesräthliche Genehmigung der schon am 17. November 1890 in Vorlage gebrachten abgeänderten Gesellschaftsstatuten in Bälde herbeiführen zu wollen. Am 9. Mai erlaubten wir uns, dieses Gesuch der genannten Behörde in Erinnerung zu bringen, worauf dieselbe uns am 21. gleichen Monats Folgendes schrieb: „Anlässlich des vom Bundesrathe den eidgenössischen Räthen vorgelegten Bundesbeschlussentwurfes betreffend Ankauf von Aktien der Schweizerischen Centralbahn ist denselben durch einen weitern Bundesbeschlussentwurf die Abänderung von Art. 6 des Bundesgesetzes

über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften beantragt worden. Hienach würde der citirte Artikel folgende Fassung erhalten: „„Die in Art. 640 Abs. 2 des Obligationenrechtes enthaltenen Beschränkungen des Stimmrechts der Aktionäre finden auf Eisenbahnaktien, welche sich im Besitz des Bundes oder der Kantone befinden, keine Anwendung. Ebenso bleiben die Rechte, welche dem Bund oder den Kantonen in Betreff der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.““ Da diese beiden Vorlagen in der bevorstehenden Junisession zur Berathung gelangen werden, so ziehen wir es vor, deren Resultat abzuwarten, namentlich im Hinblick auf die Ordnung der Vertretungsbefugniss der Kantone und eventuell des Bundes in der Verwaltung.“ Durch diese Eröffnung waren sowohl wir als der Verwaltungsrath, dem wir davon sofort Kenntniss gaben, peinlich überrascht, nicht nur weil wir eine ausreichende Begründung für Hintanhaltung der Genehmigung unserer neuen Statuten in den erwähnten Vorgängen nicht zu erkennen vermochten, sondern namentlich auch, weil die angebahnte Erhöhung des Aktienkapitals durch die drohende abermalige, vielleicht sehr bedeutende Verzögerung der Statutengenehmigung erschwert und unter Umständen verunmöglicht werden konnte. Wir waren bemüht, das Eisenbahndepartement zum Abgehen von dem eingenommenen Standpunkt zu bestimmen, und erhielten unterm 11. Juni von demselben die Mittheilung, dass der Bundesrath den revidirten Statuten vom 7. November 1890, vorbehältlich der bestehenden und künftigen gesetzlichen Vorschriften und unter dem speziellen Vorbehalt, dass § 14 Abs. 3 gestrichen werde, die Genehmigung ertheilt habe. In Übereinstimmung mit uns trug der Verwaltungsrath kein Bedenken, die Genehmigung in dieser Form anzunehmen, weil der Vorbehalt der Gesetzgebung selbstverständlich schien und § 14 Abs. 3 lediglich den Schlusssatz von Art. 640 des schweizerischen Obligationenrechtes wiederholt, also thatsächlich doch in Kraft bleibt, so lange nicht auf dem Wege der Gesetzgebung eine Änderung des Art. 640 erfolgt. Wir ordneten daher den Definitivdruck der abgeänderten Statuten an und erliessen am 20. Juni die Kundmachung, dass diese Statuten in Kraft getreten seien. Die Generalversammlung vom 29. Juni, welcher über die Angelegenheit Bericht erstattet wurde, erklärte sich einverstanden.

Über die seither auf Grund der neuen Statuten vorgenommene Erhöhung des Aktienkapitals auf 75 Millionen Franken wird im Abschnitt III berichtet werden. Hier ist noch beizufügen, dass der am 22. Dezember 1890 dem Bundesrath vorgelegte Finanzausweis für die Linien Etzweilen-Schaffhausen und Thalweil-Zug, worin namentlich auf obige Aktienkapitalerhöhung abgestellt war, am 9. Juli 1891 die bundesräthliche Genehmigung erhielt.

Anlässlich der Prüfung der Rechnungen und der Bilanz für das eigene Netz der Nordostbahn stellte der Bundesrath das Begehren, dass für Verzinsung und Amortisation des Defizites der Pensions- und Hülfskasse ein Betrag von Fr. 250,000 in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt und in den folgenden Jahren wenigstens die gleiche Summe zu demselben Zweck verwendet werde. Bezüglich der Erledigung dieses Begehrens verweisen wir auf den Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes.

Nachdem in erwähnter Weise die bundesräthliche Zustimmung zur durchgehends einspurigen Anlage der Linie Thalweil-Zug erfolgt war und damit deren Bau durch unsere Gesellschaft als gesichert erschien, konnte zu den dadurch bedingten finanziellen Verständigungen mit den an genannter Linie betheiligten Landesgegenden geschritten werden. Einerseits war die Konversion der bisher noch nicht eingelösten Obligationen der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern im Betrage von Fr. 1,837,500 in $4^1/_2$%ige Nordostbahnobligationen anzubahnen, welche nach Vertrag mit dem Kanton Zürich vom 5. Mai 1873 „auf den dem Beginn der Erdarbeiten für die Eisenbahn Thalweil-Zug nachfolgenden 31. Dezember“ zu erfolgen hat; da die Richtstollen des Albistunnels

beiderseits noch im Berichtsjahr in Angriff genommen und auf eine erhebliche Länge vorgetrieben werden konnten, gab der zürcherische Regierungsrath unserm Vorschlage seine Zustimmung, als Termin für die Konversion den 31. Dezember 1891 festzusetzen. Anderseits hatten wir für Einzahlung des Subventionsdarleihens der betheiligten Landesgegend von Fr. 2,000,000 zu sorgen, welche nach Art. 8 des Vertrages mit dem Komite der linksufrigen Zürichseebahn vom 4. Juli 1872 „um die Zeit der Inangriffnahme des Baues der Linie Thalweil-Zug" zu geschehen hatte. Zufolge Verständigung mit dem Komite für die Linie Thalweil-Zug erfolgte die Einzahlung von Fr. 1,630,000 auf den 1. Februar 1892, einschliesslich einer ersten Subventionsrate des Kantons Zürich von Fr. 180,000, wobei letzterer sich verpflichtete, weitere Fr. 180,000 auf 1. Juli 1893 und den Rest von Fr. 190,000 auf 31. Dezember 1894 einzubezahlen; diese successive Einzahlung wurde mit Rücksicht auf die allgemeinen Bestimmungen über Leistung der zürcherischen Kantonalsubventionen zugestanden. — Durch Auslösung der obenerwähnten Obligationenbetheiligung an der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern entfällt der bisherige Grund für Getrennthaltung der Rechnungsstellung und Berichterstattung über diese Linie. Daher haben wir deren Einverleibung in das Nordostbahnnetz vom 1. Januar 1892 an verfügt.

Nach dem am 11. September 1890 abgeschlossenen, abgeänderten Vertrage über den Bau und Betrieb der Eisenbahnlinie Etzweilen-Schaffhausen durch die Nordostbahn hatte sich die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen darüber auszuweisen, dass die von ihr übernommenen finanziellen Leistungen (unverzinsliches Darleihen von Fr. 1,125,000 für 10 Jahre und Betriebssubvention von Fr. 393,750, die anlässlich der seinerzeitigen Rückzahlung des Darleihens von der Nordostbahn mittelst Zurückhaltung von 35 % seines Betrages erhoben wird) in vollem Umfange gesichert seien. Dieser Verpflichtung kam der leitende Ausschuss dadurch nach, dass er sich über ein bereits mit 20 % einbezahltes Aktienkapital von Fr. 1,146,000 auswies und eine Erklärung der Schaffhauser-Kantonalbank vom 29. August 1891 beibrachte, worin dieselbe unter Bezugnahme auf obigen Vertrag sich verpflichtete, für Rechnung der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen die Fr. 1,125,000 auf die vertraglich festgesetzten drei Termine an uns einzuzahlen.

Im letzten Geschäftsbericht machten wir aufmerksam, dass die Nordostbahn bedeutenden Ausgaben für Bahnhofumbauten und sonstige bauliche Änderungen am alten Netz entgegensehe. Abgesehen von den schon im Gange befindlichen Bauten und zahlreichen kleineren Stationserweiterungen waren wir seither im Falle, beim Verwaltungsrathe die Genehmigung der Pläne und Kostenvoranschläge für folgende grössere Bauten einzuholen:

Bahnhoferweiterung Schaffhausen	Fr. 2,800,000
Erweiterung des Personenbahnhofes Winterthur	„ 2,175,000
Verlegung der Winterthurer-Linie von der Limmatbrücke bei Wipkingen bis zum Bahnhof Zürich	„ 2,000,000
Stationserweiterung Altstetten	„ 420,000
„ Koblenz	„ 260,000
Bahnhoferweiterung Zug	„ 1,386,000
Zusammen .	Fr. 9,041,000

Ob diese Beträge genügen werden, ist bei den stets wachsenden Anforderungen rücksichtlich der von den Bahnen auszuführenden Bauten zweifelhaft. Dazu kommt, dass noch mehrere ähnliche Bauten bevorstehen, insbesondere die Erweiterung und Verlegung der Werkstätten, die Unterführung der Langgasse im Vorbahnhof Zürich und die Erweiterung der Einrichtungen für den dortigen Personenverkehr. Auch ist erneut zu erinnern, dass für

den im Studium befindlichen, sehr kostspieligen Bahnhofumbau Luzern, wenn er auch zunächst der Centralbahn als Bahnhofeigenthümerin obliegt, immerhin auch die Nordostbahn als mitbenutzende Verwaltung wesentlich in Mitleidenschaft gezogen werden wird. Die Direktion wird nicht unterlassen, zur Sicherung der finanziellen Mittel für diese Bauten das Geeignete anzubahnen.

Die Angelegenheit der Wynenthalbahn ist auf dem im letzten Bericht gekennzeichneten Stande verblieben. Dem Vernehmen nach haben seither Bemühungen stattgefunden, um die Verwirklichung dieser Bahn, und zwar in normalspuriger Anlage, durch Intervention der Seethalbahn herbeizuführen.

Die Wünsche von Behörden um Einschaltung neuer Stationen an den im Betriebe stehenden Linien nahmen mehrfach festere Gestalt an. So bemühte sich der Gemeindrath von Neuhausen und der Regierungsrath von Schaffhausen um Anlegung einer Station an der Linie Winterthur-Schaffhausen auf dem rechten Rheinufer oberhalb der Rheinfallbrücke, und da wir uns hiegegen unter Hinweis auf die an der neuen Linie Eglisau-Schaffhausen zu erstellende Station Neuhausen ablehnend verhielten, wurde die Intervention des Bundesrathes angerufen. Seither haben unsere Planstudien für die Linie Eglisau-Schaffhausen die Möglichkeit ergeben, dieselbe wenig oberhalb der Ortschaft Neuhausen in die Linie Winterthur-Schaffhausen einmünden zu lassen und hier eine beiden Linien gemeinsame Station einzuschalten; wir nehmen an, dass hiedurch eine allen Theilen zusagende Lösung der Stationsfrage Neuhausen gefunden sei. — Die Gemeinde Steinhausen bewarb sich um Einschaltung einer Station an der Luzernerlinie zwischen den Stationen Knonau und Zug, in welche auch das direkte Verbindungsgeleise nach Cham eingeführt werden könnte. Nach längern Verhandlungen trafen wir mit ihr nach Ablauf des Berichtsjahres eine Uebereinkunft, wonach wir unter Vorbehalt verwaltungsräthlicher Zustimmung die gewünschte Stationsanlage in Aussicht stellen, gegen Zusicherung eines Beitrages von Fr. 20,000 à fonds perdu an die der Nordostbahn voraussichtlich erwachsenden Einbussen auf der Kapitalverzinsung, sowie den Betriebs- und Unterhaltskosten der Station.

Gemäss § 3 des Dekretes des Grossen Rathes des Kantons Aargau vom 24. März 1890 betreffend die Beitragsleistung der Gemeinden und des betheiligten Grundeigenthums an die Aarekorrektion bei Döttingen-Klingnau haben die Grundeigenthümer eine Summe von Fr. 85,500 beizutragen. Nach dem Vertheilungsplan der aargauischen Baudirektion sollen von dem Werthe des im Perimeter I liegenden Eigenthums Beiträge von Fr. 80 per Fr. 1000 und von demjenigen des Eigenthums im Perimeter II Fr. 30 per Fr. 1000 des Werthes geleistet werden. Gegen die bei Durchführung dieser Bestimmungen vorgenommene Herbeiziehung unseres Grundeigenthums an der Linie Turgi-Waldshut in den Gemeinden Döttingen und Klingnau haben wir Rekurs eingelegt, einmal weil dessen Einbeziehung in die Perimeter zum Theil unrichtig, zum Theil ganz unbegründet erachtet wurde, sodann weil die Werthung derselben die Anlagekosten der Bahn an den betreffenden Stellen um mehr als das Doppelte überstieg. Der Regierungsrath des Kantons Aargau hat unsere Einsprache unterm 10. Juli 1891 abgewiesen; die diesbezüglichen Protokollauszüge sind uns durch das Mittel der beiden Gemeinderäthe am 1. September bezw. 2. Oktober 1891 eingegangen. Mit motivirter Eingabe vom 21. November 1891 an denselben sind wir um Revision des nach unserm Dafürhalten auf unrichtigen Voraussetzungen beruhenden Entscheides eingekommen, wiederum ohne Erfolg. Die Motive dieser neuerlichen Abweisung können wir aber nicht als zutreffend anerkennen, und wir haben daher ein erneutes Gesuch um Revision des Entscheides bei der aargauischen Regierung eingereicht.

Die Willfährigkeit der Kantonalbehörden, Begehren um Vermehrung der Personenzüge zu unterstützen, ohne Rücksicht darauf, ob die auf den betreffenden Linien schon bestehenden Züge eine auch nur zur Deckung der Selbstkosten ausreichende Frequenz aufweisen, und die Geneigtheit der Bundesbehörden, derart unterstützten Begehren zu entsprechen, machte sich gegenüber unserer Unternehmung auch im Berichtsjahr geltend und führte zu einer abermaligen bedeutenden Erhöhung der Ausgaben für Fahrleistungen. Nach Berathung unseres Verwaltungsrathes sahen wir, nachdem unsere Vorstellungen beim Bundesrath keinen Anklang gefunden hatten, von weiteren Schritten hierwegen ab. Zur Orientirung über die finanzielle Tragweite, welche die daherigen, stets wachsenden Anforderungen für die Gesellschaft haben, fügen wir bei, dass die Zahl der auf der Nordostbahn (einschliesslich Zürich Zug-Luzern und Bötzbergbahn) zur Personenbeförderung ausgeführten Zugskilometer in den letzten fünf Jahren folgende war:

1887	3,154,247
1888	3,258,495
1889	3,332,802
1890	3,464,833
1891	3,669,769

Das Jahr 1891 zeigt also gegenüber 1887 eine Vermehrung um 515,522 Zugskilometer oder 16 Prozent. Da der Zugskilometer im Jahr 1891 durchschnittlich Fr. 2. 75 Cts. kostete, entspricht dies einer Mehrleistung gegenüber 1887 von Fr. 1,417,685. Dagegen hat sich der Ertrag des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs genannter Linien, welcher im Jahr 1887 sich auf Fr. 7,889,704 belief, im Jahr 1891 erhöht auf Fr. 9,151,257 und ist sonach nur gestiegen um Fr. 1,261,553. Das Schlussergebniss ist also, dass die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr durch die Mehrleistungen für dessen Beförderung völlig konsumirt wurden.

Über diejenigen Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, wird, wie bisher üblich, das Nöthige im zweiten Abschnitt berichtet werden.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien und die Bauten am alten Netz, einschliesslich der bezüglichen Auseinandersetzungen mit Behörden und Privaten, werden die erforderlichen Mittheilungen im fünften Abschnitt erfolgen.

II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Die im letztjährigen Bericht erwähnten Verhandlungen mit der Sihlthalbahngesellschaft betreffend den Anschluss ihrer Linie an die linksufrige Zürichseebahn und die Güterüberfuhr von und nach dem Bahnhof Zürich wurden im Berichtsjahr nicht weiter gefördert. Am 26. Januar 1891 übermittelten wir deren Delegirten auf Wunsch einen bezüglichen Vertragsentwurf, auf den jedoch erst am 7. März 1892 eine Rückäusserung erfolgte. Über den Verlauf der Angelegenheit wird nächstes Jahr berichtet werden.

Von der Gotthardbahn wurden Unterhandlungen mit uns darüber eröffnet, ob die Nordostbahn bereit wäre, den Betrieb der Linie Zug-Goldau zu übernehmen, und zwar, wie sich aus der hierüber abgehaltenen orientirenden Besprechung ergab, in der Meinung, dass unsere bezüglichen Leistungen sich auf Überführung der Bahnzüge

zwischen Zug und Goldau zu beschränken hätten und der Betrieb im Übrigen der Gotthardbahn verbleiben würde. Wir erklärten uns hiezu gegen angemessene Entschädigung bereit, fügten aber zufolge gegentheiliger Andeutungen der Gotthardbahn bei, dass selbstverständlich dadurch die rechtlichen Verhältnisse der Linie Zug-Goldau zu den Bahnhöfen Zug und Goldau nicht verändert werden sollen; es werde also Sache der Gotthardbahn als Eigenthümerin der Linie bleiben, in ihrer Station Goldau die dafür nöthigen Einrichtungen zu treffen und zu unterhalten, und ferner werde sie sich an den Kosten unserer Station Zug für deren Mitbenutzung durch die Linie Goldau-Zug zu betheiligen haben. Die Gotthardbahn ersuchte hierauf mit Schreiben vom 30. Oktober 1891 das Eisenbahndepartement um Intervention in dem Sinn, dass der Bundesrath auf Grund von Art. 30 des Eisenbahngesetzes die Nordostbahn zur Übernahme des Betriebs, beziehungsweise der Zugsüberführung auf der Strecke Zug-Goldau verpflichte und die Regelung der hiemit zusammenhängenden finanziellen Verhältnisse dem Bundesgerichte zuweise. Gegen eine derartige Behandlung der Angelegenheit erhoben wir Einsprache, weil aus dem angerufenen Art. 30 ein Recht für den Bundesrath, der Nordostbahn die von der Gotthardbahn gewünschte Betriebsleistung zwangsweise zu überbinden, nicht bestehe, auch keine öffentlichen Interessen, sondern lediglich Betriebsverhältnisse der beiden Gesellschaften in Frage kommen und die Regelung der einschlägigen Finanzfragen (abgesehen von den Mitbenutzungsbedingungen des künftigen Gemeinschaftsbahnhofes Zug) Sache freier Verständigung, nicht aber des Bundesgerichtes sei. Die Ordnung dieser Angelegenheit, die von der Gotthardbahn einerseits mit der Frage, ob die Aargauische Südbahn ihren künftigen Anschluss an die Gotthardbahn in Goldau (statt in Immensee) zu nehmen habe, anderseits mit der Bahnhofumgestaltung Zug verknüpft wurde, dürfte noch einige Zeit beanspruchen.

Unser Streben, mit der Schweizerischen Südostbahn von vornherein eine für beide Theile billige Regelung der Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr herbeizuführen, war erfolglos. Wir schlugen ihr vor, diesen Verkehr, vorbehältlich des internen Güterverkehrs jeder Gesellschaft, nach dem Prinzipe der kürzesten Route auszuscheiden, in der Meinung, dass hiebei die, bekanntlich zu einem grossen Theil in Steigungen von 5 % liegenden Strecken der Südostbahn nicht mit den effektiven Kilometerdistanzen, sondern mit den von ihr selbst für die Tarifbildung aufgestellten längern Distanzen in Rechnung zu stellen seien. Die Südostbahn zeigte sich zu einer Einigung auf dieser Grundlage bereit, liess sich dann aber durch andere schweizerische Bahnen, welche durch die Forderung der Einrechnung der effektiven Südostbahndistanzen Vortheile zu erzielen dachten, zum Abgehen von ihren anfänglichen Zugeständnissen bestimmen. Da wir eine derartige, durchaus irrationelle Grundlage für die Verständigung nicht annehmen konnten, suchte die Südostbahn nach Schluss des Berichtsjahres die Intervention des Eisenbahndepartements nach. Dasselbe liess denn auch seine vermittelnde Einwirkung eintreten. Wir werden hierüber nächstes Jahr weiter berichten.

Im letzten Geschäftsbericht wurde erwähnt, dass über die Stellung, welche der an Stelle der Jura-Bernbahn und Suisse Occidentale getretenen Jura-Simplonbahn in der kommerziellen Union zukomme, von der Unionskonferenz Beschluss erst zu fassen sei. Ein Austausch der Ansichten hierüber hat seither stattgefunden, ohne aber bis jetzt zu bestimmten Ergebnissen geführt zu haben. An unserm Orte haben wir dabei die Geneigtheit ausgesprochen, zur Aufnahme der Jura-Simplonbahn in die Union Hand zu bieten, unter der Bedingung, dass die geeigneten Abreden getroffen werden, um einer Verschlechterung der Rechtsstellung der andern Unionsverwaltungen vorzubeugen, und dass zugleich die beim vorliegenden Anlass anzuwendenden Grundsätze als allgemein massgebend für den Fall weiterer Fusionen unter den Unionsverwaltungen anerkannt werden. Die Angelegenheit komplizirte sich durch die Eröffnung der Südostbahn und die über deren Verkehrsregelung gepflogenen, vorstehend bereits berührten Verhandlungen, indem die Jura-Simplonbahn hiebei gewisse Verkehre, welche nach unserer Auffassung auch künftig der Linie Zürich-Aarau-Olten zu verbleiben haben, für die Linie Bern-Luzern beanspruchte und zu diesem Ende

letztere Linie, welche seit 1879 bis jetzt der Union fremd geblieben war, nun zur Aufnahme in das Unionsnetz anmeldete. Hiedurch wurde die doppelte Frage wach gerufen, inwieweit die einzelnen Unionsverwaltungen berechtigt und verpflichtet seien, ihr ganzes jeweiliges Netz den Prinzipien der kommerziellen Union zu unterstellen, und wie die Distanzberechnung für die Güterverkehrsausscheidung unter den Unionsverwaltungen hinsichtlich der Dritten angehörenden Linien, sowie hinsichtlich der Linien mit ausnahmsweisen Betriebsverhältnissen, wie sie bei der Südostbahn sich finden, geordnet werden solle. Ob hierüber eine billige, allerseits annehmbare Einigung sich erzielen lässt, ist noch ungewiss. Vielleicht werden sich aber die Unionsverwaltungen dazu doch durch den Gedanken bestimmen lassen, dass, wenn die Union noch auf längern Fortbestand soll hoffen können und nicht ihre Auflösung spätestens auf Ende 1895 in sichere Aussicht genommen werden will, Verhältnisse, wie wir sie angedeutet haben, rationell geordnet werden müssen.

Inzwischen haben die Verhandlungen mit der Südostbahn betreffend Erweiterung der Station Pfäffikon (Schwyz) und deren Mitbenutzung zu einem Vertragsabschluss geführt, wonach sich dieselbe verpflichtete, das für die Stationserweiterung erforderliche Land auf ihre Kosten zu erwerben, zu planiren und der Nordostbahn unentgeltlich zu bleibendem Eigenthum abzutreten. Letztere ihrerseits übernahm die Erstellung des Oberbaues auf ihre Kosten und räumte der Südostbahn das Recht der Mitbenutzung ein gegen einen Beitrag an die 5 %ige Verzinsung des gesammten Anlagekapitals und die Betriebs- und Unterhaltungskosten, welcher im Verhältniss der von der Südostbahn in Pfäffikon ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zu allen daselbst ein- und auslaufenden Lokomotiv- und Wagenachsen zu berechnen ist, wobei der Nordostbahn immerhin mindestens ein Viertheil der Gesammtkosten zu vergüten ist, auch wenn die Achsenzahl der Südostbahn diesen Theil nicht erreichen sollte. — Anlässlich hat sich auch die Wünschbarkeit der Revision des Gemeinschaftsvertrages betreffend den Bahnhof Wädensweil herausgestellt, welcher mit demjenigen betreffend Pfäffikon in thunlichste Übereinstimmung gebracht wurde. Der erstere (Pfäffikon) trat am 1. August, der letztere (Wädensweil) am 1. Dezember 1891 in Kraft, und beide sind für sechs Jahre fest abgeschlossen.

Im Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes für das Jahr 1888 wurde mitgetheilt, dass den Vereinigten Schweizerbahnen der Vertrag betreffend Mitbenutzung der Station Gossau auf Ende 1889 gekündet worden sei. Unser Geschäftsbericht für das Jahr 1889 gab Aufschluss über das negative Resultat unserer Verhandlungen betreffs Neubeordnung dieser Verhältnisse. Seither haben abermals Verhandlungen stattgefunden, ohne von einem bessern Resultate begleitet zu sein. Nachdem wir zur Überzeugung gelangt waren, dass eine für uns annehmbare Lösung der Frage auf dem Wege der gegenseitigen Verständigung nicht zu erzielen sei, und Seitens der Vereinigten Schweizerbahnen sogar die Gemeinschaft Gossau selbst in Frage gestellt werden wollte, mussten wir zunächst den Entscheid des Bundesrathes darüber anrufen, ob nicht die Vereinigten Schweizerbahnen an Hand von Art. 30 des Eisenbahngesetzes gehalten seien, uns nach wie vor die Mitbenutzung der Station Gossau zu gestatten und die Besorgung des Betriebsdienstes, sowie die Unterhaltung der gemeinschaftlichen Anlagen zu übernehmen. Unserm bezüglichen Ansuchen entsprechend, beschloss der Bundesrath am 27. Oktober 1891: „Es ist dem Begehren der Nordostbahn stattzugeben und demgemäss die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen verhalten, der erstern die Mitbenutzung der Station Gossau unverändert in bisheriger Weise zu gestatten und ebenso den Betriebsdienst und die Unterhaltung der Anlagen zu übernehmen, Alles unter Vorbehalt der Festsetzung der zu bezahlenden Entschädigung durch den zuständigen Richter.“ Wir hatten gehofft, dass die Vereinigten Schweizerbahnen nach diesem prinzipiellen, ihnen in allen Theilen ungünstigen Entscheid des Bundesrathes nun eher geneigt sein werde, auf annehmbarer Grundlage eine Verständigung über die Entschädigungsfrage herbeizuführen; leider war dies nicht der Fall und sahen wir uns genöthigt, die Angelegenheit beim Bundesgericht anhängig zu machen.

Im Juni 1889 hat die Tössthalbahn den Vertrag betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur auf den 1. Januar 1890 gekündet und diesen Schritt damit motivirt, dass ihr Kostenantheil an dem gemeinschaftlichen Betriebe des genannten Bahnhofes im Verhältniss ihres stabil gebliebenen Verkehres zu gross sei, und sie hat insbesondere die Vertragsbestimmung, wonach sie nicht nur nach Achsen, sondern auch nach Zügen beitragspflichtig war, als zu hart empfunden. Wir haben uns bereit erklärt, zu neuen Vertragsverhandlungen Hand zu bieten, wobei wir von der Voraussetzung ausgingen, dass der neue Vertrag nicht erheblich ungünstiger für uns ausfallen solle. Die bezüglichen Verhandlungen haben zwar erst im laufenden Jahr zu einem Resultate geführt; wir wollen aber — um in unserem nächsten Berichte nicht wieder darauf zurückkommen zu müssen — gleich hier bemerken, dass in dem neuen Übereinkommen, wie bei andern Gemeinschaftsverträgen, das reine Achsenprinzip zur Anwendung gebracht und die Angelegenheit fest bis 1. Januar 1896 geordnet worden ist.

Zu dem am 5. September 1885 zwischen Centralbahn, Westschweizerischen Eisenbahnen, Jura-Bern-Luzern-Bahn, Nordostbahn, Gotthardbahn und Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Übereinkommen betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle ist unterm 7. März 1891 ein Nachtrag vereinbart worden, woraus wir hervorheben, dass an Stelle der fusionirten Gesellschaften der Westschweizerischen Eisenbahnen und der Jura-Bern-Luzernbahn die Jura-Simplonbahn in den Vertrag eintrat.

Abgesehen von einem kleineren Unfalle in der Nähe der Station Renan am 8. Juli 1886, worüber im Geschäftsberichte 1887 Auskunft gegeben wurde, war bisher kein Anlass zur Anwendung des genannten Übereinkommens geboten. Leider wurde dasselbe aber im Jahre 1891 in erschreckender Weise aktuell, indem die beiden grossen Eisenbahnunfälle bei Mönchenstein und Zollikofen die davon betroffene Jura-Simplonbahn veranlassten, ihre Rechte aus dem genannten Übereinkommen den vier mitkontrahirenden Gesellschaften gegenüber anzurufen. Bei der Wichtigkeit, die diese Unfälle hiedurch auch für unsere Gesellschaft erhalten, sehen wir uns veranlasst, etwas näher auf dieselben einzutreten.

Am 14. Juni 1891 brach unter dem fahrplanmässig um 2^{15} Uhr Nachmittags in Basel nach Delsberg abgegangenen Zug die Eisenbahnbrücke über die Birs bei Mönchenstein zusammen, und es stürzte ein grösserer Theil dieses Zuges, nämlich zwei Lokomotiven, ein Gepäckwagen, ein Eilgutwagen, der Postwagen und vier Personenwagen, in die Birs. Bei dieser Katastrophe verunglückten mehrere Bahnangestellte und viele Reisende. Die Zahl der sofort Getödteten oder an den erhaltenen Verletzungen gestorbenen Reisenden beträgt 71, diejenige der verwundeten Reisenden 171; insgesammt wurden somit betroffen 242 Reisende. — Haftpflichtansprüche wurden geltend gemacht für 241 Personen, während eine einzige wegen zu unerheblicher Verletzung Verzicht leistete. Bis Ende Februar 1892 waren von diesen 241 Entschädigungsansprachen durch Vergleich erledigt: 8 Todesfälle mit einer Abfindungssumme von Fr. 23,416. 60 Cts., wozu in einem Falle noch eine Jahresrente von Fr. 1080 kommt; theilweise, d. h. bis auf das nach Art. 7 des Haftpflichtgesetzes geforderte Schmerzensgeld sind erledigt 5 Todesfälle mit einer Abfindungssumme von Fr. 43,252. 50 Cts. Unerledigt verblieben 58 Todesfälle, von denen mehrere ziffermässig noch gar nicht geltend gemacht sind, weil die Ansprecher vorerst die Frage der groben Fahrlässigkeit entschieden sehen wollen, um je nach diesem Entscheid ein Mehr oder Weniger zu fordern. Es dürften dies wohl die schwersten Fälle sein, und welche Ansprüche dafür in Aussicht zu nehmen sind, lässt sich ahnen, wenn man hört, dass bereits Forderungen von Fr. 50,000, 70,000 und 95,000 vorliegen. Dass in vielen Fällen die Forderungen in's Masslose gehen, scheint unzweifelhaft, und die Jura-Simplonbahn erfüllt nur ein Gebot der Pflicht, wenn sie solchen übertriebenen Ansprüchen entgegentritt und darüber auf den Entscheid des Richters abstellt. Von den 170 Entschädigungsansprüchen von Verletzten sind erledigt 88 Fälle mit einer Abfindungssumme von Fr. 91,955. 65 Cts., wozu in einem Falle noch eine jährliche Rente von Fr. 500 kommt; theilweise, d. h. unter Vorbehalt des Schmerzensgeldes sind erledigt zehn Fälle mit Fr. 8,495. 75 Cts.,

wozu noch in zwei Fällen jährliche Renten von Fr. 4000, beziehungsweise Fr. 500 zu rechnen sind. Unerledigt blieben demnach auf Ende Februar 1892 72 Verletzungsfälle.

Der zweite Unfall ereignete sich anlässlich der Gründungsfeier der Stadt Bern am 17. August 1891 vor der Station Zollikofen auf der Linie Biel-Bern. An den Tagen dieser Gründungsfeier musste eine bedeutende Zahl von Supplementszügen eingelegt werden, um die Masse der Reisenden zu befördern; so wurden u. A. am 17. August auf der Linie Biel-Bern von Morgens 4^{35} bis 6^{17} Uhr fünf Züge nach Bern abgelassen. Der letzte dieser Züge war der Pariser Schnellzug 240, dem ein Supplementszug von Delsberg 2166 in Biel angehängt wurde. Diesem Zuge ging der Extrazug 2246 voran, welcher fahrplanmässig Biel um 5^{55} Uhr verlassen sollte. Beide Züge hatten etwelche Verspätung, der erste, 2246, etwas mehr als der nachfolgende 240/2166. Die Folge dieser Verspätung war, dass die Station Zollikofen durch einen eingefahrenen Zug der Centralbahn für den Zug 2246 gesperrt war und dieser durch das Signal angehalten wurde. Die Bahn war daher für den nachfolgenden Pariserzug nicht frei; trotzdem wurde derselbe in Münchenbuchsee durchgelassen. Der Lokomotivführer dieses Zuges (240/2166) konnte wegen der Kurve, welche die Bahn in der Nähe von Zollikofen beschreibt, den vor dem Signal bei der Station Zollikofen stehenden Zug 2246 nicht rechtzeitig sehen, und da derselbe auch sonst nicht gedeckt war, fuhr er in denselben hinein. Der am Ende des verunglückten Zuges eingestellte, zum Personentransport eingerichtete gedeckte Güterwagen, der mit Reisenden besetzt war, und zwei Personenwagen wurden zertrümmert. 13 Reisende blieben auf der Stelle todt, eine Person starb auf dem Transport nach dem Spital in Bern, und drei weitere erlagen daselbst den erhaltenen Verletzungen. Ein Reisender, welcher von der Unglücksstätte ohne Weiteres nach Hause zurückgekehrt und als leicht verwundet angemeldet worden war, starb am 23. August an einer Lungenentzündung, welche ärztlicherseits ebenfalls als Folge des Unfalles bezeichnet wurde. Es haben also in Folge dieses Unfalles 18 Personen das Leben verloren, und weitere 118 Reisende meldeten sich als verletzt. Im Ganzen wurden somit 136 Reisende betroffen. Bis 10. Februar 1892 waren von den Todesfällen 10 mit einer Abfindungssumme von Fr. 88,446. 65 Cts. erledigt, wozu in zwei Fällen Jahresrenten an vier, beziehungsweise sechs Kinder bis zum zurückgelegten 17. bezw. 18. Altersjahre kommen; unerledigt blieben 8 Todesfälle. Von den 118 Schadenersatzforderungen für Verletzungen wurden bis 10. Februar 1892 im Ganzen 94 Fälle mit einer Abfindungssumme von Fr. 91,137. 25 Cts. erledigt, wozu noch in zwei Fällen lebenslängliche Renten kommen von Fr. 500 und Fr. 700 jährlich. Eine Frau, welche für die erhaltene Verletzung mit Fr. 284 entschädigt wurde, ist seit Ausrichtung der Entschädigung neuerdings erkrankt und gemäss gemachtem Vorbehalt eventuell zu einer weitern Entschädigung berechtigt. Unerledigt bleiben 24 Verletzungsfälle.

So weit reichen die Mittheilungen der Direktion der Jura-Simplonbahn über die beiden Unglücksfälle bis Anfangs März 1892, und daher ist uns noch nicht möglich, auch nur annähernd mitzutheilen, in welchem Umfang unsere Gesellschaft auf Grund des Übereinkommens an den Entschädigungen mitzutragen haben wird. Wenn wir auch schätzungsweise annehmen zu können glauben, dass der Versicherungsfond mehr als ausreichend gewesen wäre, die unserer Gesellschaft übereinkommensgemäss zufallenden Rückerstattungen zu leisten, so haben wir uns doch veranlasst gefunden, ihm für 1891 mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes einen ausserordentlichen Zuschuss von Fr. 300,000 zuzuweisen.

Leider sahen auch wir uns in die Lage gesetzt, Ersatzansprüche an die mitkontrahirenden vier Gesellschaften auf Grund des Übereinkommens geltend zu machen, und zwar anlässlich des Zusammenstosses zweier Züge im Bötzbergtunnel. Am 25. Juni 1891 fand nämlich dort ein Zusammenstoss des nach Basel gehenden Personenzuges 102 mit dem ihm in gleicher Richtung folgenden Güterzug 518 statt. In Folge Defektwerdens eines Einströmungsrohres der Maschine blieb Zug 102 in der südlichen Hälfte des Tunnels stecken. Der Zugführer ordnete die Rückfahrt nach Bözenegg an, unterliess aber, den Zug vorschriftsgemäss zu decken; als Signal war nur das rothe Schlusslicht und das weisse Licht des Zugführers, der sich auf die der Station Bözenegg zugekehrte Plattform des Schlusswagens postirt hatte, vorhanden. Er gibt an, angenommen zu haben, zwischen den Vorständen in Bözenegg

und Effingen werde vorschriftsgemäss Verständigung wegen „freier Fahrt“ erfolgen. Dies war nun aber nicht der Fall; auch hielt der Zug 518, entgegen der Fahrplanvorschrift, in Bözenegg nicht an, so dass sich die beiden Züge 40—50 Meter südlich von der Signalscheibe im Tunnel trafen. Trotzdem Zug 102 in Folge der vom Zugführer beim Erkennen der Gefahr rasch gegebenen Haltsignale angehalten hatte, erfolgte doch ein heftiger Zusammenstoss, weil der Lokomotivführer des Zuges 518 des herrschenden Rauches im Tunnel wegen die Signale des Zuges 102 nicht bemerkte und nicht stoppte. Der Schlusswagen des Zuges 102 wurde in den Postwagen hineingeworfen, beide zusammen gegen den Packwagen vorgeschoben und zertrümmert. Der Packwagen entgleiste und wurde beschädigt, ebenso die Maschine des Zuges 518. Die Personenwagen blieben unbeschädigt, dagegen brach der Zugführer des Zuges 102 beim Abspringen vom Zug ein Bein. Von den Reisenden wurde ein Passagier II. Klasse unbedeutend, ein solcher III. Klasse erheblich verletzt. Der Postkondukteur erlitt einen Armbruch und Quetschwunden. Den Passagier II. Klasse entschädigten wir mit Fr. 435; der Reisende III. Klasse, ein allein, aber auf eigene Rechnung arbeitender, seine Fabrikate selbst verhausirender Optiker aus Basel wurde beim Anprall mit der Brust gegen einen harten Gegenstand geworfen. Ohne erhebliche sichtbare Verletzungen stellte sich in der Folge ein Nervenleiden ein, das heftig auftrat und den Mann arbeitsunfähig machte. Die Heilungsversuche blieben ohne Erfolg; in seinem bezüglichen Gutachten äusserte sich Herr Professor Massini dahin, dass der Patient den Eindruck eines beginnenden Paralytikers mache und er den Fall als eine schwere traumatische Psychose bezeichnen müsse, in Folge welcher der Mann vollkommen arbeitsunfähig sei und voraussichtlich so bleiben werde. Nachdem der Anwalt des Geschädigten den Nachweis geleistet hatte, dass sein Klient vor dem Unfall nie nervenkrank gewesen und nicht erblich belastet sei, traten wir in Vergleichsverhandlungen ein, die zu dem Resultate führten, dass wir einschliesslich aller Kosten Fr. 36,850 bezahlten. Der dritte Fall betrifft den Postkondukteur, welcher sich in dem total zertrümmerten Postwagen befand und Quetschungen am Rücken und einen komplizirten Bruch des linken Armes erlitt. Er wurde vom 26. Juni bis 8. August im Bürgerspital in Basel behandelt, dann in's Bad nach Rheinfelden geschickt und sodann auf ärztliche Anordnung massirt. Wir wollten seither mit demselben in Unterhandlungen über seine Schadenersatzansprüche eintreten, erhielten jedoch von seinem Anwalte zur Antwort, dass die Folgen des Unfalles noch nicht sicher bemessen werden können, da noch operative Eingriffe nöthig seien. Diese Angelegenheit ist somit pendent, und daher steht auch die Abrechnung mit den am Übereinkommen betheiligten Gesellschaften darüber noch aus.

Der schweizerische Eisenbahnverband behandelte auch im Berichtsjahre zahlreiche, den Normalbahnen gemeinsame Angelegenheiten, deren viele vom Eisenbahndepartement entweder zur Erörterung verstellt worden waren oder Verhandlungen mit ihm erforderten.

Von den durch ihn erörterten Betriebsfragen berühren wir zunächst einige der schon im Abschnitt I dieses Berichtes erwähnten Postulate des Eisenbahndepartements über Verbesserungen im Betrieb, nämlich:

1. Vermehrung des Rollmaterials. Das Eisenbahndepartement theilte den Bahnverwaltungen mit, dass es beabsichtige, dem Bundesrath vorzuschlagen, für den Rollmaterialbestand jeder einzelnen Verwaltung Normen aufzustellen, welche im Allgemeinen die Jahresleistungen zur Basis nehmen. Der Verband machte hiegegen geltend, dass der Bedarf an Rollmaterial von so vielen oft wechselnden Faktoren abhängig sei, dass es als absolut unmöglich erscheine, eine allgemeine Formel für die Berechnung des Minimalbedarfes der einzelnen Bahnen zu finden, und dass eine solche Norm geeignet sei, der Steigerungsfähigkeit der Leistungen, namentlich der Lokomotiven und Personenwagen, hemmend entgegen zu wirken. Immerhin war man hinsichtlich der Güterwagen, bei welchen auf Grund der bestehenden Einrichtung des Wagenverbandes und der durch diesen geschaffenen gegenseitigen Freigabe der Benutzung des den Verbandsverwaltungen gehörenden Materials eine bessere Ausgleichung des Besitzstandes erfolgt, allseitig einverstanden, dass der Gesammtpark dem allgemeinen Bedürfnisse nicht mehr völlig entspreche, wesshalb

man sich vorderhand auf eine Neuanschaffung von 1000 Güterwagen einigte; wir verweisen diesfalls auf die nachstehenden Mittheilungen aus den Verhandlungen des Wagenverbandes (Seite 18).

2. Ausschluss der Frauen vom äussern Dienst. Da die Verwendung von Frauen namentlich zur Barrièrenbedienung mit bestem Erfolg, und zwar auch hinsichtlich der Betriebssicherheit, in ziemlichem Umfange stattfindet, so wurde dieses sowohl die Bahnverwaltungen als die betreffenden Familien, denen ein willkommener Nebenverdienst entzogen würde, in unnöthiger Weise schädigende Postulat abgelehnt.

3. Das Eisenbahndepartement stellte die Forderung, dass die Zugsbegleitung im Minimum aus 1 Zugführer, 1 Gepäck- und Eilgutkondukteur und auf je sechs Achsen 1 Personenkondukteur bestehe, und dass den Personenzügen ein besonderes Bremserpersonal beigegeben werde, soweit in denselben nicht die kontinuirlichen automatischen Bremsen vorhanden seien, sowie dass jeder Zug von einem Schlussbremser begleitet sein müsse, der die Funktionen eines Wagenwarts zu besorgen fähig sei. Die Vollziehung dieses Postulates hätte für die Bahnen eine jährliche Mehrausgabe von nahezu 2 Millionen Franken zur Folge. Der Verband erklärte sich bereit, dafür zu sorgen, dass der Zugführer bei Schnellzügen und stark frequentirten Personenzügen weder zum Gepäck- noch Personendienst beigezogen, und dass die Besorgung des Rollmaterials in den Zügen, soweit erforderlich, durch Vermehrung der Visiteure oder Visiteurstationen und bei den grösseren Bahnen durch Einführung von Zugskontroleuren verbessert werde, lehnte dagegen die weitergehenden Forderungen als über alles Mass übertrieben ab, weil dieselben thatsächlich ohne Nutzen, im Gegentheil nur geeignet seien, wegen der Ueberzahl von Angestellten auf einem Zug der Disziplin zu schaden, die Sicherheit des Betriebes zu beeinträchtigen und die finanzielle Leistungsfähigkeit der Bahnen, welche für wirkliche Verbesserungen, wie Ergänzung des Rollmaterials, Einführung der kontinuirlichen automatischen Bremsen, Errichtung von Blockstationen, Weichen- und Signalverriegelung, Glockensignale u. s. w. bereits grosse Opfer gebracht haben und noch weiter bringen müssen, schwer zu schädigen.

Des Weitern erwähnen wir noch folgende Verbandsangelegenheiten betriebstechnischer Natur:

1. Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Vorschriften über das Schieben von Zügen auf den Steigungen wurden vom Eisenbahndepartement in einigen Punkten beanstandet, worauf dieselben neuerdings in Berathung gezogen und nach erfolgter Verständigung in abgeänderter Fassung, unter Aufhebung der vom 1. Juni 1890 datirten Ausgabe, am 1. März 1891 in Kraft gesetzt wurden.

2. Die wegen unzulässiger Verladung von Langeisen auf offener Bahn erfolgte Entgleisung eines Güterwagens veranlasste den Erlass einheitlicher Vorschriften über den Güterverlad.

3. Im Interesse der Uniformität wurden in Berathung gezogen und zum Theil erledigt: einheitliche Ausbildung der Oberbau-Systeme; Vorschriften über die Konstruktion, Beschaffenheit und Behandlung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen im direkten schweizerischen Verkehr; Aufstellung einheitlicher Konstruktionsnormen für Personenwagen zum Schnellzugs-Verkehr; Vorschriften über die Beheizung der Eisenbahnwagen mit Dampf; Normalkuppelung für die schweizerischen Bahnwagen; einheitlicher Typ für Bremshäuschen an Güterwagen; Feststellung eines Konstruktionsprofils für die Lokomotiven; Vorschriften für die Übertrittbrücken behufs Sicherung der Kommunikation zwischen den Eisenbahnfahrzeugen.

4. Aus Anlass der beiden Eisenbahnunfälle in Mönchenstein und Zollikofen regte das Eisenbahndepartement die Beschaffung von Lazarethwagen an. Der Verband erachtete, dass den bei den genannten Unfällen zu Tage getretenen Übelständen bezüglich der Pflege der Verwundeten mit der Anschaffung von Lazarethwagen nur ungenügend abgeholfen wäre, und empfahl statt dessen die Anschaffung einer grösseren Anzahl Tragbahren, die so eingerichtet sein müssten, dass der Verwundete vom Verbandplatze bis ins Spital ohne Umbetten transportirt werden kann, und an geeigneten Stellen aufzubewahren wären.

Die Übereinkunft der schweizerischen Normalbahnen betreffend die gegenseitige Benützung von Personen- und Gepäckwagen vom 15./16. Mai 1879 ist einer Revision unterzogen und die neue Übereinkunft mit 1. Januar 1892 in Kraft erklärt worden. Dieselbe ordnet die diesbezüglichen Verhältnisse in einer den gemachten Erfahrungen entsprechenden Weise.

Nachdem das internationale Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr so weit gediehen war, dass dessen baldige Einführung durch die betheiligten Staaten in Aussicht genommen werden konnte, trat an die Schweiz wie an die andern Staaten die Frage heran, welche Änderungen dadurch an ihrer innern Gesetzgebung geboten seien. Das Eisenbahndepartement bestellte zur Berathung hierüber eine Expertenkommission, zu welcher auch der Eisenbahnverband Vertreter abzuordnen eingeladen wurde. Der Verband entsprach dieser Einladung und gab seinen Vertretern Instruktion hinsichtlich der ihm wünschbar scheinenden Lösung der Frage, wobei er dem der Kommission vom Departement unterbreiteten Entwurf eines neuen Gesetzes für den Gütertransport auf Eisenbahnen in den Grundgedanken zustimmen konnte. Die Kommission sprach sich in gleichem Sinne aus und hiess insbesondere den Gedanken gut, dass das Gesetz sich dem internationalen Übereinkommen hinsichtlich des nicht unter dieses fallenden, intern-schweizerischen Verkehrs möglichst anschliessen sollte. Seither ist über Weiterbehandlung der Angelegenheit durch die Bundesbehörden noch nichts bekannt geworden. — Inzwischen haben auch innert der internationalen Verbände, an denen wir betheiligt sind, Verhandlungen begonnen, um deren reglementarische Bestimmungen mit dem Übereinkommen in Einklang zu bringen.

Unter Hinweis auf das Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr regte die belgische Regierung an, ein analoges Übereinkommen für den Personenverkehr zu treffen. Hierüber angefragt, äusserte sich der Eisenbahnverband gegenüber dem Eisenbahndepartement dahin, dass ein derartiges Gesetz ohne Zweifel den internationalen Personenverkehr zu fördern geeignet wäre und den Reisenden beachtenswerthe Vortheile böte, obgleich dafür nicht ebenso gewichtige Gründe wie für die internationale Regelung des Güterverkehres vorliegen und der unter das angeregte Übereinkommen zu stellende Verkehr den internationalen Güterverkehr an Wichtigkeit bei Weitem nicht erreiche. Fraglich sei jedoch, ob der gegenwärtige Zeitpunkt für Durchführung der Anregung geeignet sei und nicht mindestens vorerst die endliche Inkraftsetzung des Übereinkommens über den Frachtverkehr abgewartet werden sollte. Für den Fall aber, dass die angefragten Staaten für sofortiges Eintreten auf die Anregung sich entschliessen, gab der Verband dem Departement seine Ansicht über einen von Belgien einbegleiteten Entwurf des Übereinkommens im Einzelnen bekannt.

Mit 1. August 1891 wurde vom Verband eine neue Ausgabe des Transport-Reglementes der schweizerischen Eisenbahnen in Kraft gesetzt, welche sich in Form und Inhalt im Allgemeinen an das Reglement vom 1. Juli 1876 anlehnt und nur diejenigen Modifikationen enthält, welche sich durch die Erfahrung als zeitgemäss erzeigt haben.

Wir haben uns in unserm letzten Geschäftsbericht ausführlich über die vom Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins befürwortete Änderung in dem bisher üblichen Verfahren bei Reklamationen aus Verspätungen, Beschädigungen oder Verlust von Gütern ausgesprochen. Seither ist die von dem genannten Vorort gewünschte vervollständigte Statistik an den Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins abgegangen, eine Kundgebung hierauf aber nicht erfolgt. Der Eisenbahnverband hat in Folge dessen diesen Gegenstand als einstweilen erledigt abgeschrieben.

Die im Geschäftsberichte pro 1890 erwähnte Anregung behufs Gründung einer Centralsaldirungsstelle ist im Berichtsjahre weiter verfolgt und zum Abschluss gebracht worden. In einem V. Nachtrage zum Vertrag betreffend die Organisation des direkten Verkehres vom 5. Juli 1875 wurden die Grundsätze und in dem gleichzeitig erlassenen Reglemente betreffend Errichtung einer Ausgleichsstelle des schweizerischen Eisenbahnverbandes die Ausführungsbestimmungen niedergelegt. Diese Einrichtung, welche für einmal versuchsweise vom 1. Juli 1892 bis 31. Dezember 1893 in's Leben treten soll, bezweckt eine einfachere Ausgleichung der Saldi aus dem direkten Verkehr und derjenigen Beträge, welche die schweizerischen Transportanstalten unter sich aus den internationalen Verkehren zu verrechnen haben, sowie der Guthaben und Schuldbeträge aus dem Wagenaustausch; sie kann auch zur Ausgleichung anderer Guthaben bezw. Schuldbeträge aus dem Eisenbahnbetrieb benutzt werden. Hiedurch sollten sich die Baarsendungen von Verwaltung zu Verwaltung in ganz erheblichem Masse reduziren. Mit der Leitung dieser Saldirungsstelle wurde für die Dauer der Probezeit die Direktion der Gotthardbahn betraut.

Der innert des Eisenbahnverbandes bestehende schweizerische Wagenverband hatte schon im Jahre 1890 die Frage der Vermehrung des Güterwagenparkes in den Kreis seiner Berathungen gezogen und an Hand einer für wenige Monate errichteten Statistik den Verleger für Anschaffung von 1000 Güterwagen erstellt. Dieser Verleger wurde namentlich von einer Verwaltung als unzutreffend erachtet, weil die zu Grunde gelegte Statistik eine unzulängliche sei. Der Verband hat hierauf beschlossen, dass eine neue Statistik für die Monate März bis Oktober 1891 aufzunehmen und die weitere Behandlung der Angelegenheit bis nach Vorlage dieser neuen Statistik auszusetzen sei. Immerhin haben die einzelnen Verwaltungen zugesichert, die ihnen für die Jahre 1890 und 1891 zugedachten Neuanschaffungen vorzunehmen, so dass ein Entscheid über das weitere Verhalten ohne materiellen Nachtheil ausgesetzt werden konnte, zumal bei der dermaligen starken Inanspruchnahme der Wagenbauwerkstätten sofortige noch grössere Anschaffungen kaum möglich gewesen wären. Ausserdem wurde der Miethvertrag mit dem Syndicat Industriel betreffend Miethe von 220 gedeckten Güterwagen erneuert und zu diesen 220 noch weitere 91 Stück vom gleichen Vermiether in Miethe genommen. Hinsichtlich der herwärtigen Anschaffungen von Güterwagen geben wir im V. Abschnitt unter Ziffer 3 näheren Aufschluss.

Von den Tarifmassnahmen im schweizerischen Eisenbahnverband und im besondern Verkehr unserer Linien erwähnen wir in Nachstehendem nur die wichtigsten.

Die Frage der Revision der Personentarife, von der schon im letzten Geschäftsbericht die Rede war, hat uns im Berichtsjahr insofern wieder beschäftigt, als inzwischen die Statistik des schweizerischen Personenverkehrs fertig gestellt worden ist. Neue Verhandlungen unter den schweizerischen Bahnen haben in der Angelegenheit nicht stattgefunden; die fragliche Statistik bestätigt indessen, was vorausgesehen war, dass die schweizerischen Bahnen kein geeignetes Gebiet für einen sogenannten Zonentarif sind, und dass die Verkehrsverhältnisse auf den einzelnen Bahnen so verschiedene sind, dass es äusserst schwierig sein wird, zu einem gemeinschaftlichen Tarife zu gelangen, der alle Betheiligten befriedigen könnte.

Es beträgt nämlich die

Zahl der im gesammten Verkehr der Normalbahnen verkauften Billete pro 1889
(mit Ausschluss der Sonntags-, Lust-, Rundreise- und Abonnementsbillete etc.)

Tarifdistanz	Einfache Fahrt						Hin- und Rückfahrt					
Kilometer	I. Klasse	%	II. Klasse	%	III. Klasse	%	I. Klasse	%	II. Klasse	%	III. Klasse	%
1—10	9,620	5,7	216,180	22,3	2,374,963	45,0	7,111	20,6	189,036	26,7	2,294,969	41,8
1—20	14,669	8,7	315,445	32,5	3,399,757	64,4	9,785	28,3	360,392	50,9	3,927,027	71,6
1—30	29,053	17,3	421,398	43,4	3,990,187	75,7	14,850	43,0	492,915	69,6	4,697,688	85,6
1—40	34,747	20,7	481,438	49,6	4,293,523	81,4	16,902	48,9	543,017	76,6	5,020,159	91,5
1—50	44,236	26,3	540,423	55,7	4,531,765	85,9	18,548	53,7	584,435	82,4	5,195,633	94,7
51—100	54,666	32,6	238,071	24,5	524,968	10,0	10,523	30,4	94,067	13,3	242,149	4,4
über 100	69,043	41,1	192,563	19,8	219,046	4,1	5,488	15,9	30,119	4,3	50,252	0,9
Total	167,945	100	971,057	100	5,275,779	100	34,559	100	708,621	100	5,488,034	100

Im Ganzen wurden pro 1889 abgefahren an Personenkilometern (ausschliesslich der Sonntags-, Lust-, Rundreise-, Abonnementsbillete) auf dem Netze der

Netze	Kilometer	Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt		
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
		Personen-Kilom.	Personen-Kilom.	Personen-Kilom.	Personen-Kilom.	Personen-Kilom.	Personen-Kilom.
1. **Jura-Simplon-Bahn** . . .	1038	6,598,145	21,501,682	44,058,244	1,676,014	14,174,914	54,356,601
2. **Emmenthalbahn** . . .	43	—	58,074	983,517	—	75,510	1,833,030
3a. **Centralbahn**	327	3,143,715	9,962,604	19,237,722	984,772	6,552,843	29,146,630
3b. **Aargauische Südbahn** .	58	2,224	111,365	1,193,242	136	175,766	2,152,266
4a. **Nordostbahn** incl. Z. Z. L.	631	2,068,768	11,703,161	32,121,749	436,640	12,294,355	60,248,442
4b. **Bötzbergbahn**	58	586,001	2,356,781	3,337,481	157,454	1,462,870	3,702,554
5. **Tössthalbahn**	40	—	59,550	875,924	—	194,738	2,122,803
6. **Verein. Schweizerbahnen** incl. Toggenb. u. W. R.	310	910,278	5,687,275	19,432,344	179,354	5,143,444	34,874,421
7. **Gotthardbahn**	266	8,606,008	14,244,722	14,215,177	1,221,272	4,411,097	5,336,867
8. **Südostbahn**	24	6,936	122,377	858,241	3,536	204,217	2,434,561
9. **Seethalbahn**	46	—	36,163	701,865	—	37,254	1,070,042
10. **Neuenburger Jura-Bahn** .	40	1,658	563,833	2,303,676	416	987,484	4,386,828
11. **Bödelibahn**	9	50,997	197,863	86,751	56,956	129,734	46,208
Total der Personen-Kilometer		21,974,730	66,605,450	139,405,933	4,716,550	45,844,226	201,711,253
Gesammtzahl der Reisenden		167,945	971,057	5,275,779	69,118	1,417,242	10,976,068
		Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer
Durchschnittl. Transportlänge		**130,8**	**68,6**	**26,4**	**68,2**	**32,3**	**18,4**

Aus der ersten Tabelle ergibt sich, dass die grösseren Distanzen nur in den höheren Klassen noch etwelchen Verkehr aufweisen, der aber im Verhältniss zum Gesammtverkehr unbedeutend ist. Würde man beispielsweise die erste „Zone" schon mit dem 20. Kilometer schliessen und könnte man für diese von jeder Taxerhöhung (als Kompensation für die Ermässigungen in den folgenden Zonen) absehen, so würden z. B. von den Reisenden III. Klasse einfache Fahrt nur 36,6 %, von jenen III. Klasse Hin- und Rückfahrt nur 29,4 % einen Vortheil haben, und vom 50. Kilometer an hätten sogar nur noch 14,1 bezw. 5,3 % der genannten Klasse einen Nutzen davon.

Zu ähnlichen Schlüssen gelangt man bei Betrachtung der Ziffern in der zweiten Tabelle. Die durchschnittlich von einem Reisenden befahrene Weglänge ist in der II. Klasse doppelt so gross und in der I. Klasse nahezu 4 Mal bezw. 5 Mal grösser als in der III. Klasse, während die Zahl der Reisenden in der II. Klasse kaum den 6. bezw. 7. Theil derjenigen der III. Klasse beträgt und in der I. Klasse relativ unbedeutend ist. Die Vortheile eines Zonentarifs kämen also nur einer kleinen Zahl von Reisenden, und zwar gerade jenen zu Gute, welche sie weniger nöthig haben. Es wäre also eine Täuschung, wenn man einen „Zonentarif" für möglich hielte, der dem grössern Theil des auf den schweizerischen Bahnen verkehrenden Publikums eine ausgiebige Taxermässigung und zugleich den Bahngesellschaften mindestens annähernd dieselben Nettoeinnahmen lassen würde, die sie gegenwärtig beziehen und nöthig haben.

Man könnte nun allerdings hiegegen den Einwand erheben, dass eben gerade die Einführung eines sogen. Zonentarifs oder doch wenigstens eines Staffeltarifs mit stark abfallenden Grundtaxen Wandel schaffen und diese Verhältnisse bessern, d. h. den Verkehr auf grosse Distanzen ganz bedeutend mehren würde, ohne dem Verkehr auf kurze Distanzen zu schaden. Wir haben schon im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnt, dass es nicht möglich sei, die Taxen auf grosse Distanzen und zunächst die für unsern eigenen Landesverkehr besonders massgebenden Hin- und Rückfahrtstaxen erheblich zu reduziren, ohne die Taxen für einfache Fahrt in Mitleidenschaft zu ziehen, und dass zu Letzterm bei uns keine Veranlassung vorliege, weil diese Taxen vorwiegend für den Fremdenverkehr in Betracht kommen und die andern Verwaltungen, namentlich die Gotthardbahn, aus naheliegenden Gründen dafür wohl nicht zu haben wären. Wir können aber auch von Versuchen berichten, die in dieser Richtung schon gemacht worden sind. Die belgische Staatsbahn hat im Jahr 1866 (ihr Netz betrug damals ca. 900 Kilometer) einen Staffeltarif mit sehr stark abfallender Scala (III. Klasse von 51—100 Kilometer nur noch 1,5 Cts., von 101 Kilometer sogar nur noch 1 Cts. pro Person und Kilometer) eingeführt. Das Resultat entsprach den Erwartungen gar nicht; eine 50 prozentige Verkehrsvermehrung war freilich eingetreten — das Endresultat aber eine erhebliche und dauernde Mindereinnahme. Der Tarif wurde 1871 wieder aufgehoben. Bei der ungarischen Staatsbahn ist der Verkehr hauptsächlich in der ersten Zone (1—25 Kilometer) und in der letzten 14. Zone (über 225 Kilometer) gestiegen; die zwischenliegenden Zonen weisen bescheidene Erhöhungen auf. Die sehr grosse Vermehrung in der letzten Zone ist aber wesentlich dadurch entstanden, dass Parallelverkehre von andern Bahnen, welche die Fahrpreise nicht ermässigt haben, auf die Linien der Ungarischen Staatsbahnen übergegangen sind, so z. B. von der Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft der ganze bedeutende Verkehr nach Rumänien, von der Südbahn der Verkehr nach Triest u. a. m.; mit der Gleichstellung der Taxen auf den Parallellinien wird auch der Verkehr wieder auf diese übergehen. Auf der österreichischen Staatsbahn fallen vom Gesammtverkehr pro 1891 volle 92,08 % auf Personenzugsbillete III. Klasse (28,386,440 Billete). Von diesen sind benutzt worden

auf	Distanzen	von	1—50	Kilometer	23,991,291	Billete
„	„	„	51—100	„	2,477,026	„
„	„	„	101—200	„	1,285,587	„
„	„	„	über 200	„	632,536	„

Also auch hier hat der Fernverkehr im Verhältniss zum Gesammtverkehr trotz der sehr bedeutenden Taxreduktion recht bescheidene Resultate erzielt, namentlich wenn berücksichtigt wird, dass die Reichshauptstadt am einen Ende des Netzes der Staatsbahnen liegt.

Einen Centralpunkt von der Bedeutung der österreichischen und ungarischen Hauptstädte hat die Schweiz nicht; der Verkehr vertheilt sich viel gleichmässiger; über die Kantonshauptorte hinaus oder von einem Kanton in den andern geht relativ nicht viel einheimischer Verkehr; so grosse Distanzen wie in Österreich-Ungarn kommen gar nicht oder nur in wenigen und unergiebigen Relationen vor. Allein angenommen auch, dass bei Einführung eines ähnlichen Tarifs wie in Ungarn auf den schweizerischen Bahnen der Verkehr derselben sogar schon von 101 Kilometern an in ebenso starkem Verhältniss wie in Ungarn in der letzten Zone (um 200 %) anwachsen würde, so hätten wir in der Schweiz für diesen Theil des Verkehrs folgendes Resultat (aus Tab. 1):

	Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
			Personen:			
Dermal, rund	69,000	192,000	219,000	5,500	30,000	50,000
Künftig das dreifache	207,000	576,000	657,000	16,000	90,000	150,000
Der gesammte Verkehr beträgt z. Z.	167,000	971,000	5,276,000	35,000	709,000	5,488,000

In einfachen Billeten ist indessen eine solche Zunahme undenkbar; denn im Fremdenverkehre haben die wenigen Franken pro Billet, welche auch eine weitgehende Tarifreduktion bei unsern kleinen Distanzen ausmachen würde, nicht viel zu bedeuten, und wenn die Zunahme bei den Hin- und Rückfahrtsbilleten, also im Landesverkehr, sogar auf 500 % ansteigen würde oder könnte, so wäre dieser Verkehr immer noch im Verhältniss zum Gesammtverkehre belanglos. Von einem Zonentarif oder von einem Staffeltarif mit stark fallender Scala wäre also aller Wahrscheinlichkeit nach für die Bahnverwaltungen nur Nachtheil und kein entsprechender Nutzen für das schweizerische Publikum zu erwarten.

Die zweite Zusammenstellung illustrirt auch die grosse Verschiedenheit in den Verkehrsverhältnissen der einzelnen schweizerischen Bahnnetze. Setzt man die Frequenzziffer des gesammten Verkehrs jeder Bahn = 100 an, so beträgt sie in den einzelnen Klassen

	Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
bei der Jura-Simplonbahn	4	15	31	1	10	39
bei der Centralbahn	4	15	28	1	10	42
bei der Nordostbahn	2	10	27	—	10	52
bei den Ver. Schweizerbahnen	1	9	29	—	8	53
bei der Gotthardbahn	18	29	29	3	10	11

Bei der N. O. B. und V. S. B. bildet also z. B. die Zahl der Reisenden I. Klasse einen unbedeutenden Theil des Verkehrs; eine tiefgreifende Taxermässigung würde hier von keinem grossen Belang sein, während bei der Centralbahn, Jura-Simplonbahn und insbesondere bei der Gotthardbahn mit diesem Faktor ernstlich zu rechnen wäre.

Umgekehrt würde z. B. eine Änderung der Taxen der III. Klasse für die Gotthardbahn nicht entfernt von der ökonomischen Tragweite für die Gesellschaft sein wie eine ganz gleiche Änderung für die Nordostbahn oder die Vereinigten Schweizerbahnen.

Übrigens vernimmt man, dass auch in Deutschland die Revision der Personentarife im Sinne der Ermässigung derselben — vom Zonentarif scheint überhaupt nicht weiter die Rede zu sein — in noch nähere Prüfung hinsichtlich der Möglichkeit derselben gezogen werde, und in Österreich selbst scheinen die Erfahrungen, die mit dem neuen

reduzirten Tarife (fälschlich „Zonentarif“ genannt), gemacht worden sind, doch nicht darnach angethan zu sein, um anderwärts zu ähnlichen Massnahmen zu ermuntern. Bei den schweizerischen Bahnen aber ist inzwischen eine derartige Steigerung der Betriebsausgaben ohne entsprechende Verkehrsvermehrung eingetreten, dass im gegenwärtigen Zeitpunkt wenigstens bei den meisten Verwaltungen kaum grosse Geneigtheit zur weitern Verfolgung der Sache erwartet werden dürfte.

Im internen Personenverkehr haben wir eine abermalige Erleichterung des Bezugs der Abonnementsbillete für 360 Fahrten eintreten lassen; sie können nun ohne Preiserhöhung in der Form monatlicher Karten mit geringer Vorauszahlung bei Lösung der ersten Monatskarte bezogen werden.

Im Laufe des Jahres wurde die Haltstelle Wiedikon-Aussersihl eröffnet und in den Personen- und Gepäckverkehr einbezogen. Der Verkehr dieser Station erreicht bis jetzt kaum die Ziffern, welche wir s. Z. vorausberechnet hatten, und die Berechnungen der eidgen. Experten erweisen sich als viel zu optimistisch.

Die Eröffnung der Südostbahn veranlasste die Umarbeitung bestehender und die Erstellung neuer Personentarife in einem bedeutenden, das wirkliche Bedürfniss voraussichtlich übersteigenden Umfange.

Im internationalen Verkehre wurden u. A. die Tarife für den Personenverkehr mit den norddeutschen, mitteldeutschen, rheinischen und österreichisch-ungarischen Bahnen revidirt und neu herausgegeben. — Die schon längere Zeit schwebenden Verhandlungen über die Erstellung von direkten Personentarifen aus England nach Österreich-Ungarn und den Balkanländern via Schweiz-Arlberg konnten der leidigen Differenzen über Freigepäckberechnung wegen immer noch nicht zum Abschluss gebracht werden, zu unserm lebhaften Bedauern; denn während der Frühjahrs- und Herbstsaison ist der Verkehr zwischen England und dem Oriente, der jetzt meist über Brindisi geht, bedeutend, und dem direkten Schnellzug über den Arlberg käme eine Betheiligung an demselben sehr zu statten.

Aus dem Güterverkehre erinnern wir an die vorstehend (Seite 11) bereits besprochenen und im Berichtsjahr nicht mehr abgeschlossenen Verhandlungen über den Verkehr mit der Südostbahn und über dieselbe; hier haben wir beizufügen, dass immerhin auf den von uns dabei proponirten Grundlagen ein direkter Gütertarif der Nordostbahn mit der Südostbahn berechnet und in Kraft gesetzt worden ist.

Mit der Bundesbehörde wurde die früher schon angeregte Frage erörtert, inwieweit direkte Güterverkehre mit den Schmalspurbahnen — in concreto mit der Brünigbahn — eingerichtet werden können und sollen, wo ein unmittelbarer Umlad von einem Transportmittel auf das andere möglich erscheint. Das Resultat war die Beschränkung dieses direkten Verkehrs auf den Eilgut- und Stückgutverkehr. Ein direkter Verkehr in Wagenladungen wurde Seitens der Verwaltungen abgelehnt und von der Behörde auch nicht weiter verlangt, weil die Grundbedingung für einen solchen Verkehr — der Übergang der Wagen — nicht erfüllt werden kann und die Verschiedenheit des Fassungsvermögens der Wagen die Aufstellung einheitlicher Transport- und Tarifvorschriften auf der Grundlage jener der Normalbahnen ausschliesst.

Von den zahlreichen Tarifarbeiten für den Güterverkehr erwähnen wir ausser den bereits verzeichneten nur die Umarbeitung und Neuausgabe der Gütertarife mit Baden, Württemberg und Bayern und mit den mitteldeutschen Bahnen, ferner die Neuerstellung der direkten Getreidetarife aus Österreich-Ungarn nach der Schweiz und Frankreich.

Der Verband der Dampfschiffverwaltungen für den Bodensee und Rhein hat mit Wirkung vom 1. September 1891 einen II. Nachtrag zum Betriebsreglement für den Bodensee und Rhein erlassen, welcher einige als unhaltbar erwiesene Bestimmungen modifizirt bezw. aufhebt und insbesondere die Haftung der Verwaltungen für das Reisegepäck nach den Erfahrungen neu ordnet.

III. Finanzverwaltung.

Von den am Schlusse des Vorjahres noch ausstehenden 180 Stück Namensaktien unserer Unternehmung sind im Laufe des Berichtsjahres 170 Stück in Inhaberaktien umgewandelt worden, und es war deren Bestand somit Ende 1891 noch 10 Stück, welche trotz wiederholter Aufforderungen immer noch nicht zum Umtausch gebracht worden sind.

Unser Aktienkapital, bestehend aus

84,000 Stück Stammaktien	=	Fr. 42,000,000
und 52,000 „ 5%ige Prioritätsaktien	=	„ 26,000,000
136,000 Aktien	=	Fr. 68,000,000

sollte nach der durch die Generalversammlung vom 7. November 1890 beschlossenen Änderung der Gesellschaftsstatuten durch eine Vermehrung um 14,000 Stammaktien zu Fr. 500 auf 150,000 Aktien = Fr. 75,000,000 erhöht werden. Aus den in Abschnitt I angeführten Gründen verzögerte sich die hoheitliche Genehmigung dieser Statutenänderung; als dieselbe erfolgt war, konnten wir endlich im Monat Juni an die Emission der neuen Stammaktien herantreten, und es fand solche im Sinne des Beschlusses der Generalversammlung in der Weise statt, dass die neuen Aktien im Verhältniss von 1 : 10 den Aktionären zum Kurse von Fr. 600 zur Verfügung gestellt wurden.

Aus dem bezüglichen Prospekt heben wir nachstehend die wesentlichsten Bestimmungen hervor:

„1. Das Stimmrecht und der Dividendengenuss dieser neuen Aktien beginnen mit 1. Januar 1893; bis zu diesem Zeitpunkte, an welchem die letzte Einzahlung geleistet sein muss, wird der jeweilen einbezahlte Betrag, einschliesslich des Aufgeldes, zu $4^1/_2$ % jährlich fest verzinst.

„2. Die Einzahlungstermine des Nominalbetrages jeder Aktie von Fr. 500 und des Aufgeldes von 20 % oder Fr. 100 per Aktie werden wie folgt festgesetzt:

a) Die Einzahlung von 20 % des Nominalbetrages von . . . . . Fr. 500 oder Fr. 100 per Aktie
nebst dem Agio von 20 % des Nominalbetrages von . . . . . „ 500 oder „ 100 per Aktie
zusammen für jede Aktie Fr. 200

hat gleichzeitig mit der Subscriptions-Anmeldung zu erfolgen, und es beginnt deren Verzinsung zu $4^1/_2$ % vom 10. Juli 1891 an.

b) Weitere 30 % des Nominalbetrages von Fr. 500 oder Fr. 150 per Aktie dagegen sind am 31. Dezember 1891 ausschliesslich bei der Hauptkasse der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich zu leisten.

c) Die Restzahlung von 50 % = Fr. 250 per Aktie ist am 31. Dezember 1892 ebenfalls bei der Hauptkasse der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich zu entrichten.

„3. Für die Zwischenzeit bis zur vollen Liberirung der neuen Aktien haben dieselben sowohl für den einbezahlten Theil des Nominalbetrages, als auch für den Kurszuschlag von Fr. 100 Anspruch auf eine Vergütung von $4^1/_2$ % Zins pro Jahr, und es werden die Zinsbetreffnisse jeweilen mit der nächstfolgenden Aktieneinzahlung bezw. Liberirung der Titel verrechnet, und zwar mit Fr. 4. 25 bei der zweiten und Fr. 15. 75 bei der letzten Einzahlung.“

Von der unserseits beantragten freien Subscription auf die vom Vorzugsrecht nicht beanspruchten Stücke wurde durch Beschluss des Verwaltungsrathes Umgang genommen. — Das Vorzugsrecht, welches im Maximum 13,600 Stück umfassen konnte, wurde beinahe ganz ausgeübt, indem 13,270 Stück subscribirt und darauf die erste Einzahlung mit Fr. 200 per Stück geleistet wurde; die zweite, auf den 31. Dezember 1891 festgesetzte Einzahlung von weitern Fr. 150 per Stück wurde für alle subscribirten Stücke ebenfalls geleistet. Die nicht abgenommenen 730 Stück, für

deren Verwerthung der Verwaltungsrath uns freie Hand liess, wurden im Februar 1892 bestmöglich verkauft, da ein früherer Verkauf aus verschiedenen Gründen nicht angängig schien.

Diese Aktienemission hat im Jahr 1891 folgenden Agioertrag ergeben:

auf 13,270 Aktien zu Fr. 100 = ...	Fr. 1,327,000.—
ab: Emissionskosten bis Ende 1891	„ 18,882. 60
Nettoertrag	Fr. 1,308,117. 40

Derselbe wird sich im Jahr 1893 nicht wesentlich verändern, weil dem Agioerlös aus den erst nachträglich begebenen 730 Aktien die Ausgaben für die definitiven Aktientitel, deren Stempelung etc. im ungefähr gleichen Betrage sich gegenüberstellen werden. Wie im Berichte des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung vom 7. November 1890 mitgetheilt und von ihr gutgeheissen wurde, soll der Agioerlös zur theilweisen Deckung bevorstehender ausserordentlicher Ansprüche an die Jahresrechnung verwendet werden. Beschlüsse über diese Verwendung sind bis jetzt noch nicht erfolgt, weil die dabei in Betracht zu ziehenden Verhältnisse vorerst weiterer Abklärung bedürfen; inzwischen haben wir im Benehmen mit dem Verwaltungsrath obigen Betrag unter dem Titel „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ in die Kreditoren der Bilanz, Position VI, eingestellt.

Die schon bisher unter den Kreditoren der Bilanz aufgenommene „Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals“ hat nunmehr den seinerzeit vorgesehenen Betrag von Fr. 2,000,000 erreicht, und damit ist gemäss den durch die Gesellschaftsbehörden früher hierüber gefassten Beschlüssen der Zeitpunkt gekommen, die Generalversammlung zur Beschlussfassung über die Liquidation der Rücklage zu veranlassen. Es wird ein diesfälliger Antrag an die gleiche Generalversammlung der Aktionäre eingebracht, welcher der gegenwärtige Geschäftsbericht vorgelegt wird.

Seit unserm letztjährigen Geschäftsbericht wurden am eidgenössischen Eisenbahnpfandbuche gelöscht: von dem auf 31. Mai 1888 gekündigten 4 % Anleihen von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860 9 Obligationen Nr. 7003/8, 10191 und 13143/44 zu Fr. 500 = nominell Fr. 4500. Es stehen somit noch folgende Obligationen von früheren gekündigten Anleihen aus, bezw. sind am Pfandbuche noch nicht gelöscht:

a) vom auf 1. Oktober 1886 gekündigten 4½ % Gemeinschaftsanleihen vom 1. April 1874: 2 Obligationen Nr. 46,654 und 51,391 zu Fr. 500	Fr. 1000.—
b) vom auf 28. Februar 1889 gekündigten 4 % Anleihen vom 1. Juni 1862: die im letztjährigen Bericht bereits erwähnte Obligation Nr. 72	„ 1000.—
c) vom auf 31. Mai 1888 gekündigten 4 % Anleihen vom 1. Oktober 1860: 2 Obligationen Nr. 1349 und 4852 zu Fr. 500	„ 1000.—
Summe der noch ausstehenden Obligationen laut Bilanz, Kreditoren, Ziffer IV. 1. . . .	Fr. 3000.—

Um die im Jahr 1891 stattgefundenen Bewegungen des Kapitalverkehrs mit der Bilanz des Berichts- und Vorjahres vergleichen zu können, bringen wir nachfolgend einen Auszug derjenigen Bilanzkonti, welche durch den Kapitalverkehr eine Vermehrung oder Verminderung erfahren haben. Nach der Rechnung V „Kapitalverkehr“ beträgt der Aktivsaldovortrag aus dem Jahr 1890 . . . . . Fr. 17,399,008. 38 Cts.

und der Aktivsaldo auf das Jahr 1892 nur	„ 15,875,026. 49 „
Somit Verminderung der „Verfügbaren Mittel“	Fr. 1,523,981. 89 Cts.

Diese Summe wird in dem Auszug näher nachgewiesen, und die anschliessende Tabelle gibt deren Nachweis in der Bilanz.

Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1891

verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1890
über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1891 gegen 1890			
	1890		1891		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren. Vermehrung:								
1. Noch nicht einbezahltes Aktienkapital	—	—	3,682,500	—	3,682,500	—	—	—
2. Verwendungen zu Bauzwecken:								
a) Ausgaben für das bisherige Netz	141,762,340	63	142,633,059	20	870,718	57	—	—
b) Ausgaben für neue N. O. B.-Linien	5,308,623	72	8,211,522	68	2,902,898	96	—	—
c) Unvollendete Bauobjekte	—	—	1,360,051	52	1,360,051	52	—	—
3. Betheiligung bei anderen Bahnunternehmungen:								
a) bei der Aargauischen Südbahn	5,905,000	—	5,925,000	—	20,000	—	—	—
b) bei der Linie Koblenz-Stein	450,000	—	1,350,000	—	900,000	—	—	—
c) bei der Sihlthalbahn	—	—	60,000	—	60,000	—	—	—
Verminderung:								
4. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,279,734	32	2,157,547	16	—	—	122,187	16
5. Zu amortisirende Verwendungen	18,460,825	50	17,950,825	50	—	—	510,000	—
	174,166,524	17	183,330,506	06	9,796,169	05	632,187	16
B. Kreditoren. Vermehrung:								
1. Emission neuer Stammaktien	—	—	7,000,000	—	7,000,000	—	—	—
2. Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals . . .	1,710,000	—	2,000,000	—	290,000	—	—	—
3. Subventionsdarleihen.								
Subvention für die rechtsufrige Zürichseebahn .	3,600,000	—	3,950,000	—	350,000	—	—	—
	5,310,000	—	12,950,000	—	7,640,000	—	—	—
Rekapitulation.								
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“	. . .	.	. . .	.	9,796,169	05		
Summe der Verminderung der „Kreditoren“ . . .	. . .	.	. . .	.	—	—	9,796,169	05
Hievon ab:								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“ . . .	. . .	.	. . .	.	632,187	16		
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“ . . .	. . .	.	. . .	.	7,640,000	—	8,272,187	16
Netto-Verminderung der verfügbaren Mittel, laut umstehendem Nachweis	. . .	.	. . .	.	. . .	.	1,523,981	89

Nachweis über die Verminderung der Aktiven der Bilanz pro 1891

gegenüber den Aktiven im Jahr 1890.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1891 gegen 1890			
	1890		1891		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.								
I. Verfügbare Mittel.								
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	7,376,848	65	6,256,221	53	—	—	1,120,627	12
2. Werthschriften	21,935,530	—	21,650,917	—	—	—	284,613	—
3. Entbehrliche Liegenschaften:								
a) Liegenschaften-Konto Nordostbahn	1,277,728	64	939,045	94	—	—	338,682	70
b) Liegenschaften-Konto Enge, Villenquartier	150,506	50	85,126	13	—	—	65,380	37
4. Materialvorräthe:								
a) Materialkonto	1,130,892	50	1,428,041	94	297,149	44	—	—
b) Materialrechnung des Ober-Ing. für d. Betrieb	1,367,948	20	1,742,212	23	374,264	03	—	—
c) Werkstätte-Konto	435,831	24	504,128	75	68,297	51	—	
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	433,943	15	176,207	32	—	—	257,735	83
	34,109,228	88	32,781,900	84	739,710	98	2,067,039	02
Hievon ab:								
Vermehrung der Aktiven	. . .	.	. . .	.	—	—	739,710	98
Restbetrag gleich der Verminderung der Aktiven	. . .	.	. . .	.	—	—	1,327,328	04
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	3,229,517	23	2,722,484	84	—	—	507,032	39
2. Spezialfonds	8,707,279	11	8,942,847	25	235,568	14	—	—
3. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	—	—	1,308,117	40	1,308,117	40	—	—
4. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	4,773,424	16	3,933,424	86	—	—	839,999	30
	16,710,220	50	16,906,874	35	1,543,685	54	1,347,031	69
Hievon ab:								
Verminderung der Passiven	. . .	.	. . .	.	1,347,031	69	—	—
Restbetrag gleich der Vermehrung der Passiven	. . .	.	. . .	.	196,653	85	—	—
Rechnungsabschluss.								
Die Verminderung der „Aktiven" beträgt	. . .	.	. . .	.	1,327,328	04		
Hiezu:								
Die Vermehrung der „Passiven" betragend	. . .	.	. . .	.	196,653	85		
Nettoverminderung der Aktiven im Jahre 1891	. . .	.	. . .	.	. . .	.	1,523,981	89

Im Vorhergehenden haben wir bereits einige Konti des vorstehenden Bilanzauszuges erwähnt; nachfolgend geben wir den Nachweis der andern Positionen, welche im Berichtsjahr einen Kapitalverkehr aufweisen.

Nachweis zur Bilanz auf 31. Dezember 1891.

A. Aktiven.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

a) Bisheriges Netz.

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

Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 484,073. 23 Cts.	
Rollmaterial	„ 711,369. 91 „	
Mobiliar und Geräthschaften	„ 16,825. 36 „	
		Fr. 1,212,268. 50 Cts.
Davon gehen ab die Erlöse und Rückerstattungen auf:		
Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 11,606. 25 Cts.	
Rollmaterial	„ 329,368. 38 „	
Mobiliar und Geräthschaften	„ 575. 30 „	
		„ 341,549. 93 „
Verbleiben als Netto-Bauausgaben pro 1891		Fr. 870,718. 57 Cts.

Bezüglich dieser Bauausgaben bezw. Einnahmen verweisen wir auf den Abschnitt V, 1 des gegenwärtigen Berichtes und die zugehörige Rechnungs-Beilage 1.

b) Neue Linien.

Für den Bau neuer Linien wurden nach Rechnung IV verwendet:

Rechtsufrige Zürichseebahn	Fr. 2,224,541. 64 Cts.	
Dielsdorf-Niederweningen	„ 548,313. 08 „	
Thalweil-Zug	„ 63,389. 23 „	
Etzweilen-Schaffhausen	„ 52,312. 73 „	
Eglisau-Schaffhausen	„ 14,342. 28 „	
	Summe der Ausgaben pro 1891	Fr. 2,902,898. 96 Cts.

In Abschnitt V Ziffer 2 finden sich über den Bau dieser Linien nähere Mittheilungen.

c) Unvollendete Bauobjekte.

Diesen Titel haben wir in den früheren Geschäftsberichten in der Beilage zur Bilanz „Ausweis über die diversen Hauptbuch-Debitoren und Kreditoren“ unter I. „Diverse Debitoren“ Ziffer 1 aufgeführt. Mit Rücksicht darauf, dass die Zahl derjenigen Bauobjekte immer grösser wird, deren Vollendung nicht in einem Berichtsjahre möglich ist oder deren Bauzeit sich sogar auf eine Mehrzahl von Jahren vertheilt, wie z. B. die Erweiterungsbauten grösserer Bahnhöfe des bisherigen Netzes, haben wir nun, analog dem Verfahren anderer Bahngesellschaften,

verfügt, die daherigen Bauausgaben, bis zu deren successiven Uebertragung auf die bezüglichen Baukonti nach Vollendung der betreffenden Bauobjekte, unter der vorstehenden besonderen Rubrik „Unvollendete Bauobjekte“ dem Titel „Verwendungen zu Bauzwecken“ der Bilanz einzuverleiben, wodurch letztere ein richtigeres Bild über den Kapitalverkehr ermöglicht als bei der früheren Einstellung unter dem Titel „Diverse Debitoren“.

Die daherigen Bauausgaben betragen per. 31. Dezember 1891 . . . Fr. 1,360,051. 52 Cts.

II. Betheiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen.

Für Bauten an den nachbenannten Linien hatte die Nordostbahn im Berichtsjahre folgende Einzahlungen zu leisten:

a) Aargauische Südbahn.

Am 1. Juni 1891		Fr. 20,000. —

b) Koblenz-Stein.

Am 1. März 1891	Fr. 150,000. —	
„ 1. Juni „	„ 200,000. —	
„ 1. September „	„ 250,000. —	
„ 1. Dezember „	„ 300,000. —	
		„ 900,000. —

Unter diesem Titel wird ferner die Betheiligung der Nordostbahn am Aktienkapital der

c) Sihlthalbahn

eingestellt, und zwar:

Einzahlung am 1. Januar 1891	Fr. 30,000. —	
„ „ 1. August „	„ 30,000. —	
		„ 60,000. —
	Total	Fr. 980,000. —

Die gleichen unter *a)* und *b)* erwähnten Beträge wurden auch von der Schweizerischen Centralbahn einbezahlt.

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

a) Dampfboote auf dem Bodensee.

Abschreibung auf das Dampfboot „Schaffhausen“, Restbetrag . . . . . Fr. 20,000. — Cts.

b) Dampfboote auf dem Zürichsee.

Die daherigen Bauverwendungen im Berichtsjahr vertheilen sich folgendermassen:

a) Ausgaben.

Anschaffung von zwei hölzernen Schleppschiffen	Fr. 2,363. — Cts.	
Erstellen eines Hydranten auf dem Werfteplatz Wollishofen . . .	„ 1,660. 31 „	
		Fr. 4,023. 31 Cts.

Übertrag . .		Fr. 4,023. 31 Cts.

b) Erlöse und Rückerstattungen.

Abschreibung zufolge Ausrangirung:		
1. 2 hölzerne Schleppschiffe Nr. 19 und 20 und Signalschiff Nr. 16	Fr. 724. — Cts.	
2. Dezimalwaage der Dampfschiffstation Rüschlikon	„ 34. 80 „	
Abschreibungen auf dem Inventarwerthe:		
3. Trajektfähre einschliesslich Trajekteinrichtung auf der Werfte Wollishofen	„ 50,356. 39 „	
4. Remorqueur „Biene“	„ 31,047. — „	
5. Schleppschiffe und Verladutensilien	„ 24,048. 28 „	
		„ 106,210. 47 „
Netto-Einnahmen pro 1891		Fr. 102,187. 16 Cts.

IV. Zu amortisirende Verwendungen.

Die an diesem Konto in Abzug fallende VIII. Amortisationsquote pro 1891 im Betrage von Fr. 510,000 ist im Amortisationsplane vorgesehen.

V. Verfügbare Mittel.

Im Bestand unserer verfügbaren Mittel ist im Laufe des Berichtsjahres eine erhebliche Veränderung nicht eingetreten, weil wir für die durch die erfolgte erste Einzahlung auf den neuen Aktien eingegangenen Gelder temporäre Placements suchten und sie so zur successiven Verwendung zu Bauzwecken bereit stellten, so dass wir noch nicht in die Lage kamen, unsere durchschnittlich gut rentirenden Anlagepapiere verwerthen zu müssen. Die nachfolgenden Zusammenstellungen geben über die Bewegungen und den Stand der verfügbaren Mittel Aufschluss. An diesem Orte haben wir nur mitzutheilen, dass die Bestrebungen, welche für den Bau einer neuen Tonhalle in Zürich gemacht wurden, von uns in gleicher Weise, wie wir es anlässlich des Theaterbaues thaten, mit Zeichnung von Fr. 15,000 in 30 Antheilscheinen unterstützt wurden; die Werthung dieser Titel nach erfolgter Einzahlung bleibt späterer Beschlussfassung vorbehalten. Dagegen haben wir unsern dermaligen Werthschriftenbestand einer neuen Werthung unterzogen und diejenigen Abschreibungen vorgenommen, welche uns durch die Verhältnisse am Schlusse des Berichtsjahres geboten schienen.

Hinsichtlich der in Wechseln und Oblighi angelegten Gelder und deren Ertrag verweisen wir auf nachstehende Zusammenstellung:

Bestand des Portefeuille am 31. Dez. 1890	Fr. 4,600,576. 75 Cts.
Eingang im Jahr 1891	„ 14,872,849. 10 „
	Fr. 19,473,425. 85 Cts.
Ausgang im Jahr 1891	„ 15,138,137. 72 „
Bestand des Portefeuille am 31. Dez. 1891	Fr. 4,335,288. 13 Cts.

Ertrag Fr. 161,712. 32 = 3,46 % im Durchschnitt.

Nebiger Saldovortrag ist wie folgt angelegt:

zu	3 1/4 %	Disconto	Fr.	904,062. 50 Cts.
„	3 1/2 %	id.	„	564,668. 15 „
„	3 5/8 %	id.	„	299,000. — „
„	3 3/4 %	id.	„	961,544. 23 „
„	3 7/8 %	id.	„	1,318,963. 25 „
„	4 %	id.	„	149,550. — „
„	4 1/2 %	id.	„	137,500. — „
zu	3.67 % (Durchschnitt)	im Betrag von	Fr.	4,335,288. 13 Cts.

a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben.

Der Kassasaldo, einschliesslich der Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel betrug am 31. Dezember 1890		Fr. 276,271. 90 Cts.
Dazu kam im Jahr 1891 ein Verkehr im Soll der Kasse von		„ 63,796,868. 29 „
		Fr. 64,073,140. 19 Cts.
Davon ab:		
Der Umsatz des Kassa- und Chèqueverkehrs im Haben von		„ 63,152,206. 79 „
Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1891 ein Kassabestand, einschliesslich Chèqueguthaben von		Fr. 920,933. 40 Cts.
Hiezu kommt:		
1. Das Wechselportefeuille	Fr. 4,335,288. 13 Cts.	
2. Separat-Conto bei der Schweizerischen Kreditanstalt, bestehend in einem 4 % Dahrleihen vom 18. Juli 1890	„ 1,000,000. — „	
		„ 5,335,288. 13 „
Total der Bilanz		Fr. 6,256,221. 53 Cts.

b) Werthschriften.

1. Die Werthpapiere betrugen laut Bilanz am 31. Dezember 1890 . . .		Fr. 19,655,530. — Cts.
Sie verminderten sich im Berichtsjahre, wie folgt;		
a) Abtretung an die Pensions- und Hülfskasse und an diverse Kranken- und Kautionskassen	Fr. 279,500. — Cts.	
b) Diverse Verkäufe in Folge von Kündungen und Ausloosungen	„ 1,007,825. — „	
		„ 1,287,325. — „
		Fr. 18,368,205. — Cts.
Hiezu Ankäufe im Jahre 1891		„ 1,002,712. — „
Bestand am 31. Dezember 1891		Fr. 19,370,917. — Cts.
2. Noch nicht in's Pfandbuch eingetragene Nordostbahn-Obligationen		
a) des 4 % Anleihens vom 1. Oktober 1886	Fr. 2,000,000. — Cts.	
b) des 4 % Anleihens vom 1. Oktober 1887	„ 280,000. — „	
		„ 2,280,000. — „
Bestand der Werthschriften, gemäss Bilanz, am 31. Dezember 1891 . . .		Fr. 21,650,917. — Cts.

laut nachfolgendem Verzeichniss:

Bestand der Werthpapiere am 31. Dezember 1891.

Nominalbetrag Fr.	Cts.	Zinsfuss %	Bezeichnung der Werthpapiere	Datum der Titel	Werthung %	Bilanz-Werthe am 31. Dezember 1891 Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			I. Schuldbriefe.						
5,140	—	4½	2 Schuldbriefe	Diverse	100	5,140	—		
123,072	—	4	5 „		„	123,072	—		
128,212	—							128,212	—
			II. Diverse schweizerische Obligationen.						
474,000	—	3½	**1. Eidgenössische Obligationen.**	6. Juli 1889	99	—	—	469,260	—
			2. Kantonale Obligationen.						
750,000	—	3½	Kanton Bern	31. Dez. 1887	97	727,500	—		
500,000	—	3½	Kanton Solothurn	1. Okt. 1888 / 30. Juni 1889	93	465,000	—		
1,250,000	—							1,192,500	—
			3. Städte- und Gemeinde-Obligationen.						
100,000	—	3¾	Gemeinde Riesbach	15. Juni 1889	100	100,000			
700,000	—	3½	Stadt Zürich	30. Nov. 1889	94	658,000	—		
147,000	—	3½	Stadt Bern	1. Mai 1884	98	144,060			
162,000	—	3½	Stadt Genf	15. Aug. 1889	98	158,760	—		
1,109,000	—							1,060,820	—
			4. Obligationen von Bankinstituten.						
400,000	—	4	Banque foncière du Jura, Serie J . .	31. Mai 1888	100	400,000	—		
100,000	—	4	„ „ „ „ „ L . .	15. Mai 1890	100	100,000	—		
198,500	—	4	Crédit foncier Franco-Canadien . . .	1. Juli 1887	95	188,575	—		
698,500	—							688,575	—
			5. Obligationen schweizerischer Banken.						
1,213,000	—	4	386 Titel auf 14 schweiz. Bankinstitute mit Fälligkeitsterminen von 1892—1894	Diverse	100	1,213,000	—		
1,240,000	—	3¾			„	1,240,000	—		
1,200,000	—	3½			„	1,200,000	—		
700,000	—	3¼			„	700,000	—		
4,353,000	—							4,353,000	—
			6. Eisenbahn-Obligationen.						
536,500	—	Divid.	Obligationen Zürich-Zug-Luzern . . .	1. Okt. 1863	100	536,500	—		
330,000	—	4	„ Schweiz. Centralbahn . .	16. März 1886	101	333,300	—		
866,500	—							869,800	—
8,879,212			Übertrag . .					8,762,167	—

Nominalbetrag		Zinsfuss	Bezeichnung der Werthpapiere	Datum der Titel	Werthung	Bilanz-Werthe am 31. Dezember 1891			
Fr.	Cts.	%			%	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
8,879,212	—		Übertrag . .					8,762,167	—
			III. Ausländische Obligationen.						
600,000	—	4½	Ungar. Staats-Eisenbahnen	1. Febr. 1889	100	600,000	—		
140,000	—	4	Stadt Rom (Gold) Serie IV.	1882/1884	76	106,400	—		
244,500	—	4	Stadt Mailand	12. April 1886	80	195,600	—		
500,000	—	3	Italien. Eisenbahn-Gesellschaften Serie E	1. Okt. 1889	54	270.000	—		
500.000	—	4½	Bank für Orientalische Eisenbahnen .	2. Januar 1891	98¾	493,750	—		
1,984,500	—							1,665,750	—
			IV. Zürcher Theater-Aktien.						
15,000	—	—	10 Stück zu Fr. 1,500	1. Mai 1891	33,3	—	—	5,000	—
			V. Ins Pfandbuch eingetragene Nordostbahn-Obligationen.						
2,670,000	—	4	Obligationen	1. Okt. 1887	100	2,670,000	—		
3,765,000	—	4	„	1. Juni 1888	100	3,765,000	—		
2.503,000	—	4	„	1. März 1889	100	2,503,000	—		
8.938,000	—							8,938.000	—
19,816,712								19,370,917	—
			VI. Noch nicht ins Pfandbuch eingetragene Nordostbahn-Obligationen.						
2,000,000	—	4	Obligationen	1. Okt. 1886	100	2,000,000	—		
280,000	—	4	„ „	1. Okt. 1887	100	280.000	—		
2,280,000	—							2,280,000	—
			Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1891					**21,650,917**	—
3,852 %			Durchschnittlicher Zinsertrag (ausschliesslich Obligationen Z. Z. L.)					3,944 %	

VI. Entbehrliche Liegenschaften.

a) Liegenschaften-Konto der Nordostbahn.

Der Inventarwerth der Liegenschaften betrug am 31. Dezember 1890		Fr. 1,277,728. 64 Cts.
Hievon geht ab:		
Der Inventarwerth der im Jahre 1891 verkauften entbehrlichen Landabschnitte und Liegenschaften und der auf Baukonto bezw. die „unvollendeten Bauobjekte“ übergetragenen, zur Erweiterung von Bahnhöfen bestimmten Liegenschaften mit		„ 338,682. 70 „
Inventar per 31. Dezember 1891		Fr. 939,045. 94 Cts.

Die verkauften und auf Baukonto übergetragenen Liegenschaften bestehen in

aa) Liegenschaften, welche auf Baukonto fallen:		
Bahnhof Winterthur: ehem. Dr. Mende'sches Haus . .	Fr. 30,000. — Cts.	
Bahnhof Romanshorn: die ehem. Eisengiesserei . . .	„ 91,351. 40 „	
Bahnhof Schaffhausen: Liegenschaft z. Englischen Hof . .	„ 104,598. 58 „	
„ z. Seidenhof . . .	„ 96,157. 10 „	
		Fr. 322,107. 08 Cts.
bb) Aus freier Hand verkaufte Liegenschaften:		
Station Horgen: das ehem. Stapfer'sche Institut nebst einem Stück Rebland dazu	Fr. 37,500. — Cts.	
diverse Landparzellen, an den Linien Winterthur-Koblenz, Niederglatt-Baden und Effretikon-Hinweil liegend . .	„ 423. 56 „	
		„ 37,923. 56 „
Gesammt-Erlös der Verkäufe im Jahre 1891		Fr. 360,030. 64 Cts.
Hievon ab:		
Der Inventarwerth dieser Liegenschaften wie oben		„ 338,682. 70 „
Es ergibt sich somit ein Brutto-Vorschlag von		Fr. 21,347. 94 Cts.
an welchem jedoch in Abzug zu bringen sind die Ausgaben für Kapitalzinse, Instandstellung, Reparaturen, Steuern und Abgaben auf den Gebäuden, die auf Baukonto übergetragen werden, abzüglich der Einnahmen für Pacht- und Miethzinse mit		„ 9,564. 38 „
Somit beträgt der Nettovorschlag		Fr. 11,783. 56 Cts.

Die Rechnung über den Korrentverkehr des Liegenschaftenkonto erzeigt folgendes Ergebniss:

Einnahmen für Pacht- und Miethzinse	Fr. 27,844. 86 Cts.
Ausgaben für Umbauten, Reparaturen, Steuern, Wasserzinse etc.	„ 7,308. 31 „
Einnahmen-Überschuss	Fr. 20,536. 55 Cts.
Hiezu: Vorschlag auf den verkauften Objekten	„ 11,783. 56 „
Netto-Vorschlag pro 1891	Fr. 32,320. 11 Cts.

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

b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeinschaft mit der Schweiz. Kreditanstalt).

Der Saldo dieses Konto (Antheil der Nordostbahn) betrug am 31. Dezember 1890			Fr. 150,506. 50 Cts.
Hievon gehen ab die Einnahmen für weitere Landverkäufe im Jahr 1891 im Flächenmass von 3604,6 m^2 mit	Fr. 131,224. — Cts.		
wovon der hälftige Antheil der Nordostbahn beträgt . . .		Fr. 65,612. — Cts.	
abzüglich die Netto-Ausgaben der Korrentrechnung für die Bewirthschaftung und Instandhaltung des noch verbleibenden Landkomplexes, Nordostbahn-Antheil		„ 231. 63 „	
Netto-Einnahmen pro 1891 . . .			„ 65,380. 37 „
Inventarwerth per 31. Dezember 1891 .			Fr. 85,126. 13 Cts.

Total-Inventarwerth der entbehrlichen Liegenschaften am 31. Dezember 1891 . Fr. 1,024,172. 07 Cts.

VII. Material-Vorräthe.

Die Werthveränderungen der Materialvorräthe der drei verschiedenen Material-Konti im Jahr 1891 gegenüber der Bilanz auf Ende 1890 sind aus dem „Nachweis über die Verminderung der Aktiven“ der Bilanz pro 1891 unter A. Ziffer 4 (Seite 26) ersichtlich. Die Zunahme der einzelnen Konti wird wie folgt begründet:

a) Konto der Materialverwaltung.

Die Vermehrung der Vorräthe um den Betrag von Fr. 297,149. 44 Cts. besteht auch im Berichtsjahr wieder auf dem Konto A. „Brennmaterial“. Ende Dezember 1890 war der Lagerbestand an Briquets, Saar- und Ruhrkohlen 21,329 Tonnen im Buchwerthe von Fr. 565,640. Derselbe stieg pro Ende Dezember 1891 auf 28,547 Tonnen im Buchwerthe von Fr. 826,958, die Vermehrung beträgt somit 7218 Tonnen in einem Mehrwerth von Fr. 261,318.

Der Durchschnittspreis dieser Kohlen stieg von Fr. 26. 50 Cts. pro Tonne Ende 1890 auf Fr. 29 pro Tonne per Ende 1891, also um Fr. 2. 50 Cts. pro Tonne; während der Lagerbestand Ende 1890 dem ungefähren Bedarf für vier Monate entsprach, wird pro Ende 1891 ein solcher von fünf Monaten ausgewiesen. Eine weitere Vermehrung um ca. 440 Tonnen fällt auf Coaks im Werthe von Fr. 17,600, welche im II. Semester 1891 geliefert wurden, und auf diverse andere Artikel mit Fr. 18,230.

b) Materialrechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb.

Die Vermehrung dieser Vorräthe um den Betrag von Fr. 374,264. 03 Cts. rührt hauptsächlich von der Anschaffung von Oberbaumaterialien im Jahre 1891 her, welche erst später zur Verrechnung gelangen. So z. B. sind für den Bau der Linie Koblenz-Stein bestimmt und pro 1892 zu verrechnen: 949 Tonnen Stahlschienen, 26.8 Tonnen Schienenbefestigungsmittel und 595 Tonnen eiserne Normalschwellen im Werthe von Fr. 211,300; im Fernern sind für den Bau der anderen neuen Linien angeschafft worden: 318 Tonnen Stahlschienen Profil V für Weichenverbindungen und 106 Tonnen Stahlvollschienen für Weichenzungen, Werth Fr. 58500; endlich wurden 328 Tonnen eiserne Normal- und eiserne Weichen- und Kreuzungsschwellen, Werth Fr. 41500, 20000 föhrene Holzschwellen und 230 m^3 eichene Bahnhofhölzer, Werth Fr. 98000, geliefert zur Verwendung als Ersatz beschädigter Stücke auf dem bisherigen Netz. Die übrigen Vorräthe weisen eine Werthverminderung von ca. Fr. 35000 aus.

c) Werkstätte-Konto.

Die Erhöhung dieses Konto um Fr. 68,297. 51 Cts. fällt hauptsächlich dem Konto „Unvollendete Arbeiten“ zur Last für Einrichtung und Abänderung kontinuirlicher Bremsen an Lokomotiven und Wagen, die erst im laufenden Jahre zur Verrechnung gelangen können.

VIII. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren und Kreditoren.

Laut den der Bilanz beigegebenen Ausweisen betragen die

Diversen Debitoren per 31. Dezember 1891	Fr.	176,207. 32 Cts.
per 31. Dezember 1890 dagegen	„	433,943. 15 „
Verminderung	Fr.	257,735. 83 Cts.

welche hauptsächlich von der bereits erwähnten veränderten Einstellung des Konto „Unvollendete Bauobjekte“ in die Bilanz pro 1891 unter „Debitoren“ Kapitel I. C herrührt, welcher Posten im Jahr 1890 mit Fr. 306,780. 63 Cts. noch unter obigem Titel eingereiht war.

Die „Diversen Kreditoren“ betragen

per 31. Dezember 1891	Fr.	1,098,621. 55 Cts.
per 31. Dezember 1890 dagegen	„	1,621,931. 62 „
Verminderung	Fr.	523,310. 07 Cts.

Der Konto „Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten“ erzeigte per Ende 1890 einen Saldo von Fr. 523,607. 81 Cts. zu deren Gunsten, während dieser per Ende 1891 mit Fr. 31,048. 54 Cts. Debitor geworden ist; diese Verminderung ist auf Verschiebungen zurückzuführen, indem die Saldiguthaben aus den direkten Verkehren mit den ausländischen Bahngesellschaften gegen Ende 1890 wesentlich zurückgingen. Unter dem gleichen Konto stehen auch, wie im vorjährigen Berichte schon erwähnt, die von der Nordostbahn bedingt anerkannten, aber noch nicht bezahlten Konzessionsgebühren an den Bund pro 1888, 1889 und 1890, zuzüglich Gebühr für die Linie Zürich-Zug-Luzern pro 1890 und 1891, im Gesammtbetrage von Fr. 203,370. 53 Cts.

B. Passiven.

1. Der Titel „Schwebende Schulden“ weist gegenüber dem Jahr 1890 eine Verminderung aus von . . . . . Fr. 507,032. 39 Cts.

Hievon entfallen auf die einzelnen Titel:

als Verminderung	Fr.	4,500. — Cts.	Gekündigte, aber noch nicht eingelöste Obligationen.
	„	523,310. 07 „	Die bereits unter der vorhergehenden Ziffer VIII berührte Differenz auf Titel „Diverse Hauptbuch-Kreditoren“.
	Fr.	527,810. 07 Cts.	

als Vermehrung	Fr.	6,781. — Cts.	Ausstehende Coupons und Ratazinse.
	„	4,493. 10 „	Baarkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten.
	„	9,503. 58 „	Noch nicht ausgeschiedene Guthaben von Unterstützungs-, Kranken- und Kautionskassen von Angestellten.
	Fr.	20,777. 68 Cts.	
Netto-Verminderung wie oben	Fr.	507,032. 39 Cts.	

2. Die „Spezialfonds“ erzeigen eine Vermehrung der Saldi von . . . . . Fr. 235,568. 14 Cts.
herrührend von dem ausserordentlichen Zuschuss in den Versicherungsfond (siehe Seite 14); der Erneuerungsfond hat auch im Berichtsjahr die statutarische Maximalhöhe von 8 Millionen Franken beibehalten.

3. Der neue Konto „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ ist auf Seite 24 erwähnt worden; derselbe erzeigt die Summe von . . . . . Fr. 1,308,117. 40 Cts.

4. Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn weist eine Verminderung von . . . . . Fr. 839,999. 30 Cts.
aus, welche in Abschnitt IV. D dieses Berichtes unter „Finanzergebniss“ 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 3,636,115 Kilometer zurückgelegt. Die Betriebslänge des eigenen Netzes wuchs mit der am 12. August eröffneten Linie Dielsdorf-Niederweningen von 564 auf 571 Kilometer. Die durchschnittliche Betriebslänge des Jahres betrug 567 Kilometer.

Im Jahr 1891 wurden im Ganzen 246,166 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 403 Zugskilometer mehr als im Jahr 1890 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

	1890 Kilometer	1891 Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge . . .	2,418,138	2,681,769
2. Gemischte Züge	331,036	249,672
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung .	338,327	375,017
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt) .	28,188	34,770
	3,115,689	3,341,228
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	38,455	15,717
2. Fakultativ-Güterzüge	235,805	279,170
	3,389,949	3,636,115

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1890 (564 Kilometer)				1891 (567 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1890		Mindereinnahme gegenüber 1890	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
6,303,140	77	36.68	I. Ertrag des Personentransportes	6,268,144	10	36.19	—	—	34,996	67
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
441,521	*39*	*2.58*	1. Vom Gepäck	*456,579*	*06*	*2.63*	*15,057*	*67*	—	—
272,434	*77*	*1.58*	2. Von Thieren	*262,870*	*74*	*1.52*	—	—	*9,564*	*03*
9,256,553	*27*	*53.86*	3. Von Gütern	*9,395,737*	*52*	*54.25*	*139,184*	*25*	—	—
9,970,509	43	58.02		10,115,187	32	58.40	144,677	89	—	—
16,273,650	20	94.70		16,383,331	42	94.59	109,681	22	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
848,451	*03*	*4.93*	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	*844,401*	*21*	*4.88*	—	—	*4,049*	*82*
44,149	*96*	*0.26*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	*71,469*	*14*	*0.41*	*27,319*	*18*	—	—
18,623	*37*	*0.11*	3. Sonstige Einnahmen . . .	*20,439*	*11*	*0.12*	*1,815*	*74*	—	—
911,224	36	5.30		936,309	46	5.41	25,085	10	—	—
17,184,874	56	100	. . . **Total der Einnahmen** . .	17,319,640	88	100	134,766	32	—	—

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre dürfen als befriedigend bezeichnet werden. Die Mindereinnahme gegenüber dem Vorjahr ist gering; sie ergibt sich aus niedrigeren Einnahmen in der Früh- und Hochsaison in Folge ungünstiger Witterung, insbesondere aber aus dem Rückgang in den Einnahmen pro Juli, die im Vorjahre wegen des eidgenössischen Schützenfestes eine ausnahmsweise Steigerung erfahren hatten, und erreichte deshalb keinen höhern Betrag, weil in den Herbst- und Wintermonaten erhebliche Mehreinnahmen erzielt wurden. Die Einnahmen aus Billeten I. und II. Klasse aller Art sind stabil geblieben oder zurückgegangen, dagegen jene aus Billeten III. Klasse durchweg bessere geworden; wenn auch der Hauptposten (gewöhnliche Hin- und Rückfahrtsbillete) in III. Klasse fast unverändert geblieben ist, so bedeutet dies in Anbetracht des ausnahmsweisen Verkehrs während des Schützenfestes 1890 doch eine Besserung pro 1891 im Allgemeinen. Unmerklich, aber stätig, verschiebt sich das Klassenverhältniss etwas zu Gunsten der III. Klasse, was wohl vorwiegend aus der Einstellung von Wagen III. Klasse in nahezu alle Schnellzüge sich erklärt. Die Schwankungen im Verkehre der einzelnen Stationen sind nicht unerheblich; es gibt Stationen, deren Verkehr seit Jahren fast unverändert geblieben ist, wie z. B. Romanshorn (1887 noch die sechste im Range, jetzt die zehnte), während z. B. Thalweil die benachbarten Stationen Horgen und Wädensweil überflügelt hat und zum sechsten Range aufgestiegen ist.

Die Verminderung der Einnahmen aus Viehtransporten hängt zum Theil mit der Gestaltung der Zollverhältnisse in Frankreich zusammen, welche auf die Einfuhr von Kleinvieh aus Oesterreich hemmend einwirkten.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre sind auf der Zahl der Tonnenkilometer erzielt worden. Die mittlere Einnahme pro Tonnenkilometer ist stabil geblieben, obschon man aus der Vergleichung der Gewichtsmengen, welche auf die einzelnen Tarifklassen entfallen, hätte vermuthen können, dass diese Durchschnittsziffer eher eine rückgängige Bewegung gemacht haben würde. Dass dem nicht so ist, rührt hauptsächlich daher, dass die Posten, wo sich die grössten Differenzen zeigen, sich ungefähr decken: die beträchtliche Verminderung der Transporte nach Spezialtarif Ib und IIb und die Vermehrung in Spezialtarif IIIb. Erstere ist durch das Ausbleiben der Getreidetransporte im Transit über die Nordostbahn, durch die Abnahme der Obst- und Weintransporte in Folge der ungünstigen Ernten und durch den Ausfall an Transporten für die Eisen- und Textilindustrie veranlasst; letztere bezieht sich auf vermehrte Transporte von Baumaterial und Brennstoffen. Getreide- und Weintransporte im Transit über die Nordostbahn und Obsttransporte im Export ergeben aber annähernd dieselben Durchschnittstaxen, wie interne Bau- und Brennmaterialtransporte in Verbindung mit der numerisch schwächern Vermehrung der Transporte einiger höhern Klassen.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1890		1891		1890		1891	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	26,154	0.37	24,335	0.34	172,344. 15	2.73	157,354. 04	2.52
„ „ . . II. „	242,755	3.45	239,738	3.31	735,324. 87	11.67	684,553. 12	10.92
„ „ . . III. „	1,340,678	19.08	1,413,037	19.50	1,431,687. 05	22.71	1,500,142. 63	23.87
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	3,661	0.05	2,785	0.04	2,445. 72	0.04	1,594. 34	0.03
„ „ . . III. „	70,482	1.00	50,628	0.70	30,621. 96	0.49	22,225. 40	0.36
Hin- und Rückfahrt . . I. „	9,740	0.14	9,706	0.13	32,575. 06	0.52	31,140. 79	0.50
„ „ „ . . II. „	495,938	7.06	509,098	7.03	626,048. 93	9.93	626,001. 34	9.99
„ „ „ . . III. „	3,606,706	51.32	3,653,002	50.42	2,314,108. 77	36.71	2,314,243. 67	36.93
Abonnementsbillete . . II. „	126,136	1.79	121,509	1.68	90,453. 59	1.43	83,169. 42	1.33
„ . . III. „	632,878	9.01	746,640	10.31	133,349. 43	2.12	151,921. 18	2.43
Militär- u. Polizeitransporte III. „	46,001	0.66	78,556	1.08	45,110. 90	0.72	76,847. 41	1.23
Gesellschaften und Schulen I. „	29	0.00	3	0.00	126. 94	0.00	128. 46	0.00
Gesellschaften und Schulen II. „	17,684	0.25	10,536	0.14	7,477. 37	0.12	9,367. 29	0.15
Gesellschaften und Schulen III. „	120,587	1.72	100,931	1.39	122,965. 37	1.95	113,741. 16	1.82
Lust- und Rundfahrten . I. „	1,832	0.03	1,912	0.03	52,220. 45	0.83	16,250. 49	0.26
Lust- und Rundfahrten . II. „	17,825	0.25	16,449	0.23	70,612. 81	1.12	52,435. 53	0.84
Lust- und Rundfahrten . III. „	30,405	0.43	30,666	0.42	57,463. 93	0.91	59,145. 93	0.94
Coupons für kombinirbare Rundreise-Billete . I. „	17,615	0.25	15,444	0.21	55,581. 87	0.88	45,459. 88	0.73
Coupons für kombinirbare Rundreise-Billete . II. „	122,747	1.75	117,117	1.61	214,457. 46	3.40	206,443. 71	3.30
Coupons für kombinirbare Rundreise-Billete . III. „	97,721	1.39	102,927	1.43	108,164. 14	1.72	115,978. 31	1.85
Total	7,027,574	100	7,245,019	100	6,303,140. 77	100	6,268,144. 10	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	55,370	0.79	51,400	0.71	312,848. 47	4.96	250,333. 66	3.99
II. „	1,026,746	14.61	1,017,232	14.04	1,746,820. 75	27.72	1,663,564. 75	26.54
III. „	5,945,458	84.60	6,176,387	85.25	4,243,471. 55	67.32	4,354,245. 69	69.47
Total	7,027,574	100	7,245,019	100	6,303,140. 77	100	6,268,144. 10	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	24,067	.	24,984	.	441,521. 39	.	456,579. 06	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	7,735	3.59	9,219	5.20	272,434. 77	.	262,870. 74	.
„ II	51,322	23.85	48,084	27.11				
„ III	87,043	40.44	68,777	38.78				
„ IV	69,129	32.12	51,280	28.91				
Total	215,229	100	177,360	100	272,434. 77	.	262,870. 74	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	69,075	3.46	72,532	3.53	8,590,285. 61	92. 80	8,757,394. 17	93.21
Stückgutklasse I	134,716	6.75	132,623	6.45				
„ II	143,105	7.17	146,020	7.10				
Wagenladungsklasse A . . .	62,142	3.11	64,953	3.16				
„ B . . .	89,536	4.49	95,188	4.63				
Spezial-Tarif Ia	40,319	2.02	38,284	1.86				
„ Ib	333,378	16.72	299,308	14.56				
„ IIa	17,847	0.89	17,090	0.83				
„ IIb	105,911	5.31	92,510	4.50				
„ IIIa	49,778	2.49	50,752	2.47				
„ IIIb	948,488	47.59	1,046,748	50.91				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	666,267. 66	7. 20	638,343. 35	6.79
Total	1,994,295	100	2,056,008	100	9,256,553. 27	100	9,395,737. 52	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	16,273,650. 20	.	16,383,331. 42	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1891 = 567 Kilom., 1890 = 564 Kilom.)		1890	1891
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	11,175.78	11,054.93
„ „ Reisenden	„	0.90	0.87
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.45	4.37
Zahl der Personenkilometer		141,534,109	143,554,180
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.16	19.81
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	250,947	253,182
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	12,460	12,778
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	5.54	5.33
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	782.85	805.25
„ „ Tonne	„	18.35	18.27
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	56.43	56.40
„ „ Reisenden	„	6.28	6.30
Zahl der Tonnenkilometer		782,460	809,544
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	32.51	32.40
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,387	1,428
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	43	44
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.42	3.45
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	483.04	463.62
„ „ Stück	„	1.27	1.48
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	24.91	27.39
Zahl der Tonnenkilometer		1,093,765	959,827
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	16,412.32	16,570.96
„ „ Tonne	„	4.64	4.57
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	9.09	9.09
Zahl der Tonnenkilometer		101,806,424	103,359,026
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	51.05	50.27
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	180,508	182,291
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	3,536	3,626
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.67	1.64
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	28,853.99	28,894.76
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,615.65	1,651.34
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	30,469.64	30,546.10

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 . .	476,899	1,409	12,471	4,953	10,126	8,621	4,485	5,884	3,154	22,564	777	3,768	2,445	62,599	129,376
Februar . .	442,790	1,417	11,177	4,970	10,414	9,363	4,673	6,227	3,001	23,272	1,156	4,567	2,810	72,136	142,589
März . . .	521,491	1,655	12,250	4,728	11,455	12,702	5,228	7,283	3,205	27,364	1,202	8,631	4,786	88,707	175,291
April . . .	582,231	1,836	11,840	4,905	11,648	14,137	5,603	7,489	3,312	29,770	1,367	6,630	5,833	95,488	186,182
Mai	733,672	2,098	13,249	8,131	10,799	12,662	5,328	6,567	3,137	26,541	1,243	5,925	4,575	96,513	181,421
Juni . . .	593,269	2,113	12,981	5,187	10,209	11,943	4,898	6,370	2,839	22,158	1,230	7,344	4,575	96,959	173,712
Juli	701,285	2,747	12,225	6,473	10,685	11,992	5,253	5,696	3,263	20,217	1,574	6,020	5,045	96,530	172,748
August . . .	743,767	2,960	16,595	6,816	10,794	11,235	4,984	6,704	3,240	21,760	1,301	5,823	4,148	88,526	165,331
September .	714,688	2,555	22,553	6,200	11,572	12,544	5,628	8,022	3,089	24,116	1,714	6,006	4,437	91,671	174,999
Oktober . .	660,743	2,437	20,679	6,930	12,534	16,488	7,607	15,077	3,379	25,113	2,589	23,224	4,905	100,909	218,755
November . .	562,228	2,045	15,699	7,926	11,391	13,204	5,899	10,370	3,285	28,366	1,698	8,658	4,186	85,125	180,108
Dezember . .	511,956	1,712	15,641	5,313	10,996	11,129	5,367	9,499	3,380	28,067	1,239	5,914	3,007	71,585	155,496
Total	7,245,019	24,984	177,360	72,532	132,623	146,020	64,953	95,188	38,284	299,308	17,090	92,510	50,752	1,046,748	2,056,008
gegenüber 1890:															
mehr . . .	217,445	917	—	3,457	—	2,915	2,811	5,652	—	—	—	—	974	98,260	61,713
weniger . .	—	—	37,939	—	2,093	—	—	—	2,035	34,070	757	13,401	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1891		per Bahnkilometer 1890	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	334,584	36	24,064	96	17,226	40	604,289	95	980,165	67	1,737	88	1,742	77
Februar . .	334,691	64	23,242	47	16,524	05	645,354	44	1,019,812	60	1,808	17	1,780	44
März . . .	416,663	70	28,665	78	20,034	76	802,440	77	1,267,805	01	2,247	88	2,152	97
April . . .	492,172	42	33,235	53	20,140	74	830,566	89	1,376,115	58	2,439	92	2,289	03
Mai	627,363	20	37,975	22	20,580	54	793,749	52	1,479,668	48	2,623	53	2,586	35
Juni	541,789	96	38,873	54	19,456	12	782,859	17	1,382,978	79	2,452	09	2,351	95
Juli	712,362	48	54,020	81	20,111	15	762,473	18	1,548,967	62	2,746	40	3,065	21
August . . .	781,135	74	59,571	57	26,763	82	753,430	76	1,620,901	89	2,848	69	2,882	06
September .	680,190	60	49,711	23	36,354	48	857,584	76	1,623,841	07	2,843	85	2,767	54
Oktober . .	550,370	73	43,543	54	25,662	90	991,254	58	1,610,831	75	2,821	07	2,944	50
November . .	417,405	04	34,156	19	20,144	43	823,895	51	1,295,601	17	2,269	—	2,269	88
Dezember . .	379,414	23	29,518	22	19,871	35	747,837	99	1,176,641	79	2,060	67	2,021	29
Total	6,268,144	10	456,579	06	262,870	74	9,395,737	52	16,383,331	42	28,894	76	28,853	99
gegenüber 1890:														
mehr . . .	—	—	15,057	67	—	—	139,184	25	109,681	22	40	77	—	—
weniger . .	34,996	67	—	—	9,564	03	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1890		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	59,044	205	940	14,878	28,694	43,572	- 5,457	+ 2,246	26	7
2. Horn	19,478	38	59	6,826	7,429	14,255	- 288	- 875	82	27
3. Arbon	56,784	172	800	2,370	7,651	10,021	- 2,751	- 914	28	40
4. Egnach	23,781	58	529	1,772	4,618	6,390	+ 2,013	+ 1,070	62	53
5. Romanshorn	112,751	470	6,509	181,316	28,196	209,512	+ 2,023	- 29,008	10	2
6. Uttweil	12,799	26	53	813	850	1,663	+ 977	- 1,162	114	111
7. Kessweil	11,728	20	94	953	1,307	2,260	- 234	+ 157	119	103
8. Güttingen	15,785	18	138	697	1,657	2,354	- 966	- 506	104	102
9. Altnau	15,694	44	239	391	798	1,189	- 1,025	- 424	105	124
10. Münsterlingen	20,039	41	146	680	2,585	3,265	+ 237	- 632	77	87
11. Kreuzlingen	22,404	96	124	2,969	4,780	7,749	- 814	- 667	65	48
12. Konstanz	62,445	283	422	18,135	7,371	25,506	- 1,262	- 1,041	23	14
13. Emmishofen-Egelshofen	20,509	43	122	3,573	3,876	7,449	- 244	+ 1,262	73	50
14. Tägerweilen	19,025	34	60	498	903	1,401	- 501	- 503	86	118
15. Ermatingen	28,816	149	362	1,471	1,395	2,866	+ 380	- 44	52	92
16. Mannenbach	10,027	30	102	678	470	1,148	+ 698	+ 187	124	125
17. Berlingen	7,860	14	94	576	616	1,192	+ 473	+ 59	133	123
18. Steckborn	20,979	72	167	1,951	2,270	4,221	+ 1,986	+ 136	69	71
19. Mammern	14,378	26	156	384	715	1,099	+ 1,240	+ 227	109	126
20. Eschenz	7,711	17	198	888	1,012	1,900	+ 49	+ 117	134	107
21. Stein am Rhein	21,526	71	643	3,371	3,586	6,957	+ 328	+ 311	68	52
22. Etzweilen	6,317	7	423	321	217	538	- 154	+ 21	139	141
23. Hemmishofen	7,482	4	190	806	706	1,513	+ 431	- 467	136	115
24. Ramsen	10,659	11	1,558	971	377	1,348	+ 514	- 721	121	120
25. Arlen-Rielasingen	13,259	10	17	1,991	3,915	5,906	+ 812	+ 348	113	60
26. Singen	16,665	14	7,936	18,408	11,628	30,036	+ 783	- 6,635	100	11
27. Stammheim	19,790	75	2,075	2,706	2,594	5,300	+ 1,393	- 5	80	65
28. Ossingen	11,636	24	1,082	789	860	1,649	+ 1,667	+ 33	120	112
29. Thalheim-Altikon	14,322	32	318	903	450	1,353	+ 1,055	+ 273	110	119
30. Dynhard	8,552	13	104	977	731	1,708	+ 1,091	+ 210	129	109
31. Seuzach	9,584	8	58	276	222	498	+ 1,102	- 743	126	142
32. Oberwinterthur	11,927	16	35	348	3,244	3,592	+ 2,555	- 1,067	117	82
33. Amrisweil	59,230	287	2,421	4,954	15,393	20,347	- 4,775	+ 6,349	25	21
34. Erlen	29,117	118	1,348	1,409	2,284	3,693	- 2,486	+ 554	51	79
35. Sulgen	44,135	97	592	1,536	1,603	3,139	+ 1,367	+ 738	34	89
36. Kradolf	18,990	60	55	1,276	2,870	4,146	+ 652	- 249	87	73
37. Sitterthal	12,172	49	140	2,507	7,635	10,143	- 626	+ 1,639	116	38
38. Bischofszell	36,546	181	1,965	2,462	6,533	8,995	+ 494	+ 930	41	44
39. Hauptweil	14,930	43	308	906	3,971	4,877	+ 193	+ 209	108	68
Übertrag	928,876	2,976	32,582	288,736	176,012					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1890		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	928,876	2,976	32,582	288,736	176,012					
40. Arnegg	18,364	47	219	296	4,245	4,541	– 357	– 348	91	70
41. Gossau	25,090	39	900	438	2,671	3,109	+ 146	– 69	59	90
42. Bürglen	37,212	89	789	3,972	9,191	13,163	– 1,668	– 298	40	31
43. Weinfelden	62,177	236	2,355	3,275	8,189	11,464	– 7,285	– 719	24	35
44. Märstetten	35,998	65	2,642	4,884	8,424	13,308	– 1,722	+ 376	42	30
45. Müllheim-Wigoltingen .	41,653	115	1,225	3,150	5,298	8,448	– 2,092	+ 419	37	45
46. Felben	31,540	44	1,133	1,339	1,329	2,668	– 1,408	+ 15	47	94
47. Frauenfeld . . .	112,066	383	2,646	10,546	24,889	35,435	+ 8,672	– 2,688	11	9
48. Islikon	45,416	60	328	784	1,177	1,961	+ 5,853	– 280	33	106
49. Wiesendangen . . .	42,877	17	228	404	603	1,007	+ 6,101	– 709	35	129
50. Winterthur . . .	415,831	1,408	4,795	41,739	110,664	152,403	– 10,635	+ 12,526	2	3
51. Hettlingen	23,600	18	81	534	556	1,090	+ 3,470	+ 232	64	127
52. Henggart	25,140	93	864	1,436	1,220	2,656	– 163	– 121	58	95
53. Andelfingen . . .	35,245	122	1,048	2,224	1,984	4,208	+ 1,816	– 61	44	72
54. Marthalen	27,712	80	1,103	2,906	3,278	6,184	– 1,080	+ 522	53	58
55. Dachsen	23,446	61	148	229	661	890	+ 1,131	+ 242	63	133
56. Schaffhausen .	80,054	512	4,764	37,652	25,771	63,423	+ 3,371	+ 6,476	18	4
57. Töss	15,527	48	14	6,111	24,255	30,366	– 1,065	+ 1,547	107	10
58. Wülflingen . . .	10,195	13	18	4,980	7,295	12,275	– 1,992	– 2,267	123	34
59. Pfungen-Neftenbach	26,025	34	84	11,431	9,593	21,024	– 2,372	+ 1,741	57	16
60. Embrach-Rorbas . .	41,627	113	221	5,829	7,056	12,885	+ 268	– 322	38	32
61. Bülach	57,813	149	1,725	3,591	9,978	13,569	+ 6,226	+ 4,175	27	29
62. Niederglatt . .	24,132	75	404	1,449	1,195	2,644	+ 1,269	+ 72	61	95
63. Buchs (Zürich) .	4,403	10	60	147	103	250	– 172	+ 31	145	147
64. Otelfingen . .	12,547	50	76	1,470	234	1,704	+ 672	+ 337	115	110
65. Würenlos . .	18,433	45	30	330	273	603	+ 4,833	– 64	90	139
66. Glattfelden . . .	8,825	32	72	383	927	1,310	+ 496	– 6	128	121
67. Eglisau	29,827	182	1,667	2,119	1,543	3,662	+ 68	– 2,090	47	81
68. Zweidlen	2,546	4	48	581	1,399	1,980	+ 193	– 328	149	105
69. Weiach-Kaiserstuhl .	16,761	45	376	1,974	1,435	3,409	+ 2,240	– 264	99	83
70. Rümikon	4,141	13	89	2,517	102	2,619	– 33	– 1,520	146	97
71. Reckingen	6,135	7	46	5,074	686	5,760	+ 340	– 188	140	62
72. Zurzach	18,113	97	310	1,759	1,570	3,329	+ 702	+ 120	93	84
73. Koblenz . . .	18,838	23	504	5,822	4,692	10,514	+ 254	+ 1,734	89	37
74. Kemptthal	50,344	36	219	2,326	5,266	7,592	– 2,178	+ 279	31	49
75. Effretikon	87,247	56	2,216	3,404	2,892	6,296	– 3,090	+ 2,396	14	54
76. Illnau	20,622	55	594	786	2,537	3,323	+ 216	+ 792	72	85
77. Fehraltorf	17,943	49	551	1,247	1,978	3,225	+ 1,971	+ 344	96	88
78. Pfäffikon	33,953	128	570	2,861	10,829	13,690	+ 981	– 186	45	28
Übertrag . . .	2,538,294	7,629	67,738	470,735	482,000					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1890		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,538,294	7,629	67,738	470,735	482,000					
79. Kempten	18,932	140	316	1,620	4,612	6,232	+ 1,320	+ 296	88	57
80. Wetzikon	13,771	31	78	1,621	4,146	5,767	+ 1,339	+ 742	111	61
81. Hinweil	16,104	67	276	776	3,001	3,777	+ 952	+ 86	103	75
82. Bassersdorf . . .	29,828	72	307	514	1,592	2,106	+ 3,304	– 202	48	104
83. Kloten	20,283	124	196	1,028	864	1,892	+ 2,501	+ 79	74	108
84. Seebach	2,256	11	8	1,147	2,573	3,720	+ 263	+ 1,881	150	78
85. Affoltern b. H. . .	3,754	5	15	57	140	197	– 640	+ 52	147	149
86. Regensdorf-Watt. .	9,044	19	47	353	442	795	+ 286	+ 4	127	134
87. Buchs-Dällikon . .	8,536	13	34	96	289	385	+ 17	– 12	130	145
88. Dietlikon	27,501	23	75	858	1,950	2,808	– 27	– 461	54	93
89. Wallisellen . . .	83,074	78	125	2,229	2,880	5,109	+ 4,249	+ 135	17	67
90. Örlikon*)	211,098	138	316	6,289	22,423	28,712	+ 25,885	+ 2,559	3	13
91. Glattbrugg . . .	15,678	34	46	158	766	924	+ 2,182	+ 75	106	130
92. Rümlang	19,850	21	72	735	3,001	3,736	+ 2,089	– 68	79	76
93. Oberglatt	17,964	53	254	231	231	462	+ 2,373	+ 32	95	144
94. Niederhasli . .	7,615	40	102	312	345	657	+ 589	+ 453	135	138
95. Dielsdorf . . .	32,003	87	834	40,781	4,028	44,809	– 2,765	+ 1,692	46	6
96. Steinmaur . . .	4,595	17	62	2,217	329	2,546	+ 4,595	+ 2,546	144	98
97. Schöfflisdorf . .	6,004	20	27	113	108	221	+ 6,004	+ 221	141	148
98. Niederweningen .	5,035	10	193	378	200	578	+ 5,035	+ 578	143	140
99. Zürich†	958,444	4,967	9,120	100,510	398,666	499,176	+ 9,748	+ 43,212	1	1
100. Wiedikon-Aussersihl .	17,001	51	15	—	2	2	+ 17,001	+ 2	98	150
101. Enge	158,379	307	251	2,699	5,115	7,814	– 6,638	+ 3,390	4	47
102. Wollishofen . . .	48,463	46	99	17,889	29,396	47,285	+ 4,002	+ 4,316	32	5
103. Bendlikon (Kilchberg) .	97,130	47	82	412	1,143	1,555	+ 8,149	– 1,158	12	114
104. Rüschlikon . . .	63,034	63	93	786	2,947	3,733	+ 6,666	+ 409	22	77
105. Thalweil	132,059	157	270	3,741	17,116	20,857	+ 8,128	– 560	6	18
106. Oberrieden . . .	42,155	52	115	1,857	2,130	3,987	+ 3,849	+ 240	36	74
107. Horgen	131,344	397	235	7,116	13,789	20,905	+ 5,040	+ 1,119	7	17
108. Au (Zürich) . . .	19,991	52	106	—	480	480	– 100	– 10	78	143
109. Wädensweil . .	126,369	416	895	14,584	25,670	40,254	+ 16,675	+ 11,366	8	8
110. Richtersweil . . .	77,602	254	640	8,043	14,281	22,324	+ 4,072	+ 949	19	15
111. Pfäffikon (Schwyz)	20,774	37	457	1,349	2,333	3,682	+ 2,300	+ 1,690	71	80
112. Lachen	35,422	110	3,352	3,356	5,085	8,441	+ 3,311	+ 551	43	46
113. Siebnen (Wangen) .	26,285	45	912	1,488	4,618	6,106	+ 988	+ 247	56	59
114. Reichenburg . . .	18,056	68	584	577	1,015	1,592	+ 842	+ 266	94	113
115. Bilten	10,197	14	161	250	522	772	– 42	+ 102	122	135
116. Ziegelbrücke .	9,585	14	103	869	182	1,051	+ 498	+ 88	125	128
117. N.-O.-Urnen . . .	19,683	47	105	639	2,641	3,280	– 1,017	– 155	81	86
118. Näfels-Mollis . . .	20,193	71	130	3,504	5,263	8,767	– 173	+ 1,026	76	42
Übertrag . . .	5,123,385	15,847	88,846	701,917	1,068,314					

*) 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 1890		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	5,123,385	15,847	88,846	701,917	1,068,314					
119. Netstall	11,851	45	98	1,468	5,536	7,004	+ 525	– 1,238	118	51
120. Glarus	73,868	289	1,000	6,487	14,266	20,753	+ 3,582	– 85	20	19
121. Ennenda	22,157	56	26	1,007	8,402	9,409	+ 417	+ 200	66	41
122. Mitlödi	19,163	31	20	621	1,778	2,399	– 339	– 3,042	85	101
123. Schwanden . . .	50,868	91	1,089	4,876	10,451	15,327	– 258	+ 339	30	25
124. Nidfurn-Haslen . .	18,275	24	80	492	1,993	2,485	– 271	– 131	92	99
125. Luchsingen . . .	26,918	37	50	1,513	4,753	6,266	+ 762	– 3,341	55	55
126. Diesbach	8,297	6	53	335	380	715	– 277	– 362	132	136
127. Rüti (Glarus) . . .	5,914	7	107	372	1,116	1,488	+ 102	+ 182	142	117
128. Lintthal . . .	20,867	50	281	2,177	3,225	5,402	– 322	– 139	70	63
129. Altstetten	114,679	99	96	6,088	9,315	15,403	+ 10,592	+ 1,557	9	24
130. Schlieren	53,430	50	1,080	2,629	5,970	8,599	+ 5,951	+ 276	29	43
131. Dietikon	83,249	102	589	6,214	9,853	16,067	+ 6,028	+ 3,286	16	23
132. Killwangen	24,312	33	125	372	520	892	+ 3,441	– 311	60	131
133. Wettingen	20,264	27	45	2,434	2,891	5,325	+ 652	+ 1,049	75	64
134. Baden-Oberstadt .	21,872	49	63	10,133	2,587	12,720	– 1,720	– 3,734	67	33
135. Dätwyl	8,333	27	121	1,065	1,399	2,464	– 342	– 361	131	100
136. Mellingen	19,325	84	458	3,923	1,254	5,177	+ 43	– 335	84	66
137. Mägenwyl	3,444	9	24	4,084	653	4,737	+ 51	+ 1,137	148	69
138. Othmarsingen . .	6,482	16	97	507	206	713	– 478	– 284	138	137
139. Lenzburg . . .	29,700	104	900	3,833	7,619	11,452	+ 115	+ 447	50	36
140. Hunzenschwyl . .	7,458	20	8	92	193	285	+ 1,030	– 34	137	146
141. Suhr	13,426	22	924	644	866	1,510	+ 3,144	– 3,680	112	116
142. Baden	148,603	710	884	4,482	14,238	18,720	+ 7,862	+ 884	5	22
143. Turgi.	69,579	55	675	2,292	3,966	6,258	+ 1,118	+ 215	21	56
144. Siggenthal . . .	16,184	60	168	7,923	2,189	10,112	+ 678	+ 1,338	102	39
145. Döttingen-Klingnau .	19,437	71	616	1,180	1,791	2,971	+ 116	– 786	83	91
146. Brugg	83,314	207	4,216	12,455	8,006	20,461	+ 4,495	+ 2,046	15	20
147. Schinznach	16,618	51	70	177	713	890	– 209	+ 207	101	132
148. Wildegg	40,155	58	402	8,476	6,688	15,164	– 522	+ 4,077	39	26
149. Ruppersweil . . .	17,477	15	29	357	930	1,287	+ 3,164	– 76	97	122
150. Aarau	90,735	335	1,830	17,058	11,779	28,837	+ 7,618	+ 1,049	13	12
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn und fremde Bahnen . . .	519,585	4,563	47,564	749,305	353,148	1,102,453	+ 8,092	+ 41,872		
Rundfahrten	284,515	—	—	—	—	—	– 3,286	—		
Transitverkehr	151,280	1,734	24,726	489,020	489,020	978,040	– 6,586	+ 10,164		
Total	7,245,019	24,984	177,360	2,056,008	2,056,008					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1890	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	13,427	4,322	10,184	3,228	23,611	7,550	- 3,418	+ 271
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	24,101	18,624	18,735	9,645	42,836	28,269	- 3,657	- 5,586
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	64,188	40,931	64,752	209,905	128,940	250,836	+ 5,340	+ 4,254
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	248,115	83,824	220,160	73,848	468,275	157,672	+ 15,386	+ 3,507
Tössthalbahn	8,741	14,152	11,006	5,665	19,747	19,817	- 4,935	- 1,495
Südostbahn	42,369	5,352	17,023	2,488	59,392	7,840	+ 9,554	- 1,029
Uetlibergbahn	50	—	—	—	50	—	- 43	—
Gotthardbahn und Italien †	4,876	15,515	2,917	27,156	7,793	42,671	- 629	+ 5,619
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	104,804	142,045	109,044	123,404	213,848	265,449	+ 17,019	+ 2,043
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	55,734	15,216	48,313	212,240	104,047	227,456	+ 1,273	+ 26,349
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	7,862	4,891	10,112	18,197	17,974	23,088	+ 1,388	+ 5,005
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	5,974	7,118	3,679	46,760	9,653	53,878	- 1,009	+ 13,831
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	4,382	1,158	3,660	16,769	8,042	17,927	+ 1,115	- 10,896
Total	584,623	353,148	519,585	749,305	1,104,208	1,102,453	+ 37,384	+ 41,873

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

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	24	953	22	202	46	1,155	+ 12	+ 42
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	562	813	373	9,901	935	10,714	+ 90	+ 515
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	5,246	2,178	6,409	1,500	11,655	3,678	- 797	- 1,325
Tössthalbahn	86	297	121	278	207	575	+ 29	+ 106
Südostbahn	1,716	144	300	36	2,016	180	- 2,479	- 225
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	163	577	31	1,261	194	1,838	- 7	+ 344
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	523	999	812	5,684	1,335	6,683	- 362	+ 473
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	243	249	205	501	448	750	- 46	+ 186
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	826	801	613	4,110	1,439	4,911	- 181	+ 641
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	320	32	260	970	580	1,002	+ 152	- 144
Übertrag .	9,709	7,043	9,146	24,443	18,855	31,486		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1890	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	9,709	7,043	9,146	24,443	18,855	31,486		
Zürichsee-Dampfboote	9	3,056	20	348	29	3,404	+ 8	- 477
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	10,624	32,818	13,463	10,692	24,087	43,510	+ 1,432	- 3,523
Tössthalbahn	57	2,176	59	196	116	2,372	+ 19	+ 171
Südostbahn	10,914	2,720	572	69	11,486	2,789	- 3,744	- 735
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	432	1,042	219	293	651	1,335	- 5	+ 148
Gr. Bad. Bahn	45	272	1	2,031	46	2,303	+ 2	+ 1,417
K. Württemberg. Staatsbahn	31	2	—	38	31	40	+ 17	+ 6
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	532	279	337	4,763	869	5,042	- 75	- 1,546
Österreich-Ungarn via Arlberg	3,630	2,522	3,355	12,018	6,985	14,540	+ 579	+ 471
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	671	—	513	—	1,184	—	- 160
Vereinigte Schweizerbahnen	3,162	783	2,607	593	5,769	1,376	+ 662	+ 291
Tössthalbahn	119	754	290	258	409	1,012	+ 98	+ 111
Südostbahn	7,429	662	2,004	230	9,433	892	- 3,057	- 621
Gotthard und Italien	2,177	2,493	2,118	16,243	4,295	18,736	- 226	+ 3,274
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	10,634	32,590	8,947	34,115	19,581	66,705	+ 2,042	+ 1,334
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	632	3,704	662	126,095	1,294	129,799	- 21	- 1,710
K. Württemberg. Staatsbahn	17	978	20	12,794	37	13,772	- 22	- 2,915
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	608	—	5,820	—	6,428	—	+ 1,073
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	22	—	56	—	78	—	- 19
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	44	—	55	—	99	—	+ 33
Südostbahn	8	—	1	—	9	—	- 43	—
Gotthardbahn	2	75	15	1,129	17	1,204	- 7	- 197
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	6	538	3	1,794	9	2,332	+ 6	- 214
Gr. Bad. Bahn	—	113	—	12,207	—	12,320	—	+ 2,768
	Von der Südostbahn		Nach der Südostbahn					
Gotthardbahn	18	73	50	153	68	226	- 89	- 385
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	268	95	3,500	483	3,768	578	- 3,059	+ 120
Gr. Bad. Bahn	236	249	20,855	371	21,091	620	- 1,090	+ 233
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	5,950	—	5,950	—	+ 732	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	49	—	2,708	—	2,757	—	+ 239	—
Österreich-Ungarn via Arlberg	110	—	1,158	—	1,268	—	+ 29	—
Übertrag	60,850	96,382	78,060	267,800	138,910	364,182		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1890	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	60,850	96,382	78,060	267,800	138,910	364,182		
Zürichsee-Dampfboote	—	105	—	125	—	230	—	+ 188
Centralbahn	—	—	3	—	3	—	+ 3	—
Badische Bahn und weiter	67	7,234	224	13,924	291	21,158	+ 43	+ 4,192
Württemberg und weiter	290	4,676	573	2,558	863	7,234	+ 32	+ 2,448
Bayern und weiter	177	5,811	178	6,298	355	12,109	+ 15	+ 1,918
Oesterreich und weiter via Arlberg	5	—	1	—	6	—	– 3	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,197	—	831	—	2,028	—	+ 33
Aarg. Südbahn	212	671	228	428	440	1,099	+ 44	+ 67
Schweizerische Seethalbahn	1,068	584	1,376	218	2,444	802	+ 26	– 65
Gotthard und Italien	—	410	—	1,165	—	1,575	—	+ 115
Gr. Bad. Bahn	1,075	943	985	2,039	2,060	2,982	+ 172	– 244
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	223	6,910	163	1,726	386	8,636	+ 44	– 5,705
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	737	10,407	2,381	26,998	3,118	37,405	+ 1,993	+ 4,535
Österreich-Ungarn via Arlberg	1,041	3,121	1,338	26,014	2,379	29,135	+ 209	– 2,291
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	353	—	32	—	385	—	+ 270
Bayern und Oesterreich	6	50	19	10	25	60	– 2	+ 60
Total des Transitverkehrs	65,751	138,854	85,529	350,166	151,280	489,020	– 6,586	+ 5,082
Gesammttotal	650,374	492,002	605,114	1,099,471	1,255,488	1,591,473	+ 30,798	+ 46,955

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
					Übertrag	6,389,132	89,811,504	920,710	21,603,623
1	3,666	3,666	2,702	2,702	41	27,004	1,107,164	16,704	684,864
2	75,205	150,410	8,043	16,086	42	12,144	510,048	10,879	456,918
3	149,871	449,613	9,124	27,372	43	46,434	1,996,662	10,519	452,317
4	431,020	1,724,080	20,069	80,276	44	7,168	315,392	10,798	475,112
5	867,168	4,335,840	15,599	77,995	45	18,128	815,760	65,133	2,930,985
6	312,689	1,876,134	21,672	130,032	46	17,227	792,442	142,793	6,568,478
7	351,527	2,460,689	14,347	100,429	47	19,182	901,554	6,544	307,568
8	251,142	2,009,136	14,670	117,360	48	4,412	211,776	4,021	193,008
9	443,087	3,987,783	20,836	187,524	49	11,917	583,933	7,275	356,475
10	183,771	1,837,710	7,645	76,450	50	146,314	7,315,700	87,171	4,358,550
11	304,193	3,346,123	17,949	197,439	51	12,279	626,229	56,462	2,879,562
12	184,149	2,209,788	14,220	170,640	52	13,048	678,496	25,646	1,333,592
13	231,421	3,008,473	14,878	193,414	53	6,168	326,904	4,206	222,918
14	141,251	1,977,514	8,342	116,788	54	16,839	909,306	11,864	640,656
15	115,152	1,727,280	44,258	663,870	55	12,282	675,510	4,486	246,730
16	142,927	2,286,832	9,257	148,112	56	21,674	1,213,744	23,481	1,314,936
17	164,593	2,798,081	15,979	271,643	57	82,728	4,715,496	28,555	1,627,635
18	119,796	2,156,328	41,980	755,640	58	71,978	4,174,724	21,169	1,227,802
19	108,017	2,052,323	16,997	322,943	59	4,616	272,344	9,250	545,750
20	61,818	1,236,360	13,959	279,180	60	7,612	456,720	3,342	200,520
21	144,065	3,025,365	22,797	478,737	61	2,292	139,812	4,417	269,437
22	91,123	2,004,706	43,514	957,308	62	13,493	836,566	10,624	658,688
23	179,888	4,137,424	12,806	294,538	63	1,103	69,489	4,438	279,594
24	45,156	1,083,744	4,720	113,280	64	3,965	253,760	4,985	319,040
25	107,905	2,697,625	19,668	491,700	65	6,537	424,905	6,091	395,915
26	47,959	1,246,934	8,113	210,938	66	3,203	211,398	2,973	196,218
27	460,955	12,445,785	72,867	1,967,409	67	5,145	344,715	7,491	501,897
28	69,652	1,950,256	40,314	1,128,792	68	1,610	109,480	6,009	408,612
29	90,108	2,613,132	10,819	313,751	69	27,802	1,918,338	10,220	705,180
30	101,341	3,040,230	27,005	810,150	70	3,504	245,280	38,577	2,700,390
31	21,625	670,375	12,296	381,176	71	8,308	589,868	6,985	495,935
32	155,225	4,967,200	177,235	5,671,520	72	904	65,088	29,358	2,113,776
33	26,625	878,625	19,311	637,263	73	12,954	945,642	21,334	1,557,382
34	84,787	2,882,758	54,420	1,850,280	74	12,493	924,482	11,124	823,176
35	18,717	655,095	7,423	259,805	75	622	46,650	2,490	186,750
36	17,496	629,856	6,586	237,096	76	27,341	2,077,916	3,321	252,396
37	13,711	507,307	4,098	151,626	77	2,961	227,997	6,895	530,915
38	27,196	1,033,448	21,689	824,182	78	1,233	96,174	4,934	384,852
39	17,924	699,036	11,943	465,777	79	2,772	218,988	2,200	173,800
40	25,211	1,008,440	10,560	422,400	80	1,177	94,160	1,385	110,800
Übertrag	6,389,132	89,811,504	920,710	21,603,623	Übertrag	7,087,705	128,252,116	1,656,859	61,692,752

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	7,087,705	128,252,116	1,656,859	61,692,752	Übertrag	7,227,866	141,201,629	1,950,140	89,958,450
81	13,369	1,082,889	9,367	848,727	**121**	302	36,542	2,576	311,696
82	1,832	150,224	1,652	135,464	**122**	400	48,800	2,701	329,522
83	32,480	2,695,840	74,040	6,145,320	**123**	124	15,252	123	15,129
84	2,068	173,712	4,749	398,916	**124**	193	23,932	1,407	174,468
85	5,610	476,850	2,125	180,625	**125**	588	73,500	146	18,250
86	1,224	105,264	9,093	781,998	**126**	336	42,336	90,982	11,464,572
87	462	40,194	2,211	192,357	**127**	15	1,905	147	18,669
88	2,782	244,816	1,134	99,792	**128**	1,344	172,032	574	73,472
89	21,090	1,877,010	22,104	1,967,256	**129**	53	6,837	15	1,935
90	221	19,890	2,150	193,500	**130**	166	21,580	370	48,100
91	2,161	196,651	2,911	264,901	**131**	64	8,384	687	89,997
92	3,197	294,124	389	35,788	**132**	5,526	729,432	12	1,584
93	1,252	116,436	3,810	354,330	**133**	205	27,265	899	119,567
94	906	85,164	1,422	133,668	**134**	115	15,410	524	70,216
95	2,035	193,325	2,509	238,355	**135**	31	4,185	26	3,510
96	785	75,360	1,724	165,504	**136**	5	680	244	33,184
97	8,932	866,404	12,200	1,183,400	**137**	82	11,234	776	106,312
98	215	21,070	1,251	122,598	**138**	561	77,418	36	4,968
99	213	21,087	9,951	985,149	**139**	7	973	31	4,309
100	1,344	134,400	9,676	967,600	**140**	97	13,580	2,958	414,120
101	2,056	207,656	4,822	487,022	**141**	21	2,961	45	6,345
102	4,290	437,580	690	70,380	**142**	13	1,846	8	1,136
103	165	16,995	2,949	303,747	**143**	88	12,584	6	858
104	267	27,768	1,572	163,488	**144**	4	576	12	1,728
105	661	69,405	757	79,485	**145**	18	2,610	—	—
106	5,627	596,462	3,038	322,028	**146**	6,072	886,512	90	13,140
107	16,582	1,774,274	21,847	2,337,629	**147**	3	441	14	2,058
108	251	27,108	60,392	6,522,336	**148**	5	740	9	1,332
109	530	57,770	2,853	310,977	**149**	2	298	1	149
110	199	21,890	4,126	453,860	**150**	70	10,500	43	6,450
111	1,253	139,083	842	93,462	**151**	312	47,112	27	4,077
112	240	26,880	826	92,512	**152**	1	152	6	912
113	1,131	127,803	722	81,586	**153**	2	306	21	3,213
114	2,393	272,802	2,044	233,016	**154**	30	4,620	22	3,388
115	124	14,260	4,992	574,080	**155**	8	1,240	54	8,370
116	605	70,180	2,728	316,448	**156**	2	312	6	936
117	15	1,755	531	62,127	**157**	15	2,355	153	24,021
118	924	109,032	1,157	136,526	**158**	7	1,106	44	6,952
119	300	35,700	1,259	149,821	**159**	1	159	6	954
120	370	44,400	666	79,920	**160**	—	—	1	160
Übertrag	7,227,866	141,201,629	1,950,140	89,958,450	Übertrag	7,244,754	143,509,336	2,055,942	103,348,209

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	7,244,754	143,509,336	2,055,942	103,348,209	Übertrag	7,244,978	143,546,447	2,056,007	103,358,845
161	3	483	14	2,254	181	14	2,534	1	181
162	1	162	17	2,754	182	—	—	—	—
163	1	163	—	—	183	—	—	—	—
164	2	328	10	1,640	184	—	—	—	—
165	189	31,185	15	2,475	185	—	—	—	—
166	—	—	2	332	186	—	—	—	—
167	5	835	4	668	187	—	—	—	—
168	—	—	1	168	188	—	—	—	—
169	3	507	—	—	189	—	—	—	—
170	7	1,190	—	—	190	—	—	—	—
171	1	171	—	—	191	—	—	—	—
172	6	1,032	1	172	192	26	4,992	—	—
173	—	—	1	173	193	—	—	—	—
174	—	—	—	—	194	—	—	—	—
175	1	175	—	—	195	—	—	—	—
176	5	880	—	—	196	—	—	—	—
177	—	—	—	—	197	—	—	—	—
178	—	—	—	—	198	—	—	—	—
179	—	—	—	—	199	—	—	—	—
180	—	—	—	—	200	—	—	—	—
Übertrag	7,244,978	143,546,447	2,056,007	103,358,845	207	1	207	—	—
					Total	7,245,019	143,554,180	2,056,008	103,359,026

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1890	1891	Gegenüber 1890	
			mehr	weniger
A. Lebens- und Genussmittel:	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	234,795	205,689	—	29,106
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	48,332	49,749	1,417	—
3. Kartoffeln	29,524	25,532	—	3,992
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	7,013	7,428	415	—
5. Baumfrüchte	43,115	31,605	—	11,510
6. Weintrauben zur Weinbereitung	1,973	5,403	3,430	—
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	12,783	12,898	115	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	12,829	13,111	282	—
9. Eier	4,172	4,465	293	—
10. Kaffee	4,085	4,153	68	—
11. Kaffee-Surrogate	4,130	4,250	120	—
12. Zucker, raffinirt	18,436	20,348	1,912	—
13. Rohzucker	1,197	827	—	370
14. Tabak, roh und fabrizirt	3,618	2,987	—	631
	426,002	*388,445*	—	*37,557*
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	9,956	10,611	655	—
16. Wein und Most, Speiseessig	63,921	61,665	—	2,256
17. Bier	23,648	27,305	3,657	—
18. Branntwein und Liqueur	1,919	1,860	—	59
19. Mineralwasser	2,827	2,608	—	219
	102,271	*104,049*	*1,778*	—
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrath und Effekten	17,146	18,044	898	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,429	2,717	288	—
	19,575	*20,761*	*1,186*	—
	547,848	**513,255**	—	**34,593**
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	52,255	54,813	2,558	—
23. Torf	6,537	6,753	216	—
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	371,188	412,570	41,382	—
	429,980	**474,136**	**44,156**	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	117,428	121,442	4,014	—
26. Backsteine, Ziegel	41,509	49,081	7,572	—
27. Dachschiefer	4,040	4,476	436	—
28. Kalksteine, Gypssteine	7,049	6,258	—	791
29. Kalk und Gyps	23,681	30,088	6,407	—
30. Cement, Trass	39,571	46,354	6,783	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	5,618	6,253	635	—
32. Asphalt	4,908	4,669	—	239
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	10,986	8,660	—	2,326
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	107,334	134,645	27,311	—
	362,124	**411,926**	**49,802**	—
Übertrag	**1,339,952**	**1,399,317**	**59,365**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1890	1891	Gegenüber 1890 mehr	Gegenüber 1890 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,339,952**	**1,399,317**	**59,365**	—
D. **Metallindustrie:**				
35. Eisen, roh und alt, Erze	42,612	39,888	—	2,724
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	52,637	52,224	—	413
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	8,665	10,403	1,738	—
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	18,883	19,509	626	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	5,434	5,259	—	175
40. Maschinen, zusammengesetzte	5,653	5,999	346	—
41. Maschinentheile	28,618	26,062	—	2,556
E. **Textilindustrie:**	**162,502**	**159,344**	—	**3,158**
a) in Baumwolle.				
42. Baumwolle, roh	21,276	20,192	—	1,084
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	35,945	32,854	—	3,091
44. Baumwollstoffe und Waaren	21,694	21,433	—	261
45. Baumwollabfälle	6,523	6,538	15	—
	85,438	*81,017*	—	*4,421*
b) in Leinen, Hanf, etc.				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	5,378	4,460	—	918
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf, etc.	4,053	4,394	341	—
	9,431	*8,854*	—	*577*
c) in Seide.				
48. Seidenabfälle, Cocons	497	453	—	44
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	7,407	8,095	688	—
	7,904	*8,548*	*644*	—
d) in Wolle.				
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,810	3,697	—	113
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	6,018	6,385	367	—
	9,828	*10,082*	*254*	—
F. **Gerberei:**	**112,601**	**108,501**	—	**4,100**
52. Felle und Häute	7,188	6,405	—	783
53. Rinde	7,825	6,619	—	1,206
54. Gerbstoffe	352	448	96	—
55. Leder und Lederwaaren	5,677	5,536	—	141
G. **Glas- und Thonwaarenfabrikation:**	**21,042**	**19,008**	—	**2,034**
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	3,112	3,440	328	—
57. „ , Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	5,432	6,120	688	—
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	3,744	4,268	524	—
59. Thonröhren aller Art	3,520	3,386	—	134
H. **Papierfabrikation:**	**15,808**	**17,214**	**1,406**	—
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	16,037	15,678	—	359
61. Papier und Carton (A u. B)	8,047	7,998	—	49
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	4,125	4,268	143	—
I. **Strohindustrie.**	**28,209**	**27,944**	—	**265**
63. Strohwaaren aller Art	426	657	231	—
Übertrag	**1,680,540**	**1,731,985**	**51,445**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1890	1891	Gegenüber 1890 mehr	Gegenüber 1890 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,680,540**	**1,731,985**	**51,445**	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	26,844	26,247	—	597
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,946	3,369	423	—
66. Holzwaaren	6,101	6,075	—	26
	35,891	**35,691**	—	**200**
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren	5,796	5,273	—	523
68. Farbholz	1,509	1,342	—	167
69. Farberden	1,870	2,497	627	—
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	6,113	5,604	—	509
71. Soda	9,060	11,267	2,207	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	14,831	17,373	2,542	—
73. Säuren, Laugen, Beizen	10,780	11,562	782	—
74. Weinstein und Weinhefe	363	472	109	—
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	10,887	10,233	—	654
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,895	1,989	94	—
77. Stärke, Stärkemehl	3,945	3,625	—	320
78. Chinarinde	23	3	—	20
79. Mineralöle (Petroleum)	16,701	17,219	518	—
80. Vegetabilische Öle	7,424	7,119	—	305
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	4,839	4,866	27	—
82a. Schwefel	570	421	—	149
82b. (95.) Zündwaaren	684	678	—	6
83. Sprit	7,389	8,631	1,242	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	24,629	30,423	5,794	—
85. Eis	2,157	912	—	1,245
86. Heu und Stroh	5,180	9,151	3,971	—
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	1,788	2,328	540	—
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	8,078	2,669	—	5,409
89. Düngmittel aller Art	43,410	43,668	258	—
	189,921	**199,325**	**9,404**	—
M. Hülfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	15,456	16,042	586	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	19,659	20,435	776	—
	35,115	**36,477**	**1,362**	—
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	7,433	8,042	609	—
93. Sammelladungen	6,223	7,104	881	—
94. Übrige Wagenladungen	12,390	11,825	—	565
	26,046	*26,971*	*925*	—
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*26,782*	*25,559*	—	*1,223*
Total	**52,828**	**52,530**	—	**298**
Gesammttotal	**1,994,295**	**2,056,008**	**61,713**	—

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					
										Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1.595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.46	56.90	9.13	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	9.26	4. 86	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	9.12	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.77	4. 87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685
1889	564	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.92	5. 00	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685
1890	564	250,947	1,387	180,508	4.45	56.43	9.09	4. 80	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616
1891	567	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	9.09	4. 55	18.01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfassen, wie bisher, nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 571 Kilometer, sondern auch die Linien Zürich-Zug-Luzern mit 67 und Brugg-Basel mit 58 Kilometer.

Die durchschnittliche Länge dieser Linien stieg auf 692 Kilometer, da am 12. August 1891 die neue Linie Dielsdorf-Niederweningen mit 7 Kilometer hinzukam.

1. Ausgaben.

1890				1891		
Betriebene Bahnlänge 689 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 692 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
486,119	69	4,17	I. Allgemeine Verwaltung	492,951	21	3.86
2,321,641	78	19,92	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,577,385	85	20.16
3,580,593	84	30,73	III. Expeditions- und Zugsdienst	3,977,616	21	31.12
3,774,879	05	32,39	IV. Fahrdienst	4,178,116	81	32.69
1,490,671	59	12,79	V. Verschiedene Ausgaben	1,555,691	—	12.17
11,653,905	95	100	Totalausgaben	12,781,761	08	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt die bedeutende Vermehrung von Fr. 1,127,855. 13 Cts., welche (wie schon im Abschnitt I erwähnt wurde) in der Hauptsache durch grössere Fahrleistungen, zu denen die Unternehmung von der Bundesbehörde abermals verhalten wurde, und durch die in Folge des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen nothwendig gewordene Personalvermehrung sich erklärt. Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergibt sich, dass der Betrieb im Berichtsjahr pro Zugskilometer Fr. 2. 75 Cts., pro Lokomotivkilometer Fr. 2. 58 Cts., pro Wagenachskilometer 10,71 Cts. gekostet hat, gegen Fr. 2. 52 Cts., Fr. 2. 68 Cts. und 10,15 Cts. im Vorjahr; er ist also erheblich theurer geworden.

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

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 6831. 52 Cts., indem die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten, am 1. Juli 1890 in Kraft getretenen Gehaltserhöhungen nun für ein volles Jahr wirkten.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 255,744. 07 Cts. Dieselbe entstand wesentlich aus folgenden Ursachen: Vermehrung des technischen Personals beim Betriebsoberingenieur, Anstellung von besondern Ingenieuren, Werkführern und Monteuren zur Untersuchung und Verstärkung der eisernen Brücken, Anstellung von Bahnwärtern für die am 12. August 1891 eröffnete Linie Dielsdorf-Niederweningen, Vermehrung des Bahnaufsichtspersonals auf dem bisherigen Netz und vermehrte Ablösungskosten zufolge des Arbeitszeitgesetzes, Wirkung der am 1. Juli 1890 in Kraft getretenen Gehaltsaufbesserungen für ein ganzes Jahr (Kap. II. A); Uferschutzbauten an der Thurböschung bei Dätwyl und an der Rheinhalde bei Dachsen, Reparatur des Mauerwerkes einiger Brücken auf der Bötzbergbahn (Kap. II. B. a 1); umfangreiche Geleiseregulirungen im Frühjahr 1891 nach den starken Geleiseauftreibungen in Folge des strengen Winters von 1890/91 und vermehrter Geleiseumbau, indem im Berichtsjahr 1734 *m* Geleise und 22 Weichen mehr als im Vorjahr umgebaut wurden. Ferner sind Mehrausgaben dadurch entstanden, dass den ständigen Regiearbeitern bezw. Bahnwärterstellvertretern

zufolge des Arbeitszeitgesetzes nunmehr auch für die freien Tage ein Gehalt bezahlt wird (Kap. II. B. a 2); durch aussergewöhnlichen Schneefall und daherige Wegräumungsarbeiten (Kap. II. B. a 6); durch Anschaffung von Werkzeugen und Instrumenten für die Brückenuntersuchungen (Kap. II. C. 4).

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von	Profil	II, III und IV	aus	Eisen	auf	Profil	V	von	Stahl	mit	Eisenschwellen	.	6,380 *m.*
„	„	N. B.	„	„	„	„	V	„	„	„	„	.	3,410 „
„	„	V	„	„	„	„	V	„	„	„	„	.	18,268 „
„	„	II, III und IV	„	„	„	„	V	„	„	„	neuen Holzschwellen		2,165 „
„	„	N. B.	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	288 „
„	„	V	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	286 „
„	„	Nebenlinien	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	1,455 „
„	„	II, III und IV	„	„	„	„	V	„	Eisen m. Belassung d. Holzschw.				2,266 „
												Total	34,518 *m* Geleise.

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

Schienen vom Normalprofil V 599,035 *m* Geleise = 79.7 %
„ von andern Profilen 152,202 *m* „ = 20.3 %

Von den 599,035 *m* Geleise vom Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen 500,281 *m* = 83.5 %
Eisenschienen 98,754 *m* = 16.5 %

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 234,956 *m* = 37.3 %.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 397,022. 37 Cts. zu verzeichnen, welche zum grössten Theil durch die in Folge des Arbeitszeitgesetzes nothwendig gewordene Personalvermehrung entstanden ist. Ferner haben Personalvermehrungen, welche wegen Zunahme des Verkehrs und der Fahrleistungen stattfinden mussten, sowie Gehaltsaufbesserungen und vermehrter Gaskonsum auf den grössern Bahnhöfen zum Anwachsen der Ausgaben beigetragen.

IV. Fahrdienst. Dieser Titel partizipirt an der Ausgabenvermehrung mit einem Betrag von Fr. 403,237 76 Cts. Hievon fallen die Hauptposten auf die Zunahme der Fahrleistungen (386,492 Lokomotivkilometer mehr als im Vorjahr), auf die zur Durchführung des Arbeitszeitgesetzes vorgenommene Vermehrung des Personals und auf die vom II. Semester 1890 an eingetretene Kohlenvertheuerung, unter welcher man noch im ganzen Berichtsjahr zu leiden hatte; diese Kohlenvertheuerung kann für's Jahr 1891 auf über Fr. 100,000 beziffert werden. Auch ist der lokomotiv-kilometrische Kohlenverbrauch abermals gestiegen, allerdings nicht in dem Masse wie von 1889 auf 1890; über die Ursachen dieser Erscheinung verweisen wir auf das im 1889er Geschäftsbericht Gesagte. Für den Unterhalt des Rollmaterials sind Fr. 43,647. — mehr verwendet worden.

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. Dieselben erzeigen gegenüber 1890 eine Zunahme um Fr. 65,019. 41 Cts.; in der Hauptsache zu Lasten der Rubriken V. A. 3, Miethe für Rollmaterial, sowie V. C. 3 und 4 Unfall- und

Transportversicherungen, auf ersterer mit Fr. 44,325. 13 Cts. und auf letzteren mit Fr. 44,591. 76 Cts., beziehungsweise Fr. 35,126. 02 Cts., während die Rubrik V. C. 6, Steuern und Abgaben, eine Verminderung von Fr. 43,049. 57 Cts. und die Rubrik V. C. 7 Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse etc. eine solche von Fr. 19,193. 86 Cts. aufweisen.

Der vermehrte Miethaufwand für fremde Wagen ist durch die Steigerung des Durchlaufs fremder Güterwagen um 1,417,072 Achsenkilometer gegen 1890, ferner durch die Entschädigungsquote der Nordostbahn für die vom Monat Oktober 1891 ab vom schweizerischen Wagenverband gemietheten weiteren 91 Wagen des Syndicat Industriel in Paris und durch den vermehrten Übergang schweizerischer Nichtverbandswagen auf unser Netz, für die eine höhere Miethe berechnet wird, erwachsen. Die Unfälle häuften sich im Betriebsjahr auch bei der Nordostbahn; abgesehen von dem schon in Abschnitt II näher besprochenen Zugszusammenstoss im Bötzbergtunnel, ferner von den Entschädigungen für vorübergehende Arbeitsunfähigkeit und Heilungskosten, mussten in dreissig Fällen theils in Folge gerichtlichen Urtheilsspruchs, theils auf Grund gütlicher Abmachung mehr oder weniger grosse Abfindungssummen für bleibenden körperlichen Nachtheil ausgerichtet werden, wodurch die vorerwähnte Mehrausgabe auf Rubrik V. C. 3 entstanden ist. Das Plus auf der Rubrik V. C. 4 entfällt mit Fr. 10,356. 60 Cts. auf Vergütungen für havarirte Güter und mit Fr. 24,769. 42 Cts. auf die Wiederherstellung oder Abschreibung des bei Zusammenstössen beschädigten Rollmaterials. Die Minderausgabe für Steuern und Abgaben (Rubrik V. C. 6) rührt daher, dass in der Rechnung pro 1890 die Konzessionsgebühren an den Bund für zwei Jahre — 1888 und 1889 — soweit wir sie bedingungsweise anerkannt hatten, vorläufig mit Fr. 109,970. 53 Cts. zur Verbuchung gelangten, während im Jahr 1891 nur eine solche für das Jahr 1890 mit Fr. 66,600 verrechnet und in Reserve gestellt wurde. Bezüglich der eingetretenen Reduktion des regelmässigen Beitrages an die Pensions- und Hülfskasse ist zu bemerken, dass der vorjährige Beitrag wegen der stattgehabten Gehaltsrevisionen und der damit verbundenen Einzahlung von drei Monatsbetreffnissen der bewilligten Gehaltserhöhungen sowohl durch die Angestellten als die Gesellschaft ein ausnahmsweise hoher war.

Reklamationen wegen Verlust, Beschädigung und Verspätung im Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr wurden behandelt:

Übertrag von 1890	160 Fälle.
Neu hier angebracht	1,711 „
Von fremden Bahnen überwiesen	700 „
Total	2,571 Fälle.
Erledigt wurden im Berichtsjahre	2,282 Fälle.
Unerledigt blieben	289 „

Die von der Nordostbahn theils an die Reklamanten ausgerichteten, theils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kapitel V. C. 4 beziffern sich auf .		Fr. 87,146. 69 Cts.
Davon sind abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern		„ 63,002. 87 „
Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von		Fr. 24,143. 82 Cts.
An den Bruttoausgaben partizipiren:		
a) Gänzlicher Verlust	Fr. 10,246. 64 Cts.	
b) Havarie und Manko	„ 28,439. 92 „	
c) Verspätungen	„ 48,460. 13 „	
Total		Fr. 87,146. 69 Cts.

Nach Gütern vertheilt sich diese Summe folgendermassen:

Getreide	Fr. 43,767. 27	Cts.
Mehl	„ 4,681. 01	„
Wein	„ 5,172. 68	„
Sprit und Oel	„ 3,689. 19	„
Colonialwaaren	„ 4,679. 39	„
Eisenwaaren	„ 3,387. 58	„
Baumwollwaaren	„ 7,331. 22	„
Holzwaaren	„ 1,872. 39	„
Glaswaaren	„ 1,160. 26	„
Verschiedenes	„ 10,716. 09	„
Personenverkehr	„ 689. 61	„
Total	Fr. 87,146. 69	Cts.

Von den Verspätungen entfällt die Hauptsache auf Getreidetransporte aus Ungarn; sie fallen beinahe ausnahmslos den nichtschweizerischen Strecken zur Last.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahre wurden zwei Lokomotiven (C^{3T} Nr. 121 und 122) zu Lasten des Erneuerungsfondes vom Konto „Rollmaterial" auf den Altmaterialwerth abgeschrieben, stunden aber das ganze Jahr noch im Dienste; neu angeschafft wurden sechs Tendermaschinen der Serie A^2, so dass zu Ende des Jahres **150** Stück Lokomotiven vorhanden waren, d. h. sechs Stück mehr als im Vorjahre. Über die Neuanschaffung verweisen wir auf die in Abschnitt V. 3 enthaltenen Aufschlüsse. — Sechs Güterzugslokomotiven der Serie C^{3T}, deren Ablieferung im Monat Dezember des Berichtsjahres begonnen hatte, jedoch erst im Jahre 1892 vollendet wurde, sind aus diesem Grunde hier nicht aufgeführt.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 130 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 111, wovon 85 im Strecken- und 26 im Rangirdienst. Jene 130 Lokomotiven haben im Ganzen 5,662,238 Kilometer, nämlich im Fahrdienst* 4,956,872 und im Rangierdienst** 705,366 zurückgelegt (1890: 5,283,834 Kilometer, wovon 4,629,996* im Fahr- und 653,838** im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1891 auf 219,673 Kilometer (1890: 211,585**) beziffern.

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai in den Schnellzügen 55 und 56 und vom 15. Juli bis 14. September und 1. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 73 und 78 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (34,770) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso sind nicht eingerechnet die von einer an die Südostbahn vermietheten Maschine im Dienste derselben geleisteten Zugskilometer (5,640).

** Im Berichtsjahre wurde die Rangirstunde zu 6 Kilometer berechnet.

Die von den Lokomotiven ausgeführten Fahrkilometer vertheilen sich, wie folgt:

		Fahrplan-mässige Zugs-kilometer	Extrazugs-Kilometer	Total der Zugs-kilometer	Vorspann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-transport Kilometer	Leer-fahrten-Kilometer	Total der Kilometer
Eigenes Netz . . .	Schnell- und Personenzüge	2,681,769	15,717	2,697,486	139,600	3,740,945	13,496	66,496	3,820,937
	Gemischte Züge	249,672	—	249,672					
	Güterzüge	375,017	279,170	654,187					
	Total	*3,306,458*	*294,887*	*3,601,345*					
Zürich-Zug-Luzern .	Schnell- und Personenzüge	374,385	3,089	377,474	20,756	510,393	—	5,944	516,337
	Gemischte Züge	—	—	—					
	Güterzüge	70,907	41,256	112,163					
	Total	*445,292*	*44,345*	*489,637*					
Bötzbergbahn . . .	Schnell- und Personenzüge	269,472	458	269,930	60,654	602,096	154	8,383	610,633
	Gemischte Züge	31,718	—	31,718					
	Güterzüge	124,875	114,919	239,794					
	Total	*426,065*	*115,377*	*541,442*					
Führung der Arlbergzüge		8,540	—	8,540	60	8,600	—	—	8,600
Aushülfe an schweiz. Bahnen		179	—	179	81	260	—	105	365
Total* 1891		4,186,534	454,609	4,641,143	221,151	4,862,294	13,650	80,928	4,956,872
1890		3,915,875	435,302	4,351,177	196,482	4,547,659	7,581	74,756	4,629,996
plus 1891		270,659	19,307	289,966	24,669	314,635	6,069	6,172	326,876
minus „		—	—	—	—	—	—	—	—

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai in den Schnellzügen 55 und 56 und vom 15. Juli bis 14. September und 1. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 73 und 78 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (34,770) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso sind nicht eingerechnet die von einer an die Südostbahn vermietheten Maschine im Dienste derselben geleisteten Zugskilometer (5,640).

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

		1890	1891
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr.	41,701,843	46,426,775
„ „ Tannenholz	Ster	1,395,5	1,369,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheiten reduzirt)	Kgr.	42,260,043	46,974,575
Verbrauch an Schmiermaterial	„	73,621,5	80,714

		1890		1891
Kosten des Brennmateriales	Fr.	1,104,766. 90 Cts.	Fr.	1,254,221. 15 Cts.
„ „ „ per 100 Kgr. .	„	2. 61 „	„	2. 67 „
„ „ Schmiermateriales	„	36,192. 65 „	„	35,866. 88 „
„ „ „ per 1 Kgr. .	Cts.	49,1	Cts.	44,4
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen, Streusand . .	Fr.	50,756. 35 Cts.	Fr.	54,506. 34 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	480,129. 35 „*	„	540,094. 18 „*
Totalkosten	„	1,671,845. 25 „*	„	1,884,688. 55 „*

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

		1890		1891
Verbrauch an Brennmaterial	Kgr.	8,258,147	Kgr.	8,457,092
„ „ Schmiermaterial	„	18,544	„	20,670
Kosten des Brennmateriales	Fr.	197,412. 68 Cts.	Fr.	225,183. 13 Cts.
„ „ Schmiermateriales	„	9,008. 01 „	„	9,185. 60 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen, Streusand	„	9,485. 03 „	„	10,171. 94 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	59,951. 42 „*	„	67,746. 27 „*
Totalkosten	„	275,857. 14 „*	„	312,286. 94 „*

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahre wurden vier baufällige Personenwagen (A^{B4} 320, C 1117 und C^4 1610 und 1636) vom Inventar abgeschrieben, dagegen 1 neuer Personenwagen (A^{B2} 357) dem Betrieb übergeben; über die Neuanschaffung verweisen wir auf Abschnitt V. 3 des Berichts. Acht neue dreiachsige Personenwagen I. und II. Klasse (A^{B3} 251—258) und zwölf dreiachsige Personenwagen III. Klasse (C^3 1502—1513), deren Ablieferung noch im Berichtsjahr begonnen, jedoch erst im Jahre 1892 zu Ende geführt wurde, sind aus diesem Grunde hier nicht aufgeführt worden. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1891 an Personenwagen vorhanden:

507 Stück mit 1119 Achsen und 21,027 Sitzplätzen.
1890: 510 „ „ 1131 „ „ 21,272 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurden drei stark beschädigte Gepäckwagen (F 2002 und F^4 2220 und 2221), sowie 32 gedeckte und 11 offene alte und ausrangirte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen aus den im Abschnitt V. 3 mitgetheilten Gründen 4 neue Gepäckwagen, 40 neue Eilgutwagen (Serie G^{R1}), 20 offene Güterwagen (Serie L^{R1}) und 50 Steintransportwagen (Serie M^{R2}) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2569 Stück mit 5,138 Achsen und einer Tragfähigkeit von 28,719 Tonnen.
1890: 2,501 „ „ 5,006 „ „ „ „ „ 27,706 „

* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 125,896. 85 Cts. (1890: Fr. 88,665. 83 Cts.) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 109,847. 88 Cts., welche zur Abschreibung von zwei ausrangirten Lokomotiven aufgewendet wurden.

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1890		1891	
Personenwagen	26,259,068		29,414,927	
Gepäck- und Güterwagen	20,896,146	47,155,214	21,614,288	51,029,215
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	3,174,776		4,601,768	
Gepäck- und Güterwagen	43,788,194	46,926,970	41,188,522	45,790,290
Total:		94,118,184		96,819,505
2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:				
Personenwagen	5,965,570		4,703,889	
Gepäck- und Güterwagen	57,472,588		58,889,660	
Schweizerische Bahnpostwagen	4,283,044	67,721,202	4,664,089	68,257,638
3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn		114,876,416		119,286,853

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahre auf 18,432,5 Kilogramm, wofür Fr. 4,236. 97 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 13,234 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 2,807. 72 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 6,471 Achsenkilometer zurückgelegt. (1890: 8,680).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 425,011. 55 Cts. (1890: Fr. 403,326. 54 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 23,147. 10 Cts. (1890: Fr. 15,607. 89 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen verwendeten Fr. 205,839. 66 Cts. 1890: Fr. 104.570. 60 Cts.), sowie die für neue Installationen verausgabten Fr. 34,207. 60 Cts.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst							Rangirdienst	
	B^{2T}	A^2 und A^{2T}	A^3 u. A^{3T}	C^{2T} u. C^{3T}	E^2	Total 1890	Total 1891	1890	1891
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven . .	43	11	22	44	4	120	124	24	26
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen . . . . . Km.	1,702,970	377,617	1,102,722	1,486,522	192,463	4,547,659	4,862,294	—	—
im Materialtransport . . . . „	7,643	985	78	4,908	36	7,581	13,650	—	—
in Leerfahrten . . . . . „	38,408	1579	6,463	27,292	7,186	74,756	80,928	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,749,021	380,181	1,109,263	1,518,722	199,685	4,629,996	4,956,872	865,423 (211,585)	925,039 (219,673)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1891	4,791.8	1,041.5	3,039	4,160.8	547	—	13,580.1	—	2,534.3
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1890	4,923.9	815.3	2,432.1	3,999.7	513.9	12,684.9	—	2,371.0	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	32,489,885	6,345,583	24,458,473	52,579,163	2,646,097	*114,308,266	*118,519,201	—	—
per Fahrkilometer 1891	18.57	16.69	22.10	34.62	13.25	—	**23.95	—	—
per Fahrkilometer 1890	18.87	13.75	23.34	36.43	14.08	**24.75	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im Ganzen . . . . Kg.	14,485,150	3,026,915	10,533,050	17,471,151	1,458,309	42,260,043	46,974,575	8,258,147	8,457,092
„ per Lokom.-Kilom. Kg. 1891	8.2818	7.9617	9.5178	11.5038	7.3032	—	9.4767	—	9.1424
„ per Lokom.-Kilom. Kg. 1890	7.8314	6.4675	9.4574	11.3860	6.6246	9.1274	—	9.5423	—
Kosten im Ganzen . . . . . Fr.	386,755.40	80,817.95	281,233.07	466,478.45	38,936.28	1,090,039.21	1,254,221.15	212,140.37	225,183.13
„ per Lokom.-Kilom. . Cts. 1891	22.1126	21.2577	25.3531	30.7152	19.4988	—	25.3027	—	24.3431
„ per Lokom.-Kilom. . Cts. 1890	20.5234	17.0054	26.7106	29.6795	17.4098	23.4564	—	24.5129	—
c) Übrige Unterhaltskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial . . Kg.	24,697.—	6,825	19,161	27,351	2,680	73,621.5	80,714	18,544	20,670
„ per Lokom.-Kilom. Kg. 1891	0.0141	0.0179	0.0173	0.0180	0.0134	—	0.0163	—	0.0223
„ per Lokom.-Kilom. Kg. 1890	0.0140	0.0156	0.0168	0.0180	0.0135	0.0159	—	0.0214	—
Kosten des Schmiermaterials . . Fr.	10,974.61	3,032.83	8,514.58	12,153.95	1,190.91	36,192.65	35,866.88	9,008.01	9,185.60
„ per Lokom.-Kilom. . Cts. 1891	0.62	0.79	0.76	0.80	0.59	—	0.7235	—	0.9927
„ per Lokom.-Kilom. . Cts. 1890	0.69	0.77	0.82	0.88	0.66	0.78	—	1.04	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . . Fr.	19,242.47	4,182.63	12,175.44	16,708.98	2,196.82	50,756.35	54,506.34	9,485.03	10,171.94
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender „	217,783.40	18,671.34	108,686.13	176,268.20	18,685.11	480,129.35	540,094.18	59,951.42	67,746.27
Kosten per Lokom.-Kilom. . Cts. 1891	12.45	4.91	9.79	11.60	9.35	—	10.89	—	7.32
Kosten per Lokom.-Kilom. . Cts. 1890	10.00	7.25	9.77	12.17	7.77	10.37	—	6.92	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen . . . . . Fr.	634,755.88	106,704.75	410,609.22	671,609.58	61,009.12	1,671,845.25	1,884,688.55	275,857.14	312,286.94
per Lokom.-Kilom. . . . . Cts. 1891	36.29	28.06	37.01	44.22	30.55	—	38.02	—	33.75
per Lokom.-Kilom. . . . . Cts. 1890	32.31	26.15	36.40	43.83	26.94	36.10	—	31.87	—
								Für jeden Tag:	
per Wagenachsenkilom. . . „ 1891	1.95	1.68	1.67	1.27	2.30	—	1.59	—	Fr. 855.58
per Wagenachsenkilom. . . „ 1890	1.71	1.89	1.53	1.23	1.91	1.46	—	Fr. 755. 77	—

* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen, nämlich 1890 = 568,150; 1891 = 767,652.

** Bei Berechnung dieser Verhältnisszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf den V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer *nicht* berücksichtigt, 1890 = 11,270; 1891 = 8,600.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	sechsrädrige	vierrädrige	Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	per Bahnkilometer	per Achsenkilometer
										Tonnen				
1891	52	1	454	507	1119	1,139	6,767	13,121	21,027	13,774,716	153,489,898	167,264,614	241,712	4.90
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

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für Material	Kosten per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1891	34,016,695	204,357.26	0.600	2.485	34,118,816	5,272.8	1,211.87	0.1545	0.0035	62,949.21	0.1845
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

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Gepäckwagen achträdrige	Güterwagen vierrädrige	Totalzahl der Wagen	Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	per Bahnkilomtr.	per Achsenkilomtr.
						Tonnen			Tonnen				
1891	75	—	2,494	2,569	5,138	29,003	2.9922	5.58	147,785,365	287,117,673	434,903,038	628,472	5.66
1890	72	2	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

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1891	62,802,810	220,654.29	0.351	1.731	85,168,037	13,159.7	3,025.10	0.1545	0.0035
1890	64,684,340	216,130.56	0.334	1.625	82,651,778	9,521.7	2,020.11	0.1152	0.0024

b) Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.			1889	1890	1891
(Während des ganzen Jahres betriebene Länge 1889/90: 689 Kilometer.) 1891: 692 „ im Durchschnitt.					
Gesammt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer	Fr.	15,438.23	16,914.23	18,470.75
	„ Zugskilometer	„	2.63	2.68	2.75
	„ Nutzkilometer	„	2.51	2.56	2.63
	„ Lokomotivkilometer	„	2.45	2.52	2.58
	„ Wagenachsenkilometer	Cts.	9.74	10.15	10.71
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer	Fr.	656.90	705.54	712.36
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ „	„	3,184.93	3,369.58	3,724.55
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „	„	4,810.—	5,196.80	5,748.—
IV. Fahrdienst:					
Im Ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	5,012.11	5,478.78	6,037.74
	„ Zugskilometer	Cts.	85.58	86.75	90.02
	„ Nutzkilometer	„	81.37	83.01	85.93
	„ Lokomotivkilometer	„	79.68	81.53	84.29
	„ Wagenachsenkilometer	„	3.17	3.29	3.50
A. Personal	„ Zugskilometer	„	23.17	23.44	24.00
	„ Nutzkilometer	„	22.03	22.42	22.90
	„ Lokomotivkilometer	„	21.58	22.02	22.47
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.86	0.89	0.93
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Zugskilometer	„	29.59	33.57	35.69
	„ Nutzkilometer	„	28.14	32.12	34.07
	„ Lokomotivkilometer	„	27.55	31.55	33.42
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.10	1.27	1.39
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Zugskilometer	„	32.46	29.27	29.79
	„ Nutzkilometer	„	30.86	28.01	28.44
	„ Lokomotivkilometer	„	30.22	27.51	27.89
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.20	1.11	1.16
D. Sonstige Ausgaben	„ Zugskilometer	„	0.36	0.47	0.54
	„ Nutzkilometer	„	0.34	0.46	0.52
	„ Lokomotivkilometer	„	0.33	0.45	0.51
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.01	0.02	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer	Fr.	1,774.29	2,163.53	2,248.10

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 Gesammtbetriebsausgaben 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.

			1889	1890	1891
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. *b.* Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer	Fr.	954.92	967.43	1,116.02
	„ Nutzkilometer	Cts.	15.50	14.66	15.88
	„ Lokomotivkilometer	„	15.18	14.40	15.58
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.60	0.58	0.65
IV. Fahrdienst. C. *b.* Erneuerung des Rollmaterials	„ Bahnkilometer	Fr.	788.90	630.73	722.46
	„ Nutzkilometer	Cts.	12.81	9.55	10.28
	„ Lokomotivkilometer	„	12.54	9.38	10.09
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.49	0.38	0.42
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	„ Bahnkilometer	Fr.	1,197.91	1,295.65	1,358.25
	„ Nutzkilometer	Cts.	19.45	19.63	19.33
	„ Lokomotivkilometer	„	19.05	19.30	18.96
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.76	0.78	0.78
Im Ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	2,941.73	2,893.81	3,196.73
	„ Nutzkilometer	Cts.	47.76	43.84	45.49
	„ Lokomotivkilometer	„	46.77	43.08	44.63
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.85	1.74	1.85

		1889	1890	1891
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	Kilometer	689	689	692
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.7847	4.7847	4.6133
„ „ „ „	Personenwagenachsen	7.9375	7.8541	7.460
„ „ „ „	Güterwagenachsen	34.625	34.763	34.253
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	42.56	42.62	41.713
„ „ „ „	Sitzplätze	148.95	147.72	140.180
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	190.98	192.40	184.09
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.208	0.208	0.225
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.658	1.641	1.703
„ „ „ „	Güterwagenachsen	7.236	7.266	7.424
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	8.895	8.907	9.128
„ „ „ „	Sitzplätze	31.130	30.874	31.657
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	39.915	40.212	41.501
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.76	18.81	18.790
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.5158	5.5346	5.5895
b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	35,708	37,131	39,212
	„ Tag „	97.83	101.7	107.4
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	45,105	47,732	44,656
	„ Tag „	123.57	130.8	122.3
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	59,368	59,359	58,316
	„ Tag „	162.6	162.6	159.7
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt .	„ Jahr „	53,741	36,059 *	35,578
	„ Tag „	147.2	98.8 *	97.4
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		25.06	24.75	23.95
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	9.02	10.37	10.89
„ Zugskilometer	„	9.73	11.03	11.63
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.361	0.42	0.45
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	8.6417	9.1274	9.4767
„ Zugskilometer	„	9.2831	9.7123	10.1215
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.3447	0.3695	0.3963
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0161	0.0159	0.0163
„ Zugskilometer	„	0.0174	0.0169	0.0174
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.00064	0.00064	0.00068
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	20.2770	23.8610	25.3027
„ Zugskilometer	„	21.7818	25.3900	27.0241
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.8089	0.9664	1.0582

* Vom Jahre 1890 an wurde die Rangirstunde zu 6 Kilometer, in den früheren Jahren zu 8 berechnet.

		1889	1890	1891
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer	Centimes	0.8089	0.7817	0.7235
„ Zugskilometer	„	0.8371	0.8317	0.7728
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer	„	0.977	1.096	1.099
„ Zugskilometer	„	1.049	1.166	1.174
Kosten für Reparaturen, sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:				
per Bahnkilometer	Franken	1,955.80	2,426.48	2,723.54
„ Lokomotivkilometer	Centimes	31.09	36.10	38.02
„ Zugskilometer	„	33.40	38.42	40.60
„ Wagenachsenkilometer	„	1.24	1.46	1.59
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	14,950	15,336	15,473
und zwar jede Personenwagenachse	„	22,508	26,025	30,399
„ Güterwagenachse	„	13,217	12,921	12,223
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen		113.99	128.14	135.07
„ Güterwagenachsen		320.11	328.65	337.19
„ Personen- u. Güterwagenachsen		434.10	456.79	472.25
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	40.98	41.05	42.78
„ fremde Wagen	„	59.02	58.95	57.22
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer	Centimes	0.0021	0.0024	0.0035
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	579.43	585.38	614.18
„ Wagenachse und Jahr	„	65.13	65.72	67.92
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.435	0.428	0.438
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	29.15	27.58	26.67
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	„	37.18	37.45	37.17

Chronologische Vergleichung

Betriebs-jahr	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugsdienst		
		Personal	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau-erneuerung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr	Fr.	Fr.
1878	536	812	162	974	1,467	869	586	86	3,008	5,302	487	5,789
1879	549	727	121	848	1,339	1,059	280 [1])	59	2,737	4,753	464	5,217
1880	607	615	122	737	1,172	1,039	481 [1])	49	2,741	4,173	409	4,582
1881	688	556	90	646	1,118	1,026	168 [1])	46	2,358	3,762	352	4,114
1882	689	540	91	631	1,126	1,145	360 [1])	58	2,689	3,910	401	4,311
1883	689	552	106	658	1,165	1,262	309 [1])	55	2,791	4,014	411	4,425
1884	689	556	93	649	1,163	800	928	68	2,959	3,785	403	4,188
1885	689	560	103	663	1,150	749	948	60	2,907	3,830	429	4,259
1886	689	557	98	655	1,159	807	911	57	2,934	3,932	454	4,386
1887	689	565	94	659	1,158	824	945	61	2,988	3,999	487	4,486
1888	689	575	112	687	1,159	938	802	60	2,959	4,190	461	4,651
1889	689	552	105	657	1,166	1,001	955	63	3,185	4,319	491	4,810
1890	689	597	108	705	1,254	1,075	968	73	3,370	4,647	550	5,197
1891	692	605	107	712	1,420	1,103	1,116	86	3,725	5,150	598	5,748

Bemerkungen:

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

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

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

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

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben-Betreffniss per	
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				Im Ganzen		
Personal	Material-verbrauch	Unterhalt des Roll-materials	Erneuerung des Roll-materials	Sonstige Aus-gaben	Total	Pacht- und Miethzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend-ungen aus Spezial-fonds	Total		Loko-motiv-kilometer	Wagen-achsen-kilometer
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1,464	1,554	1,237	— [2]	8	4,263	1,054 [3]	313	26	1,393	15,427	2,81	10,08
1,243	1,383	1,191	— [2]	15	3,832	1,041 [3]	222	118	1,381	14,015	2,70	9,84
1,127	1,230	1,023	41 [2]	4	3,425	1,129 [3]	201	23	1,353	12,838	2,52	9,24
1,035	1,077	963	90 [2]	11	3,176	926 [3]	205	24	1,155	11,449	2,45	9,45
1,086	1,174	1,177	159 [2]	11	3,607	1,065 [3]	225	29	1,319	12,557	2,56	9,80
1,160	1,276	1,190	98 [2]	14	3,738	1,139 [3]	300	18	1,457	13,069	2,54	9,81
1,123	1,205	1,053	212	18	3,611	1,123 [3]	217	57	1,397	12,803	2,52	9,96
1,157	1,220	1,214	470	19	4,080	1,505 [3]	247	77	1,829	13,738	2,64	10,49
1,189	1,309	1,214	737	19	4,468	1,592 [3]	230	63	1,885	14,328	2,59	10,41
1,238	1,370	1,200	593	22	4,423	1,033	238	75	1,346	13,902	2,43	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,633	2,42	9,62
1,357	1,733	1,112	789	21	5,012	1,198	501	75	1,774	15,438	2,45	9,74
1,480	2,120	1,218	631	30	5,479	1,296	728	139	2,163	16,914	2,52	10,15
1,609	2,394	1,276	722	37	6,038	1,358	652	238	2,248	18,471	2,58	10,71

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1890		1891		Mehr resp. weniger gegenüber 1890	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes . . .	16,273,650	20	16,383,331	42	+ 109,681	22
Verschiedene Einnahmen	911,224	36	936,309	46	+ 25,085	10
	17,184,874	56	17,319,640	88	+ 134,766	32
Betriebsausgaben	9,232,085	92	10,312,163	86	+ 1,080,077	94
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	7,952,788	64	7,007,477	02	– 945,311	62
oder: 1890 1891						
In Prozenten der Bruttoeinnahmen . . . . 46,28 % 40,46 %						
Per Bahnkilometer (Gesammtlänge 564/567 Kil.) Fr. 14,100. 68 Fr. 12,358. 87						
„ Zugskilometer . . . . . „ 2. 36 „ 1. 93						
„ Nutzkilometer . . . . . „ 2. 27 „ 1. 85						
Ertrag verfügbarer Kapitalien	1,160,466	30	1,068,488	76	– 91,977	54
Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien . . .	195,688	65	312,319	35	+ 116,630	70
Ertrag von Nebengeschäften	190,203	74	173,111	72	– 17,092	02
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,278,364	16	1,437,280	56	+ 158,916	40
Aus sonstigen Quellen	133,459	80	75,825	76	– 57,634	04
	10,910,971	29	10,074,503	17	– 836,468	12
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	48,973	50	60,683	68	+ 11,710	18
Abschreibungen	159,366	77	129,391	67	– 29,975	10
Einlage in die Spezialfonds	1,283,293	48	1,372,848	70	+ 89,555	22
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	133,948	10	113,020	—	– 20,928	10
	1,625,581	85	1,675,944	05	+ 50,362	20
Reinertrag des eigenen Netzes	9,285,389	44	8,398,559	12	– 886,830	32
Hiezu kommt ferner:						
Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,817,150	57	1,821,994	08	+ 4,843	51
	11,102,540	01	10,220,553	20	– 881,986	81
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	285,475	80	573,424	16	+ 287,948	36
Total . .	11,388,015	81	10,793,977	36	– 594,038	45
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken	5,268,800	—	5,268,800	—	—	—
b) „ auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von 3 Millionen Franken . . .	120,000	—	120,000	—	—	—
c) **Subventionsdarleihen**	185,791	65	178,375	—	– 7,416	65
	5,574,591	65	5,567,175	—	– 7,416	65
2. Für Verzinsung der 1. Einzahlung auf die neuen Stammaktien einschl. Agio Fr. 2,654,000 ab 10. VII./31. XII. 1891 zu 4½%	—	—	56,397	50	+ 56,397	50
	5,574,591	65	5,623,572	50	+ 48,980	85
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,813,424	16	5,170,404	86	– 643,019	30
Verwendet für Amortisationen	490,000	—	510,000	—	+ 20,000	—
„ „ Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals . . .	550,000	—	290,000	—	– 260,000	—
„ „ ausserordentlichen Zuschuss in den Versicherungsfond	—	—	300,000	—	+ 300,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hülfskasse zur Amortisation des Defizits	—	—	136,980	—	+ 136,980	—
	1,040,000	—	1,236,980	—	+ 196,980	—
Zur Verfügung der Aktionäre . . .	4,773,424	16	3,933,424	86	– 839,999	30

Soweit über die aus vorstehender Tabelle ersichtlichen Differenzen zwischen dem Finanzergebniss des Berichts- und demjenigen des Vorjahres nicht schon in vorangehenden Abschnitten Aufschluss ertheilt wurde oder in den Rechnungen selbst der Nachweis gegeben ist, fügen wir hier zur Erläuterung Folgendes bei:

Die Vermehrung von Fr. 25,085. 10 Cts. auf dem Titel „Verschiedene Einnahmen" ist aus dem Mehrertrag der „Hülfsgeschäfte" mit Fr. 27,319. 18 Cts. und aus den „Sonstigen Einnahmen" mit Fr. 1815. 74 Cts. abzüglich Fr. 4049. 82 Cts. Mindereinnahmen an „Pacht- und Miethzinsen" hervorgegangen. Von ersterem Mehrertrag entfallen Fr. 7840. 05 Cts. auf den Werkstättebetrieb und Fr. 20,000 auf die Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb in Folge der gesteigerten Arbeitsleistungen der Werkstätte und des bedeutend vermehrten Materialumsatzes genannter Materialrechnung im Berichtsjahre. Der Ertrag der Materialverwaltung und des Privattelegraphendienstes ist dagegen um wenige Fr. 520. 87 Cts. unter dem letztjährigen verblieben. Der Einnahmenausfall auf den Pacht- und Miethzinsen ergibt sich aus einem weitern Rückgang der Leistungen unserer eigenen Güterwagen auf fremden Bahnen (1891 : 41,188,522 Achsenkilometer gegen 43,788,194 im Jahr 1890), woraus nach Abzug einiger ausserordentlicher Vergütungen eine Mindereinnahme von Fr. 17,810. 99 Cts. resultirte, während hinwieder die Pachtzinse für die Mitbenutzung unserer Stationen durch fremde Verwaltungen und zwar hauptsächlich der Strecke Zürich-Wallisellen durch die Vereinigten Schweizerbahnen auf Grund der im letztjährigen Bericht erörterten Neubeordnung der Mitbenutzungsbedingungen ein plus von Fr. 13,161. 16 Cts. und diejenigen für Verpachtung sonstiger Objekte ein solches von Fr. 600. 01 Cts. abgeworfen haben.

Die verfügbaren Kapitalien ergaben nach Abzug der Ausgaben für Konto-Korrentzinse und Provisionen einen Reinertrag von Fr. 1,007,805. 08 Cts. gegen Fr. 1,111,492. 80 Cts. im Vorjahr, somit Fr. 103,687. 72 Cts. weniger, was sich grösstentheils durch die Verwendung disponibler Mittel für den Bau der neuen Linien erklärt; ferner wurden die Werthabschreibungen auf den eigenen Werthpapieren, welche im Berichtsjahre mit Fr. 33,575 vorgenommen wurden, aus dem Zinsertrage derselben gedeckt, während eine bezügliche Ausgabe des Jahres 1890 in der Gewinn- und Verlustrechnung gebucht worden ist.

Die Mehreinnahmen an Zinsen für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien im Betrage von Fr. 116,630. 70 Cts. ist, wie bereits vorstehend angedeutet, durch den Baufortschritt der in der Ausführung begriffenen neuen Linien und die Vermehrung der dadurch beanspruchten Baugelder begründet.

Bezüglich des Ertrages des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee wird auf das in Abschnitt IV. E des Berichtes (Seite 74 u. ff.) Gesagte verwiesen.

Die Imprägniranstalt hatte sowohl für eigene Zwecke als für Rechnung von Privaten im Jahr 1891 beträchtlich umfangreichere Arbeiten auszuführen als im Jahre 1890. Es wurden nämlich imprägnirt für Private an diversen Holzwaaren und Schwellen 4337 m^3 (1890: 2189 m^3) und für die eigene Verwaltung 7976 m^3 (1890: 5771 m^3), zusammen 12,313 m^3 (1890: 7960 m^3). Das Betriebsergebniss ist denn auch trotz der billigen Imprägnirungspreise um Fr. 7232. 49 Cts. günstiger gewesen, als das letztjährige.

Die Fr. 1,437,280. 56 Cts. betragenden Zuschüsse aus den Spezialfonds setzen sich nach den Verrechnungsrubriken zusammen:

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfond:

Betriebsrechnung II. B. b: Erneuerung des Oberbaues .	Fr. 772,285. 61 Cts.
„ IV. C. b: „ des Rollmaterials .	„ 499,939. 09 „
Gewinn- und Verlustrechnung 6. b: Dampbootbetrieb auf dem Zürichsee	„ 624. — „
	Übertrag Fr. 1,272,848. 70 Cts.

	Übertrag	Fr. 1,272,848. 70 Cts.

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfond.

Betriebsrechnung	V. C. 3 Unfallentschädigungen . .	Fr. 129,423. 93 Cts.	
„	V. C. 4 Transportentschädigungen . .	„ 35,007. 93 „	
			„ 164,431. 86 „
		Total	Fr. 1,437,280. 56 Cts.

Das Detail über die Einnahmen aus sonstigen Quellen ist in der Gewinn- und Verlustrechnung selbst enthalten. Das minus von Fr. 57,634. 04 Cts. auf diesem Titel gegenüber 1890 hat seinen Grund in dem Wegfall der Nachvergütung, welche die Vereinigten Schweizerbahnen im Vorjahr für die Mitbenutzung der Strecke Zürich-Wallisellen mit Fr. 70,711. 05 Cts. leisten mussten.

Der Ertragsantheil der gemeinschaftlichen Linien hat eine kleine Steigerung um Fr. 4843. 51 Cts. erfahren. Es ist nämlich der hälftige Antheil am Ertrage der Aargauischen Südbahn um Fr. 15,998. 90 Cts. günstiger als im Jahr 1890; des Weiteren war die Quote, welche wir vom Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten zu übernehmen hatten, um Fr. 614. 75 Cts. geringer als im Vorjahr, während hinwieder das hälftige Antheilsbetreffniss am Ertrag der Bötzbergbahn um Fr. 11,770. 14 Cts. unter dem vorjährigen geblieben ist. Für Zürich-Zug-Luzern ist unser Renditeantheil derselbe wie im Jahr 1890, vorbehältlich der Liquidation des Schlusssaldo auf 31. Dezember 1891, worüber mit dem Komite dieser nunmehr dem Netz der Nordostbahn völlig einverleibten Unternehmung eine Verständigung noch vorbehalten wurde.

In den Betheiligungskapitalien an den genannten vier Gemeinschaftsbahnen ist im Berichtsjahr nur hinsichtlich der Aargauischen Südbahn eine Aenderung eingetreten, indem wir zur Bestreitung von Baubedürfnissen eine weitere Kapitaleinzahlung von Fr. 20,000 zu leisten hatten, womit sich unsere Betheiligung an derselben von Fr. 5,905,000 auf Fr. 5,925,000 erhöhte.

Nach Prozenten berechnet, betrug die Rendite der Betheiligungskapitalien: für die Linie Zürich-Zug-Luzern 10 % von Fr. 9,626,000, wie letztes Jahr; für die Bötzbergbahn 5.066 % von Fr. 11,729,000 gegen 5.166 % im Jahr 1890; für die Aargauische Südbahn 4.534 % von Fr. 5,925,000 gegen 4.278 % von Fr. 5,905,000 im Jahr 1890; für alle vier Unternehmungen bei einem Gesammtbetheiligungskapital von Fr. 27,780,000 im Durchschnitt 6.558 % gegen 6.546 % von Fr. 27,760,000 im Vorjahr.

Die unter Ziffer 4d in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten Abschreibungen am Baukonto der Nordostbahn im Betrage von Fr. 3940 betreffen:

1. Die Abschreibung des Minderwerthes der in Dielsdorf abgebrochenen und auf die Station Niederweningen versetzten Lokomotivremise mit	Fr. 3,755. —
2. Dessgleichen des Verlustes auf einer bei Bülach abgebrannten Wärterbude, die durch eine anderweitig disponible ersetzt wurde, mit	„ 185. —
Zusammen	Fr. 3,940. —

Die für Verzinsung der Anleihen weniger erforderten Fr. 7416. 65 Cts. ergeben sich durch den Wegfall der in der Rechnung pro 1890 noch für 10 Monate erscheinenden Verzinsung des rückbezahlten Subventions-Darleihens für die Aargauische Südbahn mit $3^1/_4$ % von Fr. 500,000 = Fr. 13,541. 65 Cts., abzüglich Fr. 6125 Mehraufwand für die Verzinsung des Subventions-Darleihens der rechtsufrigen Zürichseebahn, wegen der auf 15. Februar 1891 erfolgten I. Einzahlung auf die Subventionsbetheiligung des Kantons Zürich (2 % von Fr. 350,000 für $10^1/_2$ Monate).

Wie in den beiden vorangehenden Jahren, so konnte auch im Betriebsjahre die Einlage in den Erneuerungsfond unter dem regulativmässigen Betrage bleiben, da der Fond die in den Gesellschaftsstatuten vorgesehene Höhe von 8 Millionen Franken erreicht hat und die Entnahmen aus demselben unter jenem Betrage blieben. Wir glauben nämlich daraus, dass die gleichartigen Buchungen in den Rechnungen von 1889 und 1890 durch die Generalversammlung gutgeheissen wurden, auf deren Willen schliessen zu dürfen, dass, so lange von ihr nicht anders beschlossen wird, eine Vermehrung des Fonds über den genannten Betrag unterbleibe. Es scheint uns, dass von einer solchen ohne Bedenken Umgang genommen werden könne, nachdem eine längere Erfahrung die im Regulativ vorgesehenen Einlagen als reichlich gegriffen dargethan hat und ein Fondbestand von 8 Millionen jedenfalls ausreichen wird, um auch in Jahren wachsender Beanspruchung den Anforderungen zu genügen.

Hinsichtlich des ausserordentlichen Zuschusses von Fr. 300,000 an den Versicherungsfond haben wir uns schon im II. Abschnitt (Seite 14) geäussert.

Ueber die ausserordentlichen Zuwendungen von zusammen Fr. 250,000 an die Pensions- und Hülfskasse nehmen wir Bezug auf die Mittheilungen unter Abschnitt IV. E. 7 des Berichtes.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1890		1891		1890		1891	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	13,461	12.58	11,713	11.23	29,256. 99	26.19	25,079. 03	23.27
„ „ II. „ . .	18,847	17.61	18,924	18.14	23,469. 88	21.01	23,325. 74	21.65
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	8,236	7.70	8,878	8.51	7,137. 42	6.39	7,263. 42	6.74
„ „ „ II. „ . .	20,232	18.90	21,228	20.33	11,718. 79	10.49	12,020. 47	11.16
Abonnementsbillete I. „ . .	4,422	4.13	5,126	4.92	4,124. 06	3.69	4,318. 68	4.01
„ II. „ . .	3,198	2.99	3,262	3.13	1,706. 28	1.53	1,760. 82	1.63
Lustfahrtbillete I. „ . .	13,578	12.69	13,012	12.48	21,074. 11	18.87	22,216. 53	20.62
„ II. „ . .	25,041	23.40	22,178	21.26	13,220. 86	11.83	11,771. 49	10.92
Total .	107,015	100	104,321	100	111,708. 39	100	107,756. 18	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	39,697	37.10	38,729	37.12	61,592. 58	55.14	58,877. 66	54.64
II. „	67,318	62.90	65,592	62.88	50,115. 81	44.86	48,878. 52	45.36
Total .	107,015	100	104,321	100	111,708. 39	100	107,756. 18	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	273	.	220	.	4,756. 78	.	4,403. 16	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	88	1.15	72	1.35				
„ b, schweres Vieh . . .	1,051	13.71	861	16.12				
„ c, leichtes „ . . .	1,132	14.77	788	14.76				
„ d, Schweine	767	10.01	1,412	26.45	6,727. 81	.	4,743. 83	.
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	4,152	54.20	1,716	32.14				
Hunde	472	6.16	490	9.18				
Total .	7,662	100	5,339	100	6,727. 81	.	4,743. 83	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,405	0.81	1,404	0.81				
Stückgut	9,837	5.66	9,475	5.45				
Massengut A	7,045	4.05	7,016	4.04				
„ B	27,200	15.64	24,567	14.13	469,238. 88	.	482,550. 99	.
Spezialtarif I	73,139	42.07	57,799	33.25				
„ II	12,278	7.06	12,368	7.12				
„ III	42,959	24.71	61,194	35.20				
Total .	173,863	100	173,823	100	469,238. 88	.	482,550. 99	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	155. 85	.	278. 87	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	592,587. 71	.	599,733. 03	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	111,708. 39	18.85	107,756. 18	17.97
Gepäcktransport	.	.	.	.	4,756. 78	0.80	4,403. 16	0.73
Viehtransport	.	.	.	.	6,727. 81	1.14	4,743. 83	0.79
Gütertransport	.	.	.	.	469,238. 88	79.18	482,550. 99	80.46
Verschiedenes	.	.	.	.	155. 85	0.03	278. 87	0.05
Total .	.	.	.	.	592,587. 71	100	599,733. 03	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1891	104,321	107,756	18	220	4,403	16	5,339	4,743	83	173,823	482,550	99	278	87	599,733	03
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
mehr als 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,312	11	123	02	7,145	32
weniger „ „	2,694	3,952	21	53	353	62	2,323	1,983	98	40	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1891	Fr. 1. 03 Cts.	Fr. 20. 01 Cts.	Fr. 0. 89 Cts.	Fr. 2. 78 Cts.
1890	„ 1. 04 „	„ 17. 40 „	„ 0. 88 „	„ 2. 70 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1890				1891			Gegenüber 1890			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.41	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.24	—	—	—	—
13,906	85	3.35	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	14,800	40	3.32	893	55	—	—
128,264	98	30.87	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	135,069	66	30.26	6,804	68	—	—
2,355	35	0.57	4. Bekleidung desselben	3,862	59	0.86	1,507	24	—	—
4,575	13	1.10	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	3,355	68	0.75	—	—	1,219	45
67,955	80	16.35	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	66,648	60	14.93	—	—	1,307	20
122,814	22	29.55	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	125,209	08	28.05	2,394	86	—	—
39,570	78	9.52	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	58,782	52	13.17	19,211	74	—	—
8,010	44	1.93	10. Assekuranzprämien	7,669	56	1.72	—	—	340	88
18,087	52	4.35	11. Verschiedenes	21,000	74	4.70	2,913	22	—	—
415,541	07	100	. . . . . Total	446,398	83	100	30,857	76	—	—

Der Dampfbootverkehr hat im Anfang des Jahres in Folge der Vereisung der Häfen und Landestellen wiederholte Störungen erlitten; auch der gleichzeitig eingetretene Bruch der Trajektbrücke in Lindau hat während mehrerer Wochen zur Ablenkung des Seeverkehrs auf die Bodensee-Gürtelbahn genöthigt. Die Verminderung des Verkehrs und der Einnahmen ist jedoch nicht sowohl hierauf als auf die ungünstige Witterung während der eigentlichen Reisesaison zurückzuführen. Im Güterverkehr bezieht sich die erhebliche Verminderung der Transporte in Spezialtarif I auf den Getreideverkehr. Diese ist allerdings durch eine entsprechende Vermehrung der Güter des Spezialtarifs III ausgeglichen worden; allein da letztere fast ausschliesslich aus Holztransporten nach Frankreich besteht, die noch vor der Erhöhung der französischen Zölle auf diesem Artikel dorthin geschafft wurden, ist zu erwarten, dass das folgende Jahr in dem gleichen Transportartikel einen entsprechenden Minderverkehr ausweisen wird.

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 30,857. 76 Cts. vermehrt, indem Minderausgaben auf einigen Kapiteln grössere Mehrausgaben auf andern gegenüber stehen. Die Mehrausgabe auf Kapitel 3 wird begründet durch Personalvermehrung um durchschnittlich 4 Mann, auf Kapitel 8 durch im Ganzen und im Durchschnitt grössern Brennmaterialverbrauch und höhere Kohlenpreise, auf Kapitel 9 durch die Hauptreparatur des Schleppbootes „Frauenfeld", welche, fürs Jahr 1890 in Aussicht genommen, erst im Berichtsjahr ausgeführt werden konnte, und auf Kapitel 11 durch Anschaffung von Anbindpfählen und Vergütung an die bayerische Verwaltung für Mehrleistungen im Fusionsdienst.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1890					1891				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	592,587	71	4	75	—	599,733	03	4	97	—
Ausgaben	415,541	07	3	33	70. 12	446,398	83	3	70	74. 43
Vorschlag	177,046	64	1	42	29. 88	153,334	20	1	27	25. 57

Betriebsmaterial.

Im Bestand des Betriebsmaterials ist keine Veränderung eingetreten; derselbe war somit Ende des Berichtsjahres: 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.

		1890	1891
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte) .			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	124,860	120,595
und zwar in	Zeitstunden	8,083	7,571
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.45	15.93
Schleppboote. Solche durchliefen	„	122,987	117,184
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	11.000	14.500
Steinkohlen	Tonnen	3,896.200	3,900.800
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	3,900.600	3,906.600
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	31.240	32.394
„ Zeitstunde	„	482.568	515.995
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	114,271. 44	118,265. 31
per Kilometer	Centimes	91.52	98.07
„ Zeitstunde	Franken	14. 14	15. 62
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . .	Tonnen	9.994	8.603
per Kilometer .	Kilogramm	0.080	0.071
„ Zeitstunde .	„	1.236	1.136
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	5,617. 72	4,117. 58
per Kilometer	Centimes	4.50	3.41
„ Zeitstunde	„	69.50	54.39
d. **Unterhalts- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	39,570. 78	58,782. 52
per Kilometer . . .	Centimes	31.69	48.74

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1890		1891		1890		1891	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	31,974	3.83	27,471	3.67	30,395. 47	7.47	27,123. 51	7.51
„ „ . . II. „	132,949	15.93	118,786	15.86	68,519. 73	16.85	63,371. 93	17.55
Hin- und Rückfahrt . I. „	137,116	16.43	122,008	16.29	99,027. 34	24.36	86,216. 05	23.87
„ „ . II. „	387,646	46.46	351,670	46.96	159,547. 15	39.24	142,592. 36	39.48
Abonnementsbillete . I. „	42,522	5.10	40,500	5.41	11,497. 15	2.83	11,047. 23	3.06
„ . II. „	66,654	7.99	60,297	8.05	12,018. 82	2.98	12,082. 23	3.35
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	14,029	1.67	12,313	1.64	13,961. 43	3.43	10,775. 05	2.98
„ II. „	21,607	2.59	15,901	2.12	11,562. 52	2.84	7,935. 52	2.20
Total .	834,497	100	748,946	100	406,529. 61	100	361,143. 88	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	225,641	27.04	202,292	27.01	154,881. 39	38.10	135,161. 84	37.43
II. „	608,856	72.96	546,654	72.99	251,648. 22	61.90	225,982. 04	62.57
Total .	834,497	100	748,946	100	406,529. 61	100	361,143. 88	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	956	.	827	.	6,909. —	.	6,239. 65	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	43	1.04	40	1.03				
„ II	1,313	31.72	1,318	34.02	3,544. 52	.	3,308. 45	.
„ III	2,607	62.99	2,241	57.85				
„ IV	176	4.25	275	7.10				
Total .	4,139	100	3,874	100	3,544. 52	.	3,308. 45	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,242	5.51	3,027	5.37				
Stückgut-Klasse 1 . . .	3,558	6.05	3,120	5.53				
„ 2 . . .	9,451	16.08	8,973	15.90				
Wagenladungen Klasse A . .	1,341	2.28	934	1.66				
„ „ B . .	2,500	4.25	2,835	5.02				
Spezialtarif „ Ia . .	2,569	4.37	2,410	4.27	121,138. 97	.	110,826. 05	.
„ „ Ib . .	4,932	8.39	5,278	9.36				
„ „ IIa . .	967	1.64	1,275	2.26				
„ „ IIb . .	1,109	1.89	973	1.72				
„ „ IIIa . .	1,221	2.08	1,301	2.31				
„ „ IIIb . .	27,899	47.46	26,290	46.60				
	58,789	100	56,416	100	121,138. 97	.	110,826. 05	.
Lokalspesen	.	.	.	.	16,575. 95	.	14,458. 55	.
Total .	.	.	.	.	137,714. 92	.	125,284. 60	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,514. —	.	2,520. —	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	557,212. 05	.	498,496. 58	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	406,529. 61	72.96	361,143. 88	72.45
Gepäcktransport	.	.	.	.	6,909. —	1.24	6,239. 65	1.25
Viehtransport	.	.	.	.	3,544. 52	0.64	3,308. 45	0.66
Gütertransport	.	.	.	.	137,714. 92	24.71	125,284. 60	25.13
Verschiedenes	.	.	.	.	2,514. —	0.45	2,520. —	0.51
Total .	.	.	.	.	557,212. 05	100	498,496. 58	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1891	748,946	361,143	88	827	6,239	65	3,874	3,308	45	56,416	125,284	60	2,520	—	498,496	58
1890	834,497	406,529	61	956	6,909	—	4,139	3,544	52	58,789	137,714	92	2,514	—	557,212	05
mehr als 1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		6	—	—	—
weniger „ „	85,551	45,385	73	129	669	35	265	236	07	2,373	12,430	32	—	—	58,715	47

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1891	Fr. 0. 48 Cts.	Fr. 7. 54 Cts.	Fr. 0. 85 Cts.	Fr. 2. 22 Cts.
1890	„ 0. 49 „	„ 7. 23 „	„ 0. 86 „	„ 2. 34 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1890				**1891**			Gegenüber 1890			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.17	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.02	—	—	—	—
18,835	—	3.98	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	19,719	70	3.98	884	70	—	—
222,479	14	46.99	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	225,775	34	45.52	3,296	20	—	—
3,830	70	0.81	4. Bekleidung desselben	5,547	25	1.12	1,716	55	—	—
17,237	38	3.64	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	18,213	62	3.67	976	24	—	—
133,072	52	28.10	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	120,088	04	24.21	—	—	12,984	48
44,381	76	9.37	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	64,038	22	12.92	19,656	46	—	—
2,206	70	0.47	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	1,798	90	0.36	—	—	407	80
16,424	47	3.47	9. Verschiedenes	25,792	86	5.20	9,368	39	—	—
473,467	67	100	. . . . . Total	495,973	93	100	22,506	26	—	—

Frequenz, Einnahmen und Ausgaben sind im Berichtsjahre wesentlich durch Einstellung der Dampfschifffahrt während der Seegefrörne beeinflusst worden. Am 10. Januar mussten die Fahrten zwischen Männedorf und Rapperswil und zwischen Stäfa und dem linken Ufer eingestellt werden. Für den Personen- und Postverkehr richteten wir einen täglich dreimaligen Omnibuskurs Männedorf-Rapperswil und zurück ein. Am 19. Januar konnten die Dampfboote nur noch zwischen Zürich und Meilen-Horgen verkehren und dementsprechend wurde der Omnibuskurs ausgedehnt. Vom 21. Januar ab hörte der Dampfbootverkehr vollständig auf. Der Omnibus verkehrte von da an 4 mal auf dem ganzen rechten Ufer, und gleichzeitig wurde für die Beförderung der Eil- und Stückgüter ein regelmässiger täglicher Güterdienst zu Land eingerichtet. Für den Omnibusdienst wurden die Posttaxen, für

den Güterdienst ein temporärer Spezialtarif mit 2 Zonen eingeführt. Das dauerte bis zum 18. bezw. 20. März, an welchen Tagen erst auf dem untern, dann auf dem ganzen See der Dampfbootverkehr wieder aufgenommen werden konnte. Vor Eintritt des Frostes war das Gütertrajektdampfboot nach Uetikon dirigirt worden, und mit dessen Hülfe gelang es, zwischen Uetikon und Wädensweil fast während der ganzen Zeit eine für Schleppschiffe oder Ruderschiffe fahrbare Rinne offen zu halten. Der Ertrag des Omnibus- und Camionnagedienstes reichte bei Weitem nicht zur Deckung der Kosten hin. Ausserdem haben die Dampfboote und insbesondere das Trajektschiff bei den Versuchen, sich ihren Weg durchs Eis zu bahnen, bedeutend gelitten; namentlich haben die Schalen der Boote nachher sehr umfangreichen Reparaturen unterstellt werden müssen, welche sich zum guten Theile noch bis ins folgende Jahr hineinzogen.

Die Ausgaben weisen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 22,506. 26 Cts. auf, welche wesentlich durch Personalvermehrung um durchschnittlich 5 Mann (Kapitel 3), etwas grössere Bureaubedürfnisse und höhere Miethe (Kapitel 5), Ausführung von Reparaturen (Kapitel 7), sowie durch die während der Seegefrörne erfolgte Besorgung des Omnibus- und Camionnagedienstes am rechten Seeufer (Kapitel 9) begründet wird. Die Minderausgabe auf Kapitel 6 ist dadurch entstanden, dass in Folge der Seegefrörne erheblich weniger Fahrleistungen als im Vorjahr gemacht wurden.

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

		1890	1891
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	249,253	204,647
und zwar in	Zeitstunden	18,815	15,380
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.25	13.31
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	26,667	22,822
und zwar in	Zeitstunden	3,673	3,141
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.26	7.27
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	22,150	18,466
und zwar in	Zeitstunden	1,756	1,473
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.61	12.54
Total: Zurückgelegte	„	298,070	245,935
	Zeitstunden	24,244	19,994
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.29	12.30
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	36.500	30.000
Steinkohlen	Tonnen	4,493.600	3,782.900
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	4,508.200	3,794.900
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	15.125	15.430
„ „ Zeitstunde	„	185.951	189.802
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	120,919. 47	110,490. 47
„ „ „ per Kilometer	Centimes	40.57	44.93
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4. 99	5. 53
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen	Tonnen	13.913	10.938
„ „ „ per Kilometer	Kilogr.	0.047	0.044
„ „ „ „ Zeitstunde	„	0.574	0.547
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	8,812. 20	6,609. 58
per Kilometer	Centimes	2.96	2.69
„ Zeitstunde	„	36.35	33.06
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	44,381. 76	64,038. 22
per Kilometer	Centimes	14.89	26.04

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1890					1891				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	557,212	05	1	87	—	498,496	58	2	03	—
Ausgaben	473,467	67	1	59	84. 97	495,973	93	2	02	99.49
Vorschlag .	83,744	38	—	28	15. 03	2,522	65	—	01	0.51

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr wurde das Dampfboot „Gustav Albert“ ausrangirt, unter Abschreibung auf den Altmaterialwerth; dasselbe wird künftig nur noch als Aushülfsboot bei Schiffsreparaturen, sowie als provisorischer Landungssteg bei Stegbauten und als Träger des Schlagwerkes für Einrammen von Anbindpfählen verwendet. Ferner wurden die beiden hölzernen Schleppboote No. 19 und 20 wegen Baufälligkeit abgeschrieben und durch zwei neue ersetzt. Das im Jahr 1869 erbaute hölzerne Signalschiff wurde wegen Abnutzung ausrangirt, aber nicht ersetzt.

Zu Ende des Jahres war der Bestand des Betriebsmaterials: 1 Salondampfer, 7 andere Raddampfer, 2 Schrauben-Dampfboote, 1 Trajektdampffähre, 7 eiserne und 21 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

3. Werkstättebetrieb.

Schon seit längerer Zeit hat sich die Hauptwerkstätte im äussern Bahnhof Zürich als unzureichend erwiesen und war deren Verlegung in Aussicht genommen, da eine Erweiterung im erforderlichen Umfang an jetziger Stelle nicht möglich ist. Mit der abermaligen Erweiterung des Netzes durch die Moratoriumslinien, und da die Anforderungen für Verbesserung und Umgestaltung des Rollmaterials sich stetsfort steigern, ist die Durchführung der Verlegung unaufschiebbar geworden. Sie hat in Verbindung mit Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich und den von den Bundesbehörden verlangten Erweiterungsbauten im letzteren zu erfolgen. Die Studien hierüber sind im Gange, konnten aber noch nicht so weit geführt werden, um den Gesellschaftsbehörden bezügliche Beschlüsse zu ermöglichen, was bei der Schwierigkeit der Aufgabe wohl keiner besonderen Rechtfertigung bedarf. Um inzwischen wenigstens den dringlichsten Anforderungen genügen zu können, ordneten wir behufs Vermehrung der Reparaturgeleise die Ueberdachung von drei weiteren Geleisen der Lokomotivwerkstätte zwischen dem Gebäude und der Schiebebühne an, sowie die Erstellung von Putzgruben. — Die Thätigkeit der Hauptwerkstätte, sowie der beiden Filialwerkstätten in Romanshorn und Wollishofen blieb die nämliche, weshalb hierüber auf frühere Angaben verwiesen werden kann.

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

1. Ersetzen von 12 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 12 Feuerbüchsen, 1642 Siederöhren, 121 Bandagen für Triebräder, 98 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 2 Laufachsen, sämmtlich für Lokomotiven	Fr. 156,672. 93 Cts.
2. Ersetzen von 110 Bandagen und 35 Radsternen für Personenwagen	„ 9,371. 32 „
3. Ersetzen von 208 Bandagen und 68 Radsternen für Gepäck- und Güterwagen . .	„ 18,796. 40 „
Zusammen	Fr. 184,840. 65 Cts.
Hievon ab die Altmaterialerlöse	„ 34,796. 70 „
Total der Ersatzstücke für Rollmaterial	Fr. 150,043. 95 Cts.
4. Erstellen von Dampfheizungen in 58 Personenwagen	„ 30,590. 60 „
Total	Fr. 180,634. 55 Cts.

Die Zahl der Werkstättenarbeiter betrug zu Ende des Berichtsjahres 523 (1890: 467); deren Vermehrung war unerlässlich, um die Leistungsfähigkeit der Werkstätte wenigstens annähernd den Bedürfnissen entsprechend zu gestalten. — Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1890	1891
An Einnahmen . . .	Fr. 1,267,731. 74 Cts.	Fr. 1,349,489. 60 Cts.
„ Ausgaben	„ 1,266,869. 74 „	„ 1,340,787. 55 „
Einnahmen-Überschuss	Fr. 862. — Cts.	Fr. 8,702. 05 Cts.

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 18 Entgleisungen, 10 auf Stationen und 8 auf offener Bahn, sowie 8 Zusammenstösse, 5 auf Stationen und 3 auf offener Linie, vorgekommen, wobei 2 Bahnbedienstete getödtet, 9 Reisende, 8 Angestellte und 1 Drittperson verletzt wurden. Ueber den bedeutendsten dieser Unfälle, den Zusammenstoss vom 25. Juni im Bötzbergtunnel, haben wir im Abschnitt II (Seite 14) Näheres bereits mitgetheilt.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden 14 Personen getödtet und 143 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 3 Reisende, 5 Bahnbeamte und 4 Drittpersonen, die Verletzungen 7 Reisende, 118 Bahnangestellte und 1 Drittperson. — Ferner sind noch 4 auf Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

Wie andere Arbeitgeber, so haben auch wir die Erfahrung gemacht, dass die Ansprüche, welche in Folge von Unfällen auf Grund der Bundesgesetzgebung auf dem Gebiete der Haftpflicht geltend gemacht werden, sich stetig steigern, und mehr und mehr tritt das Bedürfniss hervor, sich durch prophylaktische Massnahmen thunlichst zu schützen. Von dieser Erwägung ausgehend fanden wir angezeigt, dem Gesundheitszustand aller neu in unsern Dienst eintretenden Angestellten eine vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken, zu welchem Zweck wir das früher übliche summarische Formular für ärztliche Atteste durch ein Fragenschema, ähnlich demjenigen, welches bei vielen Lebensversicherungsgesellschaften gebräuchlich ist, ersetzten; der untersuchende Arzt hat eine Reihe von Fragen auf Grund einer sorgfältigen Untersuchung zu beantworten und u. A. sich auch über Gehör- und Gesichtssinn auszusprechen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1891 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. 14,705,769. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar	„ 36,940,000. — „
	Fr. 51,645,769. — Cts.
b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:	
Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 610,000. — „
Total	Fr. 52,255,769. — Cts.

Daneben besteht zur Ausgleichung der Folgen der Unfälle von Personen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfond, welcher mit Ende 1891 laut Rechnung einen Saldo erzeigt von . . . . . Fr. 942,847. 25 Cts.

Für diesen Fond wurde in Ausführung von § 9 Absatz 2 der Gesellschaftsstatuten vom 7. November 1890 ein Regulativ aufgestellt und vom Verwaltungsrath genehmigt, wonach alljährlich zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung eine Einlage in den Versicherungsfond stattzufinden hat, die vom Verwaltungsrath anlässlich der Budgetberechnung bestimmt wird und mindestens Fr. 100,000 betragen soll; nachdem der Fond die in den Statuten vorgesehene Höhe von 1 Million Franken erreicht haben wird, kann durch Beschluss der Generalversammlung die Jahreseinlage vermindert oder sistirt werden. Da der Fond nach den Statuten den Zweck hat, die Lasten, welche der Gesellschaft in Folge von Tödtungen und Verletzungen von Personen, sowie durch ausserordentliche Beschädigungen von Transportmaterial (einschliesslich Schiffe) erwachsen, so viel als möglich auszugleichen, wird durch das Regulativ bestimmt, dass derartige Ausgaben ab 1. Januar 1892 direkt zu Lasten der Betriebs- und Spezialrechnungen zu verbuchen und die Mittel des Versicherungsfonds nur soweit in Anspruch zu nehmen seien, als die Ausgaben eines Jahres im Ganzen Fr. 75,000 übersteigen.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war folgender:	1890		1891	
I. Allgemeine Verwaltung.				
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	162		165	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	59	221	56	221
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.				
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	435		554	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	613	1,048	742	1,296
III. Expeditions- und Zugsdienst.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalkonto		2,102		2,383
IV. Maschinendienst und Werkstätten.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto	444		510	
ebenso und Arbeiter (wovon 518 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti .	501	945	537	1,047
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto	3,143		3,612	
und andern Konti	1,173	4,316	1,335	4,947
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 7,15 Angestellte (im Vorjahr 6,26).				
V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter	197		210	
VI. Imprägniranstalt. Arbeiter	27	224	27	237
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals .		4,540		5,184

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Von Herrn Professor Kinkelin in Basel ist Ende Mai 1891 die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte technische Bilanz der Pensions- und Hülfskasse per 31. Dezember 1889 eingeliefert worden. Über deren Inhalt, die auf Grund derselben vorgenommene Revision der Statuten und die in Aussicht genommenen Massnahmen zur Deckung des Defizites von Fr. 3,447,057 enthält der Bericht des Verwaltungsrathes das Nähere.

Nach Ausweis der nachstehenden Bilanz beträgt das Defizit auf Schluss des Berichtsjahres noch Fr. 2,876,629. 36 Cts., nachdem an der Summe von . . . . . Fr. 3,447,057. — Cts. folgende Beträge in Abzug gebracht worden sind:

a) Mehrbetrag des Vermögens der Kasse auf Ende 1889 nach dem definitiven Rechnungsabschlusse gegenüber der von Herrn Kinkelin auf Grund eines frühern provisorischen Abschlusses eingestellten Ziffer	Fr. 212. 64 Cts.	
b) Ausserordentlicher Zuschuss der Bahngesellschaft im Jahr 1890, Werth 31. Dezember 1889	„ 300,000. — „	
c) Zu viel gutgeschriebener approximativer Zins des Defizites pro 1890 (Fr. 131,250 statt definitiv nur Fr. 118,015) .	„ 13,235. — „	
d) Ausserordentlicher Zuschuss der Bahngesellschaft aus dem Jahresertrage von 1890, Werth 31. Dezember 1890 . .	„ 120,000. — „	
e) Ausserordentlicher Zuschuss der Bahngesellschaft pro 1891 (vergl. Gewinn- und Verlustrechnung, Ziff. 4c der Ausgaben)	„ 136,980. — „	„ 570,427. 64 „
	Wie oben	Fr. 2,876,629. 36 Cts.

Das in der nachstehenden Bilanz mit Fr. 6,513,636. 72 Cts. aufgeführte Deckungskapital ist gemäss der bezüglichen bundesräthlichen Vorschrift berechnet worden, wie folgt:

a) Deckungskapital laut technischer Bilanz auf 31. Dez. 1889			Fr. 5,713,175. — Cts.
b) Verzinsung des Defizites auf 31. Dezember 1889 für das Jahr 1890 zu $3^3/_4$ %		Fr. 118,015. — Cts.	
Ordentliche Einnahmen im Jahr 1890		„ 633,682. 46 „	
Nicht verfallene Aktivzinse auf 31. Dezember 1890 .		„ 25,895. 50 „	
		Fr. 777,592. 96 Cts.	
abzüglich Jahresausgaben pro 1890		„ 331,391. 27 „	„ 446,201. 69 „
c) Verzinsung des Defizites auf Ende 1890 für das Jahr 1891 zu $3^3/_4$ %		Fr. 113,020. — Cts.	
Ordentliche Einnahmen im Jahr 1891		„ 597,722. 93 „	
Nicht verfallene Aktivzinse auf 31. Dezember 1891 .		„ 36,609. 50 „	
		Fr. 747,352. 43 Cts.	
abzüglich:			
Übertragene Marchzinse aus dem Jahre 1890 . . .	Fr. 25,895. 50 Cts.		
Jahresausgaben pro 1891 . .	„ 367,196. 90 „		
		Fr. 393,092. 40 Cts.	
			„ 354,260. 03 „
Deckungskapital auf 31. Dezember 1891			Fr. 6,513,636. 72 Cts.

Die Jahresrechnungen und Bilanzen der Krankenkassen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Hervorzuheben ist einzig, dass die günstigen Abschlüsse zu einem guten Theile der Entlastung zuzuschreiben sind, welche die Haftpflichtgesetzgebung diesen Kassen durch die gänzliche Überwälzung der Folgen von Unfällen auf die Betriebskasse gebracht hat.

I. Jahresrechnung pro 1891.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.								
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder	—	—	4,415	30	—	—	4,415	30
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	13,489	89	—	—	—	—	13,489	89
c) Regelmässige Beiträge	221,176	30	29,461	89	6,909	30	257,547	49
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	234,666	19	—	—	—	—	234,666	19
b) Ausserordentliche Beiträge	378,583	85	—	—	—	—	378,583	85
c) Sonstige Zuwendungen	682	45	—	—	—	—	682	45
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	112,105	65	1,961	45	749	60	114,816	70
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	4,872	90	1,252	35	82	20	6,207	45
d) Geschenke und Verschiedenes	2,145	70	403	75	221	25	2,770	70
	967,722	93	37,494	74	7,962	35	1,013,180	02
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	194,794	08	31,303	98	4,374	75	230,472	81
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	130,070	65	600	—	20	—	130,690	65
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	23,790	64	—	—	—	—	23,790	64
2. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder	16,923	68	1,301	84	—	—	18,225	52
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungskosten etc.)	1,617	85	5	20	—	—	1,623	05
	367,196	90	33,211	02	4,394	75	404,802	67
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1891	600,526	03	4,283	72	3,567	60	608,377	35
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1890	2,999,871	83	49,093	28	19,862	47	3,068,827	58
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1892	3,600,397	86	53,377	—	23,430	07	3,677,204	93
Zahl der Mitglieder	2,511		1,492		847		4,850	
Zahl der Unterstützungsfälle	605		626		148		1,379	

II. Bilanz auf 31. Dezember 1891.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		*b.* Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		*c.* Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Aktiven.								
1. Werthschriften und hypothekarische Anlagen:								
a) Schuldbriefe	1,554,000	—	16,600	—	—	—	1,570,600	—
b) Diverse Obligationen	1,177,700	—	—	—	7,500	—	1,185,200	—
c) Nordostbahn-Obligationen	727,000	—	36,500	—	15,500	—	779,000	—
	3,458,700	—	53,100	—	23,000	—	3,534,800	
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft	141,697	86	277	—	—	—	141,974	86
3. Nicht verfallene Aktivzinse	36,609	50	—	—	—	—	36,609	50
4. Sonstige Guthaben	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo	—	—	—	—	430	07	430	07
7. Defizit	2,876,629	36	—	—	—	—	2,876,629	36
	6,513,636	72	53,377	—	23,430	07	6,590,443	79
Passiven.								
1. Schulden	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital	6,513,636	72	—	—	—	—	6,513,636	72
4. Reserven	—	—	53,377	—	23,430	07	76,807	07
	6,513,636	72	53,377	—	23,430	07	6,590,443	79

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Die 30 Stück 5 % Gotthardbahn-Obligationen IV. Serie, in denen das Stiftungsvermögen von Fr. 30,000 bisher angelegt war, wurden in Folge Kündigung per 31. März 1891 in 4 % Obligationen derselben Gesellschaft konvertirt. Die erzielten Zinse von Fr. 1,425 wurden mit:

Fr. 950. — Cts.	der Pensions- und Hülfskasse als Zinsbetrag von Fr. 20,000 Kapital, ferner	
	Fr. 403. 75 Cts. der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter	
	„ 71. 25 „ derjenigen der Bahnarbeiter	
„ 475. — „	als Zinsbetrag von 10,000 Kapital gutgebracht.	
Fr. 1425. — Cts.	im Total wie oben.	

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1890		Fr. 62,912. 78 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1891 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 6,575. 10 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 9,129. 95 „	
Verminderung		„ 2,554. 85 „
Bestand am 31. Dezember 1891: in Werthpapieren . .	Fr. 60,000. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn . .	„ 357. 93 „	
		Fr. 60,357. 93 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1890 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 100,933. 03 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1891 hinzu . .		Fr. 28,051. 31 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen	Fr. 10. 75 Cts.		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 24,745. 08 „		
		„ 24,755. 83 „	
Zuwachs			„ 3,295. 48 „
Bestand am 31. Dezember 1891:			
in Werthpapieren		Fr. 102,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn .		„ 5. 40 „	
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller . .		„ 1,723. 11 „	
			Fr. 104,228. 51 Cts.

Schliesslich geben wir hier noch einen Ausweis über den Bestand und die Art der Leistung der gesammten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der ständigen Güterarbeiter per 31. Dezember 1891.

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
A. Bestand der Kautionen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) In Baar	60,357	93	104,228	51	164,586	44
b) In Werthschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponirte Titel)	86,700	—	—	—	86,700	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	4,091,500	—	—	—	4,091,500	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	618,500	—	—	—	618,500	—
Summe	4,857,057	93	104,228	51	4,961,286	44
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Baarkautionen von Angestellten	60,000	—	—	—	60,000	—
2. Von Beamten und Angestellten deponirte Werthschriften	86,700	—	—	—	86,700	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	102,500	—	102,500	—
	146,700	—	102,500	—	249,200	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	357	93	1,728	51	2,086	44
c) Bürgschaften	4,710,000	—	—	—	4,710,000	—
Summe	4,857,057	93	104,228	51	4,961,286	44

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

Nachdem mit dem Bau der Haltstelle Wiedikon-Aussersihl im Jahr 1890 begonnen worden war, wurde derselbe im Berichtsjahre vollendet und die Haltstelle am 1. Juni 1891 dem Betriebe übergeben. Von der Gemeinde Wiedikon wurden gemäss Vereinbarung auf die Zeit der Vollendung auch die angrenzenden Strassen fertig erstellt.

Im Rangirbahnhof Zürich wurde die provisorische Lokomotivremise abgebrochen, und eine weitere Gruppe von Rangir- und Aufstellgeleisen angelegt. Im Güterbahnhof wurde der Schuppen V durch einen Anbau vergrössert, ferner wurden zum Verbringen von Güterwagen mit grösserem Radstand zwei Drehscheiben von 4,8 *m* Durchmesser durch solche von 6,5 *m* ersetzt.

Für Erweiterung des Bahnhofes Zürich im Zusammenhange mit Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn und Verlegung der Winterthurer Linie, sowie Verlegung der Werkstätten (vgl. S. 80) wurden einlässliche Studien vorgenommen, aber noch nicht abgeschlossen.

Bei dem stetig zunehmenden Verkehr der Station Altstetten erweist sich die bestehende Anlage immer mehr als unzureichend und treten die Übelstände, dass das Aufnahmsgebäude nur durch Überschreiten der Geleise zugänglich ist, sowie dass die Hönggerstrasse durch Manövriren von Zügen häufig abgesperrt wird, immer stärker hervor. Es erscheint daher gründliche Abhülfe der vorerwähnten Übelstände durchaus nothwendig und wurde für den Umbau dieser Station ein Projekt ausgearbeitet, wonach das Aufnahmsgebäude auf Seite der Ortschaft versetzt und der Güterschuppen sammt den nöthigen Rangirgeleisen in südöstlicher Richtung soweit vorgeschoben wird, dass der Niveauübergang der Strasse Altstetten-Höngg ausserhalb des eigentlichen Manövrirgebietes zu liegen kommt, wobei überdies ein Durchgang vom Aufnahmsgebäude bis zur Parallelstrasse längs der Nordseite der Station vorgesehen ist, so dass ein Überschreiten der Geleise nicht mehr nothwendig wird. Nachdem das bezügliche Projekt vom Verwaltungsrath unterm 14. November 1891 genehmigt worden, wurden sofort Einleitungen zur Landerwerbung getroffen und die Pläne den Behörden zur Genehmigung vorgelegt; dieselbe ist noch nicht erfolgt.

Zur Entlastung des Maschinendepots Zürich wurde die Erstellung eines neuen Depots in Brugg in Aussicht genommen und daselbst eine grössere Remise für 12 Lokomotiven erstellt, nebst Geleiseanlagen, einer Drehscheibe von 12 *m* Durchmesser und ausgedehnten Kohlenlagerplätzen. Nachdem die Pläne im Spätjahr 1890 vom Eisenbahndepartement genehmigt worden waren, wurden die Bauten im Berichtsjahre nahezu vollendet. Zu der Lokomotivremise konnte grösstentheils das Abbruchmaterial der provisorischen Lokomotivremise im Rangirbahnhof Zürich verwendet werden, ebenso wurde die Drehscheibe aus dem Rangirbahnhof Zürich nach Brugg versetzt.

Zur bessern Vermittlung des Verkehrs zur und über die Station Oerlikon wurde westlich vom Aufnahmsgebäude eine Passerelle erstellt, sowie Vorbereitung für Anlage eines Fussgängerdurchlasses in der Nähe des Niveauüberganges der Affoltenerstrasse getroffen. Ferner wurden Projekte für Erstellung eines Ausziehgeleises, sowie Erweiterung des Güter- und Rohmaterialbahnhofes ausgearbeitet.

Der Güter- und Rangirbahnhof in Winterthur ist in Folge der in den letzten Jahren eingetretenen Verkehrszunahme unzureichend geworden; es wurde daher ein Projekt für umfassende Erweiterung desselben ausgearbeitet. Hienach wird der Rangirbahnhof in der durchschnittlichen Breite von 90 *m* bis an die Briggerstrasse verlängert, eine grössere Zahl von Rangir- und Aufstellgeleisen nebst Ausziehgeleise angelegt, und die Briggerstrasse mittelst Brücken über die Geleise der Zürich-Winterthurer Linie, sowie über die Linie Winterthur-Koblenz geführt. Die bezüglichen Pläne wurden dem Eisenbahndepartement am 27. April 1891 vorgelegt und am 23. Oktober 1891 genehmigt. Inzwischen ist mit den Ausführungsarbeiten begonnen worden; dieselben sind im Berichtsjahr soweit vorgeschritten, dass die Erweiterung des Güter- und Rangirbahnhofes in der Hauptsache im laufenden Jahr vollendet werden kann.

Für Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes Winterthur wurde ein Projekt ausgearbeitet, nach welchem durch Anlage von Mittelperrons, die mit Durchgängen untereinander verbunden werden, namentlich auch darauf Bedacht genommen ist, dass die Geleise vom ein- und aussteigenden Publikum nicht mehr à niveau überschritten werden müssen. Die Pläne wurden den den Bahnhof Winterthur mitbenutzenden Bahnverwaltungen zur Kenntniss gebracht und dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt. Letztere ist noch nicht erfolgt.

Auf der Station Amrisweil wurde die Geleiseanlage wesentlich erweitert, der Abstand der Stationsgeleise von 3,6 *m* auf 4,5 *m* gebracht, sowie eine grössere Verladerampe erstellt.

Im Bahnhof Romanshorn zeigte sich die Geleiseanlage für den stets zunehmenden Güter- und Rangirverkehr immer mehr als unzulänglich. Es wurde für Vergrösserung des Bahnhofes ein Projekt ausgearbeitet, wobei hauptsächlich folgende Bauten vorgesehen sind: Anlage einer neuen Gruppe von Aufstell- und Rangirgeleisen in Verbindung mit den Bahnhof-, Lagerhaus- und Trajektgeleisen, sowie im Zusammenhang mit einem Ausziehgeleise in der Richtung gegen Egnach; Schaffung von neuen Lagerplätzen für Rohmaterialien mit entsprechender Geleiseanlage; Erstellung eines direkten Verbindungsgeleises zwischen der Winterthurer- und Rorschacherlinie. Ferner wurden Pläne für Erweiterung der Wart- und Restaurationslokale mit Anbau an der Südseite des Aufnahmsgebäudes ausgearbeitet. Die bezüglichen Projekte wurden dem Eisenbahndepartement am 27. April 1891 vorgelegt und ersteres am 31. Juli, letzteres am 9. November 1891 genehmigt. Die sehr umfangreichen Expropriationen für die neuen Anlagen wurden in der Hauptsache im Berichtsjahre durchgeführt und mit den Unterbauarbeiten für Erstellung des Verbindungsgeleises begonnen.

Die bevorstehende Einführung der Linien Eglisau-Schaffhausen und Etzweilen-Schaffhausen macht eine eingreifende Änderung und Vergrösserung des schon für die dermaligen Bedürfnisse unzulänglichen Bahnhofes Schaffhausen nothwendig. Leider stellen die lokalen Verhältnisse einer angemessenen Ausgestaltung ausserordentliche Schwierigkeiten entgegen. Die schon seit längerer Zeit im Gange befindlichen Studien führten schliesslich zur Annahme eines Projektes, das eine namhafte Verlängerung des Bahnhofes in nördlicher Richtung, verbunden mit einer Verlegung des Güterdienstes in den neuen Bahnhoftheil, vorsieht. Die Ausführung erfordert aber kostspielige Expropriationen, sehr grosse Erdbewegungen, umfangreiche Stützmauern und eingreifende Änderungen an Strassen, insbesondere auch die Unterführung einer Strasse unter dem jetzigen Bahnhofe mit beidseitig schwierigen

Ausmündungen. Der Kostenvoranschlag beziffert sich denn auch auf nahezu 3 Millionen Franken. Da der Bahnhof Schaffhausen gemeinschaftliches Eigenthum der Nordostbahn und der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen ist, war es nöthig, sich mit der Generaldirektion in Karlsruhe über den Umbau zu verständigen. Um indessen keine Zeit zu verlieren, glaubten wir, ohne erst die Rückäusserung der Badischen Verwaltung abzuwarten, mit der Auflegung der Pläne in Schaffhausen vorgehen zu sollen. Die Übermittlung derselben an den Stadtrath in Schaffhausen erfolgte in den letzten Tagen des Berichtsjahres. Dagegen konnten wir es nicht für angängig erachten, in diesem Stadium die Pläne den Behörden auch schon zum Zwecke der Einholung der Genehmigung einzureichen. Die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit fällt in das folgende Jahr. Hier mag nur noch die Bemerkung Platz greifen, dass sich die Badische Generaldirektion in der Folge mit unserer Vorlage in allen wesentlichen Punkten einverstanden erklärt hat. Vorbehalten bleiben allerdings noch Verhandlungen über die Betheiligung der beiden Unternehmungen an den Baukosten.

Die Einführung der Linien Thalweil-Zug und Goldau-Zug in den Bahnhof Zug erfordert eine vollständige Umgestaltung und Vergrösserung der bestehenden Anlagen. Es wurden Pläne und Voranschläge für Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Zug ausgearbeitet und den Behörden, sowie auch der Gotthardbahn zur Kenntniss gebracht. Da die diesseitigen Ansichten über die zweckmässigste Lösung dieser Frage von anderer Seite bestritten werden, dürften darüber noch zeitraubende Verhandlungen nöthig werden.

Behufs Einführung der Linie Koblenz-Stein in die Anschluss-Stationen müssen letztere erheblich vergrössert und deren Geleise vermehrt werden. Über die auf der Station Stein-Säckingen nöthigen Bauten verweisen wir auf den Geschäftsbericht der Bötzbergbahn. In der Station Koblenz wird durch die Linie Koblenz-Stein der bisherige Verlade- und Lagerplatz durchschnitten und muss ein neuer Verladeplatz mit entsprechenden Geleiseanlagen geschaffen werden. Es macht dies eine Verbreiterung des Stationsplanums nördlich vom Aufnahmsgebäude und eine Verlegung der Strasse nach Zurzach nothwendig; zugleich wird dort die zentrale Weichen- und Signalstellung sammt Verriegelung eingerichtet. Die Vorlagen für Erweiterung der Station Koblenz wurden dem Eisenbahndepartement am 17. Juni 1891 zugestellt, die Genehmigung der Pläne verzögerte sich aber in Folge verlangter Abänderung der Projekte und Vorlage von neuen Plänen bis ins laufende Jahr.

Von weitern grössern Ergänzungsbauten, wovon ein Theil erst im laufenden Jahr zur Verwendung gelangt, sind noch zu verzeichnen:

Anbau für eine Dienstwohnung auf den Stationen Glattbrugg und Niederhasli;
Erstellen eines Aufbaues auf den Stationsgebäuden Emmishofen, Etzweilen, Hemmishofen, Ramsen behufs Vergrösserung der Dienstwohnungen;
Anbau für Dienstwohnungen auf den Stationen Kradolf und Arnegg;
Erweiterung des Stationsplatzes und Erstellung eines Stumpengeleises auf der Station Schlieren;
Erweiterung der Geleiseanlagen, Vergrösserung des Güterschuppens und der Rampe auf der Station Wädensweil;
Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Richtersweil;
Erweiterung des Stationsplatzes und der Geleiseanlagen Pfäffikon (Schwyz) für Einführung der Südostbahn;
Erstellung einer zweiten Schiebebühne auf der Station Pfungen;
Erstellung eines Stumpengeleises und eines Drehkrahnens auf der Station Baden-Oberstadt;
Erstellung eines Stumpengeleises auf der Station Seebach;
Kanalisation des nördlichen Theiles des Bahnhofes Aarau;
Weichen-Zentralisirung im Bahnhof Aarau;
Zentrale Weichen- und Signalstellung auf der Station Wallisellen;

Verriegelung der Weichen und Signale auf den Stationen Wiesendangen, Islikon, Felben, Müllheim, Märstetten, Erlen und Bürglen, ferner Horgen, Au, Reichenburg und Bilten;

Erstellung von elektrischen Kontrolapparaten für die Signalscheiben auf einer grössern Anzahl von Stationen;

Überführung der Nordstrasse über den doppelspurigen Bahneinschnitt bei Wipkingen;

Erstellung von 4 Wärterwohnhäusern zwischen Wallisellen und Dietlikon, Ossingen und Stammheim, Stammheim und Etzweilen und Etzweilen und Stein, ferner Vergrösserung eines Wärterwohnhauses zwischen Marthalen—Dachsen;

Erstellung von elektrischen Läutewerken auf den Strecken Winterthur—Oberwinterthur—Wiesendangen.

Im Übrigen verweisen wir auf die Beilage 1 zu den Jahresrechnungen: „Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken, nach den Bauobjekten geordnet".

2. Bau neuer Linien.

Nach dem letztjährigen Berichte waren von den sechs Moratoriumslinien bereits drei (rechtsufrige Zürichseebahn, Dielsdorf-Niederweningen und Koblenz-Stein) im Bau begriffen, und bei zwei Linien (Thalweil-Zug und Schaffhausen-Etzweilen) ist gegen Schluss des Jahres 1890 mit der Projektbearbeitung begonnen worden; im Laufe des neuen Jahres ist nun zu letzteren noch die Linie Eglisau-Schaffhausen hinzugekommen, so dass gegenwärtig sämmtliche sogenannten Moratoriumslinien in Angriff genommen sind. Es hat in Folge von Verhältnissen, auf die später hingewiesen werden wird, eine successive Inangriffnahme und Vollendung der einzelnen Linien, wie sie ursprünglich auch von Seite der Oberbehörde in Aussicht genommen worden war, somit nicht stattfinden können; ein Umstand, der namentlich eine nochmalige erhebliche Vermehrung des technischen Personals zur Folge hatte und die Gesellschaft nöthigte, nahezu sämmtliche Linien mit einem vollständigen technischen Stab auszurüsten.

Das Jahr wurde angetreten mit 27 Ingenieuren, Architekten und Geometern, 8 Zeichnern, 1 Buchhalter und 3 Kanzlisten, wogegen zu Ende 38 Ingenieure, Architekten und Geometer, 9 Zeichner, 1 Buchhalter und 3 Kanzlisten in Thätigkeit waren.

a) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Die Genehmigung und Bereinigung der Pläne hat auch in diesem Jahre mit vielfachen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt und, trotzdem der grösste Theil des technischen Personals fortwährend mit dieser Linie beschäftigt war, nur unerhebliche Fortschritte gemacht.

Mehr oder weniger erledigt ist das Projekt der Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen; doch waren auch hier mit Jahresschluss noch einige Punkte ausstehend, insbesondere die Planfeststellung für eine Haltstelle beim städtischen Pumpwerk im Letten für Wipkingen und für die Unterführung der Langgasse in Aussersihl.

Der Bundesrath ertheilte den im letzten Jahre vorgelegten Plänen für das Stück vom Bahnhof bis zur Limmat in seiner Sitzung vom 15. Januar unter verschiedenen Vorbehalten die Genehmigung, nach welchen der Viadukt in Aussersihl auf das ganze Stück zwischen dem Rangirbahnhof und der Limmatstrasse auszudehnen war, von da bis zum Sihlquai, beziehungsweise zur Limmat aber, entgegen den von Aussersihl gestellten und von der Regierung unterstützten Begehren, der alte Damm der Winterthurer Linie belassen und auch die rechtsufrige Zürichseebahn als Damm erstellt werden konnte. Ebenso wurde das Begehren von Aussersihl betreffend die Einschiebung einer Haltstelle bei Neufrankenthal abgewiesen und für die Abtragung des alten Dammes eine Frist von 8 Jahren nach Ausführung der Strassen, beziehungsweise der Durchbrüche für dieselben festgesetzt. Gegen diesen Beschluss

ergriff Aussersihl den Rekurs; am 5. Mai beharrte aber der Bundesrath auf seinen Entscheidungen vom 16. Januar mit Ausnahme des Termines für die Abtragung des alten Dammes, welcher auf 5 Jahre reduzirt wurde und von da an gerechnet werden soll, wo der Damm nicht mehr mit Zügen befahren wird.

Die Pläne für Unterführung der Langgasse wurden dem Eisenbahndepartement im März zugestellt, eine Erledigung ist noch nicht erfolgt. — Über die am 4. Mai vorgelegten Planstudien für eine Haltstelle oder Station Wipkingen entschied der Bundesrath am 5. Dezember, indem er verfügte, dass eine Haltstelle für Personen, Gepäck und Eilgut zur Ausführung kommen solle; in Folge dessen wurde der Plan für eine solche bereits am 15. Dezember in den Gemeinden Wipkingen und Unterstrass zur öffentlichen Auflage gebracht.

Der Streit über den im letzten Bericht erwähnten und am 22. November 1890 auf telegraphischen Befehl eingestellten Bau der Brücke über die Schanzengasse in Zürich gelangte am 27. Februar 1891 zum Entscheid. Der Bundesrath stimmte dem Projekte der Nordostbahn bei, verlangte jedoch noch eine Spezial-Vorlage der Eisenkonstruktion; diese erfolgte am 7. März. Am 2. April wurde ihr die Genehmigung ertheilt und ebenso am 29./30. September den am 22. Juli vorgelegten Plänen der Stationen Stadelhofen und Riesbach, den letztern unter einigen Vorbehalten, von denen nur der Erstellung einer Passerelle für den Falkenfussweg in Stadelhofen eine besondere Bedeutung zukommt. Die Gesellschaft hat sich veranlasst gesehen, gegen die Forderung dieser Baute Stellung zu nehmen, da in dem Vertrage vom Juni 1873 die Stadt Zürich auf dieselbe verzichtet, beziehungsweise deren allfällige Erstellung auf ihre Kosten übernommen hat.

Für die Strecke Tiefenbrunnen-Meilen, deren Pläne im Juli 1890 nach Bern gesandt wurden, erfolgte die Genehmigung am 7. Februar 1891 mit einigen Vorbehalten, deren wesentlichste den Ersatz von sieben Niveauübergängen durch Unter- oder Überführungen und die Verlegung der Station Herrliberg 200 Meter näher an diese Ortschaft betrafen. Über die neuen Pläne, welche für den Ersatz der Niveauübergänge angefertigt werden mussten und am 4. August zur Vorlage gelangten, konnte eine Erledigung erzielt werden, indem der Bundesrath am 23. Oktober in sechs Fällen die Genehmigung aussprach und in einem Fall in Würdigung der vorgebrachten Gründe auf die Ausführung verzichtete; nicht dasselbe geschah, obschon die Gesellschaft sich ebenso sehr dafür verwendete, mit einem Niveauübergang vor Zollikon, was die Gemeinde zu einem energischen Protest veranlasste.

Nicht zum Austrage kam die Frage der Anlage der Station Herrliberg. Diese Angelegenheit hat nachgerade einen bemühend schleppenden Charakter angenommen. Gegen den oben erwähnten Beschluss des Bundesrathes remonstrirte die Gemeinde Herrliberg, indem sie auf Erstellung der Station auf ihrer Gemarkung beharrte. Der Regierungsrath hat dieses Gesuch gemäss Beschluss vom 17. April 1891 nicht unterstützt, dagegen verlangt, es möchte die Nordostbahn angehalten werden, die Verlegung der Burggasse als Zufahrt von der Kirche her in alleinigen Kosten zu erstellen. Am 21. Juli lehnte der Bundesrath nicht nur das Gesuch von Herrliberg auf Wiedererwägung seines Beschlusses vom 7. Februar, sondern ebenso auch das Begehren der Regierung ab. Hierauf fand, um die in dem betreffenden Beschlusse des Bundesraths vorbehaltene Verständigung über die Strassenanlagen zu erzielen, eine Verhandlung mit der Regierung und der Gemeinde statt, die jedoch resultatlos blieb, da die letztere hartnäckig jedes Eintreten auf diese Frage verweigerte und nur über eine Verlegung der Station auf ihr Gebiet verhandeln wollte, für welchen Fall sie einen erheblichen Beitrag an die Mehrkosten in Aussicht stellte. Gegen alles Erwarten gewährte der Bundesrath gegen Schluss des Jahres der Gemeinde eine weitere Frist, als sie nochmals vorstellig wurde und dabei mittheilte, dass sie neue Projekte durch einen Ingenieur werde ausarbeiten lassen. Über die Stellung, welche die Gesellschaft in dieser nicht enden wollenden Frage einzunehmen hatte, konnte bei derselben keinerlei Zweifel bestehen, weil die von Herrliberg gewünschte Anlage einer Station auf dem Hochplateau bei der Kirche nicht nur ganz bedeutende Mehrkosten, sondern auch eine erhebliche Verschlechterung der Richtungs- und Steigungs-Verhältnisse für die ganze Bahn zur Folge gehabt haben würde. Die hochgelegene Station hätte zudem nur dem

oberen Theile von Herrliberg etwas besser gedient, während dessen unterer Theil und ebenso das benachbarte Feldmeilen sich dabei viel schlechter würden befunden haben und Personen und Güter mit erheblich grössern Betriebskosten für alle Zukunft ganz unnützerweise auf die Anhöhe von Herrliberg hätten geführt werden müssen.

Den um die Jahreswende 1890/91 vorgelegten Plänen der Strecke Meilen-Rapperswil ertheilte der Bundesrath am 25. September die Genehmigung; doch waren die Vorbehalte so zahlreich, dass soviel als nichts festgestellt war. Von den Vorbehalten sind zu erwähnen: die Verlegung der Stationen Uetikon und Männedorf von der West- auf die Ostseite der Ortschaften, die Einschaltung einer Horizontalen im Gubelfeld — Gemeinde Jona, um die spätere Erstellung einer Station daselbst zu ermöglichen; endlich eine grosse Menge von mehr oder weniger bedeutenden Aenderungen an Strassen und Durchfahrten. Für die Strecke Gubelfeld-Rapperswil, wo die Regierung von St. Gallen eine Verlegung der Bahn mehr landeinwärts verlangt hatte, wurde die Genehmigung nur bedingt ausgesprochen und bestimmt, dass dem Kanton noch Gelegenheit zu geben sei, sich über die Einzelheiten des Projektes auszusprechen. Gegen diesen Entscheid hat die Regierung von St. Gallen ein Revisionsgesuch gestellt; Weiteres hierüber ist uns nicht mehr bekannt geworden. — Die neuen Pläne für Uetikon und Männedorf wurden Mitte Dezember in den Gemeinden aufgelegt und Ende des Jahres nach Bern übermittelt.

Der Stand der Projektgenehmigung zur Zeit der Aufstellung des gegenwärtigen Berichtes war daher von Tiefenbrunnen bis Rapperswil noch ein sehr unbefriedigender. Ganz erledigt waren mit einzelnen Ausnahmen nur die Pläne der drei untern Gemeinden Zollikon, Küsnacht und Erlenbach, so dass nur in diesen mit der Expropriation des Terrains hatte begonnen werden können. Eine gütliche Erwerbung war bei den durchweg ganz unerhört hohen Forderungen und Begehren aller Art bloss in ganz wenigen Fällen zu erzielen, und auch die Entscheide der eidgenössischen Schätzungskommission wurden meistens nicht angenommen, so dass die Mehrzahl der Fälle zum bundesgerichtlichen Entscheid kommen musste. Als der Befund der vom Bundesgerichte beigezogenen Experten nicht im Sinne der Abtretungspflichtigen ausfiel, wurden öffentliche Versammlungen veranstaltet und Proteste an das oberste Gericht und die obersten Behörden des Landes erlassen und verbreitet, um womöglich auch durch die öffentliche Meinung einen Druck auszuüben. Dieses noch nie dagewesene Vorgehen wird zwar kaum von Erfolg sein und jedenfalls nicht vermögen, die Gerichte vom Boden der Unparteilichkeit abzudrängen.

Es ist wohl noch nie eine Bahn gebaut worden, der von Seite von Privaten und Behörden so viele Schwierigkeiten bereitet worden wären. Zur Illustration dafür, wie manche Gemeindsbehörden statt des Entgegenkommens, dessen sie sich mitunter rühmten, dem Bau entgegenwirkten, möge nur eines der vielen Beispiele erwähnt werden, welches die in Korrektion fallende alte Landstrasse betrifft. Im ersten Plan hatte die Nordostbahn eine Steigung von 5 %, wie sie an dieser Strasse vielfach vorkommt, vorgesehen; als die Gemeinde dagegen reklamirte, wurde mit derselben vertraglich eine Ermässigung auf 4,5 % vereinbart und hienach der neue Plan angefertigt und aufgelegt; nun kam die Gemeinde, unterstützt von der Regierung, und verlangte wieder die Erhöhung der Steigung auf 5,2 %! — Es mögen die Pläne bearbeitet sein wie sie wollen, etwas muss immer daran geändert werden; das ist förmlich zur Mode geworden. Der finanziellen Tragweite wird in keiner Weise Rechnung getragen, und es werden der Gesellschaft Zumuthungen gemacht, wie sie in keinem andern Lande und insbesondere da nicht üblich sind, wo der Staat selbst baut.

Wie im letzten Jahre, so war auch in diesem der Fortschritt beim Bau ein recht günstiger, und namentlich wurde der Bau des 2093 Meter langen Zürchertunnels sehr energisch betrieben; am 17. Dezember erfolgte bereits der Durchschlag des Sohlstollens.

Auf der Nordseite befand sich der Tunnel fortwährend in der Molasse, die Härte des Gebirges wechselte jedoch sehr erheblich; bald waren die Schichten weicher und mergliger, mit vielen Ueberresten von Schaalenthieren, bald mehr sandig und hart. Dementsprechend wechselte auch der Fortschritt; er erreichte das Maximum im Monat

Oktober mit 91 Meter, während das Minimum im Monat März nur 51 Meter betrug. Im ganzen Jahre, d. h. bis zum Durchschlag wurden 779,6 Meter durchbohrt. Auf der Südseite waren zu Anfang des Jahres, und bis der Tunnel ob der Kantonsschule ebenfalls die Molasse erreichte, die Verhältnisse missliche; namentlich in der Gegend des Turnplatzes bereitete eine wasserreiche, bewegliche und druckhafte Grundmoraine viele Schwierigkeiten und nöthigte zur Ausführung eines Sohlengewölbes. Auch ein alter Festungsgraben wurde gekreuzt, zu dessen Auffüllung s. Z. sehr schlechtes und schlammiges Material verwendet worden war; es betrifft dies insbesondere den Kantonsschulturnplatz, wo eine starke Einsenkung der Oberfläche eintrat. Eine eigenthümliche Erscheinung zeigte sich beim Anfahren der Molasseschicht in der Turnplatzstrasse, indem dort die Sprengschüsse die verhältnissmässig dünn aufgelagerte Moraineschicht ausnahmsweise stark erschütterten, wenn anders die vielen Klagen und Vorstellungen der dortigen Anwohner begründet gewesen sind. Auch auf dieser Seite des Tunnels zeigte der Fortschritt im Sohlstollen erhebliche Schwankungen; er betrug nur 34 Meter im Januar, dagegen 74 Meter im April und im ganzen Jahre 703,7 Meter, auf beiden Seiten zusammen also *1483,3* Meter. In den letzten Monaten des Jahres hat die Unternehmung dadurch eine erhöhte Leistung erzielt, dass sie den Arbeitern namhafte Prämien für den Fall zusicherte, dass der Durchschlag des Tunnels noch vor Neujahr stattfinden werde. Bei der Ausmauerung ist ein Jahresfortschritt von 1453,5 Metern erzielt worden, und es waren am Schluss des Jahres überhaupt nur noch 214 Meter Gewölbe auszuführen. Beim Tunnelbau wurden also sehr schöne Resultate erzielt, leider aber nutzlos, da auf den übrigen Strecken wegen ausstehender Plangenehmigungen so viel als nichts gearbeitet werden konnte.

Im Juli/August konnte zwar endlich mit dem Bau des Viadukts in Aussersihl begonnen werden; die Zeit war jedoch schon zu sehr vorgeschritten, und als die Einrichtungen getroffen und die Arbeiten ordentlich im Gange waren, nöthigte das Eintreten des Winterfrostes, die Mauerungsarbeiten im Freien einzustellen. Dieser Viadukt mit der anschliessenden Brücke erhält 75 Pfeiler und Widerlager, welche bis auf eine geringe Zahl die Gewölbe und Eisenkonstruktionen von drei Geleisen aufzunehmen haben. Bei 62 Pfeilern und Widerlagern wurden im Berichtsjahre die Fundamente ausgehoben und betonirt, und 16 bis auf Kämpferhöhe aufgemauert; insbesondere wurde auch die Ausmauerung der beiden schwierigsten Widerlager, welche beim Anschluss an den Winterthurer Damm und in demselben bergmännisch abgeteuft werden mussten, zehn Meter hoch geführt. Es ist somit ein guter Anfang gemacht und Alles gut vorbereitet worden, so dass zweifellos das Mauerwerk des ganzen über 800 Meter langen Viadukts in der laufenden Bausaison vollendet werden kann.

Die rechtzeitige Vollendung des schwierigsten Bahnstückes, vom Bahnhof bis Tiefenbrunnen, steht daher ausser Zweifel; dagegen bedarf es, obschon bei den Plangenehmigungen für die Strecke Tiefenbrunnen-Rapperswil in den letzten Monaten ein rascheres Tempo zu konstatiren ist, nun einer sehr beschleunigten Durchführung der Expropriation auf dieser Strecke, sofern auch sie, obschon ihr Bau viel leichter ist, auf den konzessionsgemässen Termin, 1. August 1893, fertig gestellt werden soll.

b) Dielsdorf-Niederweningen.

Wie im vorjährigen Bericht erwähnt worden ist, konnte in Folge nachträglicher Einschaltung einer Haltstelle Steinmaur und verspäteter Plangenehmigung der Bau des am meisten Arbeit erfordernden Mittelstückes mit der Wasserscheide erst im Spätherbst begonnen und mussten alsdann in Folge anhaltender Kälte die Arbeiten alsbald wieder eingestellt werden. Der Winter war von langer Dauer und erst gegen Ende März trat etwas wärmere Witterung und Thauzeit ein, so dass nur mit verhältnissmässig grosser Mühe die Linie auf den für die Eröffnung festgesetzten Termin, 1. August 1892, betriebsfertig gestellt und ein Theil des Planirens der Böschungen und Wege, sowie eine Anzahl anderer baulicher Uebelstände erst nachträglich ausgeführt wurde.

In Folge anderweitiger Inanspruchnahme des technischen Inspektorats des schweizerischen Eisenbahndepartementes konnte die Voruntersuchung der Linie im Juli nicht mehr stattfinden; sie wurde daher am 3. August vorgenommen. Die amtliche Kollaudation der Linie fand sodann am 7., die vom Lokalkomite angeordnete Eröffnungsfeier am 9. und am 13. August die Eröffnung des regelmässigen Betriebes statt.

Bis Schluss des Jahres konnten noch die Abrechnungsarbeiten des Unterbaues vollendet werden; begonnen und in der Hauptsache vollendet wurde die Aufnahme des Katasterplanes und die Ausmittlung des Flächenmasses des für den Bau der Bahn beanspruchten Landes.

Gemäss bisheriger Uebung legen wir dem Bericht eine Tafel mit der Situation und dem Profil der neuen Linie bei.

c) Thalweil-Zug.

Wie im ersten Abschnitt des Berichtes mitgetheilt, erfolgte die Entscheidung des Bundesrathes über das im Dezember 1890 vorgelegte generelle Projekt für die Linie Thalweil-Zug am 19. Juni 1891, und zwar unter grundsätzlicher Genehmigung des von der Gesellschaft befürworteten Projektes mit Durchtunnelung der Albiskette, jedoch mit dem Vorbehalte späteren Entscheides darüber, ob nicht wenigstens der Albistunnel zweispurig anzulegen sei. Die Schritte, zu denen sich die Gesellschaftsbehörden hiedurch veranlasst sahen, sind am gleichen Orte ebenfalls schon erwähnt worden, sowie die am 28. August erfolgte Erklärung des Bundesrathes, dass er die bloss einspurige Ausführung auch des Albistunnels gestatte.

Nach diesem Entscheide wurde die Bearbeitung des Detailprojekts derart gefördert, dass die Pläne für die Strecke von Thalweil bis Bohfeld bei Baar auf der Südseite des grossen Albistunnels Anfangs Oktober sowohl in den Gemeinden öffentlich aufgelegt, als auch nach Bern übermittelt werden konnten. Hinsichtlich des Restes der Linie von der Südseite des Tunnels bis Zug wurde mit definitiver Feststellung der Pläne noch zugewartet, bis über die Einmündung in den Bahnhof Zug, beziehungsweise die Umgestaltung dieses Bahnhofes eine Entscheidung getroffen war, indem je nach Lösung dieser Frage das Tracé der genannten Bahnstrecke verschieden sein wird.

Gleichzeitig mit erwähnter Planvorlage wurde der Bundesrath um die Ermächtigung ersucht, mit den Arbeiten an dem 3340 *m* langen Albistunnel, der für die Bauzeit der ganzen Linie massgebend ist, zu beginnen, unter Hinweis darauf, dass das Tracé im Prinzip vom Bundesrath bereits genehmigt sei und die Richtung des Tunnels der Bahnhoffrage Zug nicht vorgreife.

Die Regierung des Kantons Zug machte hiegegen aber Bedenken geltend, weil die Tunnelanlage eine den Interessen von Baar nicht entsprechende Anlage der dortigen Station zu bedingen scheine und die Durchschneidung der industriellsten Gegend des Dorfes mit einem ca. 2 *m* hohen Damm bedinge. Auch eine nochmalige Mittheilung, dass diese Bedenken unbegründet seien, indem durch die projektirte Tunnelanlage hinsichtlich der Anlage der Station Baar und der Führung der Linie durch diese Ortschaft nichts präjudizirt sei, befriedigte die Betheiligten nicht und vermochte nicht, dieselben zum Fallenlassen ihrer beim Bundesrathe erhobenen Einwendungen zu veranlassen.

Um dennoch keine Zeit zu verlieren, entschlossen wir uns, nach Verständigung mit den betheiligten Grundbesitzern einstweilen die Sondirstollen zu beginnen, wovon wir sowohl dem Bundesrathe als den Regierungen von Zürich und Zug Anzeige machten. Die Arbeiten wurden an zwei Akkordanten vergeben und nahmen am 5. November ihren Anfang; bis zum Schluss des Jahres betrug der Stollenfortschritt auf der Nordseite 72 und auf der Südseite 44, zusammen 116 *m*. Auf der Nordseite wurde ein steiniger und nasser Kiesletten aufgeschlossen, während auf der Südseite der Stollen alsbald in die Molasse gelangte, deren Härte und Beschaffenheit zu Anfang stark wechselte.

Mitte Dezember wurde, nachdem die Einwendungen gegen Anhandnahme der Tunnelbauten hinfällig geworden waren, das zweite Bauloos mit dem grossen Tunnel öffentlich ausgeschrieben, da es rathsam schien, den rasch fortschreitenden Stollenarbeiten mit Rücksicht auf die vorhandene Gebirgsbeschaffenheit auch die übrigen Ausbruch- und Mauerungsarbeiten möglichst bald nachfolgen zu lassen, und diese Arbeiten nicht Sache der Akkordanten, sondern nur des Tunnelunternehmers sein konnten.

d) Schaffhausen-Etzweilen.

Die am Schlusse des letzten Berichtsjahres begonnene Bearbeitung des Detailprojekts wurde für die erste und schwierigere, daher auch dringlichere Abtheilung Schaffhausen-Willisdorf bis Anfang April beendigt, und es wurden hierauf diese Pläne sowohl in den Gemeinden öffentlich aufgelegt als auch der Bundesbehörde und den Kantonsregierungen übermittelt. Im Juli erfolgte alsdann in gleicher Weise die Vorlage der Pläne der zweiten Abtheilung Willisdorf-Etzweilen.

Die Einwendungen, zu denen sich die Regierungen und Gemeinden veranlasst gesehen haben, wurden eingehend beantwortet und, wo den Begehren nicht entsprochen werden konnte, dem Departement die Gründe hiefür mitgetheilt. Das Departement hat hierauf in den Gemeinden Schaffhausen, Feuerthalen und Langwiesen, wo die Hauptschwierigkeiten bestehen, einen Augenschein angeordnet, der am 19. September in Beisein von zahlreichen Abgeordneten der beiden Regierungen und der drei Gemeinden stattgefunden hat. Auch hiebei ist jedoch ein namhaftes Resultat nicht erzielt worden und haben sich die Parteien darauf beschränkt, den in ihren schriftlichen Eingaben eingenommenen Standpunkt nochmals darzulegen. Eine Entscheidung der Bundesbehörde hat für diesen ersten Theil der Linie noch nicht stattgefunden; dagegen hat sie den Plänen für den Rest der Linie, Langwiesen-Etzweilen, am 7. Dezember unter verschiedenen, doch unwesentlichen Bedingungen die Genehmigung ertheilt.

Von finanzieller Bedeutung war nur die verlangte Ersetzung von zwei Niveauübergängen durch Überbrückungen, gegen welche wir desshalb glaubten Einwendung machen zu sollen, weil an den betreffenden Stellen Wärterhäuser errichtet werden müssen, den beiden Wegen keine grosse Bedeutung zukommt und an der ganzen Bahn überhaupt nur noch fünf Niveauübergänge, d. h. für jeden Wärter nur ein Übergang, vorgesehen sind. — In Schaffhausen, Feuerthalen und Langwiesen beziehen sich die Differenzen auf die Anlage des Tunnels beziehungsweise die Einmündung in den Bahnhof Schaffhausen, die Überbrückung des Rheines und die Anlage der Stationen in den beiden letztgenannten Ortschaften.

Von Schaffhausen wurde insbesondere auch geltend gemacht, dass eine Entscheidung der Frage nicht möglich sei, bis nicht auch das Projekt für die Erweiterung des dortigen Bahnhofes bekannt gegeben werde. Mit Bezug auf letztere Angelegenheit verweisen wir auf S. 89 dieses Berichtes.

e) Eglisau-Schaffhausen.

Die Tracéstudien für die Linie Eglisau-Schaffhausen, deren Richtung in der Hauptsache durch den Staatsvertrag vom 21. Mai 1875 gegeben ist, wurden nach den schon in der frühern Periode angefertigten Übersichtsplänen mit Horizontalkurven im Massstab 1 : 5000 im Mai begonnen, wobei es sich bald ergab, dass das im Jahr 1876 aufgestellte Projekt sowohl als die rationellste, als auch als die finanziell günstigste Lösung zu betrachten sei.

Verschiedene zürcherische und badische Gemeinden, die erstern unterstützt von der Regierung des Kantons Zürich, hatten Veranlassung genommen, die Einschaltung einer Station Hüntwangen „bei der Linde“ zu verlangen, und eine zweite Gruppe von Eingaben bezweckte die Einschaltung einer Haltstelle für Rheinau in der Gegend von Altenburg. Um in beiden Richtungen die nöthigen Untersuchungen anstellen zu können, wurde die hiezu erforderliche theilweise Ergänzung der Aufnahmen, namentlich der Lehne westlich von Rafz, durchgeführt und gestützt

hierauf eine Bearbeitung der verschiedenen Varianten vorgenommen. Es hat sich dabei ergeben, dass die Einschaltung einer Station Hüntwangen an genannter Stelle eine erhebliche Verschlechterung der Steigungs- und Richtungsverhältnisse und neben gewaltigen Mehrkosten auch eine Verlängerung der Linie um 1600 *m* bedingen würde. Bei einer Bahn, die bestimmt ist, zwischen Zürich und Schaffhausen eine neue, möglichst kurze und günstige Verbindung als Theil einer internationalen Linie zu schaffen, konnte einer solchen Verunstaltung nicht zugestimmt werden. Um aber den Wünschen nach Thunlichkeit entgegenzukommen, wurde das Tracé von 1876 näher an Rafz vorbei gezogen und die Station unterhalb dieser Ortschaft so angelegt, dass der bedeutendste Ort Wyl, welcher sich für eine Station „bei der Linde" verwendet hat, dadurch nicht schlechter bedient sein wird als bei jener. Die Mehrkosten einer solchen Anlage sind allerdings sehr beträchtlich, dagegen wird dadurch wenigstens ohne Verschlechterung der Linie den Wünschen der betheiligten Gemeinden möglichst entsprochen.

Ähnlich liegen die Dinge in Bezug auf die Einschaltung einer Haltstelle bei Altenburg. Auch hier wurde ein Entgegenkommen in der Weise gesucht, dass die Station Jestetten auf die Ostseite dieser Ortschaft in der Richtung gegen Altenburg gelegt worden ist.

Mit Rücksicht darauf, dass schon vor einiger Zeit die Anlage einer Station oder Haltstelle bei Neuhausen an der bestehenden Winterthurerlinie nächst der Bahnbrücke über den Rhein Seitens der Gemeinde und Kantonsregierung in Anregung gebracht war und vom Eisenbahndepartement bereits eine dieser Stationsanlage günstige Verfügung vorlag, fanden wir (wie schon im ersten Abschnitt des Berichts erwähnt wurde) angezeigt, die Möglichkeit einer den beiden Linien gemeinsamen Station studiren zu lassen und, da das Ergebniss günstig ausfiel, eine solche Stationsanlage in die Pläne für Eglisau-Schaffhausen aufzunehmen.

Als in dieser Weise die Vorstudien erledigt waren, wurde die Bearbeitung des Detailprojekts begonnen, und die bezüglichen Absteckungen und Aufnahmen konnten im Berichtsjahre zu einem guten Theil auf dem Felde noch beendigt und damit Material zur weitern Ausarbeitung für den Winter gewonnen werden.

f) Koblenz-Stein.

Über den Bau dieser Linie wird auf den für dieselbe ausgegebenen besondern Geschäftsbericht verwiesen.

3. Rollmaterial.

Wie bereits im letztjährigen Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes erwähnt wurde, legten wir demselben ein für die Jahre 1890, 1891 und 1892 berechnetes Bedarfsschema für Rollmaterial vor, an welches anschliessend wir nachstehende Mittheilungen machen.

a) Lokomotiven. Zu Ende des Jahres 1881 war der Bestand der Lokomotiven bei einer Jahresleistung von 3,936,240 *km* 155 Stück und ging bis Ende 1889 bei einer Steigerung der Jahresleistung auf 5,403,484 *km* auf 144 Stück zurück. Im Jahr 1881 betrug die Durchschnittsleistung einer Lokomotive auf den Gesammtbestand bezogen 25,395 *km*, im Jahr 1889 37,524 *km*. Während also in den Jahren 1881—1889 die Gesammt-Jahresleistung um 37 % stieg, vermehrte sich die Durchschnittsleistung einer Lokomotive um 47 %. Nach den deutschen Normen rechnet man 40,000 *km* als höchste durchschnittliche Jahresleistung einer Lokomotive; wenn wir nun dieser Regel gegenüber die einer ausgiebigen Maschinenbenützung nicht günstige Verästelung des Nordostbahnnetzes in Betracht zogen, so kamen wir zu der Überzeugung, dass die Durchschnittsleistung unserer Lokomotiven das zulässige Maximum erreicht habe, dass daher jeder Abgang ersetzt und für jede neue Leistung neues Material angeschafft werden müsse. Die Dauer einer Lokomotive wird erfahrungsgemäss auf 20—25 Jahre mit einer Gesammtleistung von 800,000—1,000,000 *km* angesetzt. Die 5,400,000 *km* bedingen sonach einen jährlichen

Ersatz von 5—6 Lokomotiven, und es ist für die Jahre 1890, 1891 und 1892 eine daherige Anschaffung von 13 Stück erfolgt bezw. vorgesehen. Dazu kommt die Vermehrung der Fahrleistungen, wozu die Nordostbahn anlässlich der Feststellung des Sommerfahrplanes 1890 verhalten worden ist, und die sich seither noch steigerte; die Mehrleistung zufolge der 1890er Vermehrung bezifferten wir auf etwa 800 *km* per Tag. Im Fernern fällt in Betracht die Verkehrszunahme, sowie die Vermehrung der Fahrleistungen, zu welcher die Bahnen durch die Vollziehung des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit genöthigt worden sind; da nämlich dieses Gesetz den gewöhnlichen Frachtverkehr an Sonntagen untersagt, so müssen auf einzelnen Linien an Montagen Extrazüge eingelegt werden, um die über den Sonntag sich stauenden Güter abzuführen. Bei Berücksichtigung aller dieser Gesichtspunkte gestaltete sich das Bedarfsschema für Lokomotiven für die Jahre 1890, 1891 und 1892 folgendermassen:

Ersatz für ausrangirte bezw. auszurangirende Lokomotiven	13 Stück
Hievon waren schon bestellt und in Lieferung . . .	4 „
blieben	9 Stück
Vermehrung in Folge Zunahme der Fahrleistungen .	12 „
Bedarf für die zunächst zu eröffnenden Moratoriumslinien Koblenz-Stein und Rechtsufrige Zürichseebahn .	11 „
Total	**32 Stück.**

Hievon wurden seither:

abgeliefert	Tenderlokomotiven A^2	6	
	Güterzugslokomotiven C^{3T}	6	12 Stück
bestellt	Lokomotiven A^{2T}	2	
	Tenderlokomotiven A^2	10	
	Güterzugslokomotiven C^{3T}	6	18 „
	Total		**30 Stück.**

Ferner wurde bereits beschlossen die Anschaffung von 6 eigentlichen Schnellzugslokomotiven, für welche aber die Konstruktion noch nicht genau bestimmt ist.

b) Personen- und Gepäckwagen. Zu Ende des Jahres 1876 hatte die Nordostbahn per *km* Betriebslänge 42 Sitzplätze; diese Sitzplatzzahl ging bis 1889 auf 31 zurück, während sowohl die Total- als die Durchschnittsleistungen sich vermehrten. Namentlich das zweiachsige Material findet stets zunehmende Verwendung, während die Leistungen des vierachsigen Materials stetig zurückgehen. Letzteres hat seinen Grund darin, dass die vierachsigen Wagen hinsichtlich der Ausrüstung den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen, auch ihres Alters wegen das Anbringen der kontinuirlichen Bremse nicht mehr ertragen und daher vom Schnellzugsverkehr ausgeschlossen sind. Zur Zeit besitzt die Nordostbahn keinen Überschuss an Personenwagen mehr und ist es daher nothwendig, weitern Abgang zu ersetzen. Zur Ausrangirung kommen jährlich 7—8 Stück, zunächst von der ältesten Gruppe mit einem mittlern Alter per Ende 1889 von 33 Jahren, Alles vierachsige Wagen mit hölzernen Untergestellen. Als Ersatz des abgehenden Materials wurden dreiachsige Fahrzeuge in Aussicht genommen, weil für zwei Achsen die nach den modernen Anforderungen sich ergebenden Kastengewichte unverhältnissmässig schwer würden, während vierachsiges Material im Verhältniss zur Sitzplatzzahl ein zu grosses Totalgewicht erhält. Hienach waren für die Jahre 1890, 1891 und 1892 anzuschaffen:

als Ersatz für abgegangenes bezw. abgehendes Material $3 \times 8 \times 70 = 1{,}680$ Sitzplätze
als Bedarf für die obgenannten zwei Moratoriumslinien, laut Gutachten der Bundesexperten . . . . . 1,510 „

Total 3,190 Sitzplätze = 54 Personenwagen, wovon 18 I./II. und 36 III. Klasse. — Von den Gepäckwagen waren 4 an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt und zu ersetzen; deren Ablieferung hat im Berichtsjahre stattgefunden.

c) Güterwagen. Da während der letzten Jahre zur Zeit des grossen Verkehrs zuweilen starker Wagenmangel herrschte, sind, wie bereits auf Seite 18 dieses Berichtes erwähnt wurde, Schritte für eine namhafte Vermehrung des schweizerischen Güterwagenparkes gethan worden; angeordnete statistische Erhebungen auf allen schweizerischen Stationen sollten zu einer Norm führen, nach welcher sich die Grösse des Güterwagenbedarfs jeder einzelnen Verwaltung bestimmen lässt. Inzwischen musste aber darauf getrachtet werden, weitern Abgang zu ersetzen und für die Moratoriumslinien neues Material anzuschaffen. Zur Ausrangirung wurden zunächst die noch vorhandenen 182 Güterwagen mit hölzernen Untergestellen bestimmt; bei Vertheilung des Ersatzes auf 6 Jahre bringt es 30 Wagen auf jedes Jahr. Dazu kam laut dem erwähnten, allerdings in dieser Hinsicht wohl allzu hoch greifenden Expertengutachten für die Linien Koblenz-Stein und Rechtsufrige Zürichseebahn ein Bedarf von $70 + 80 = 150$ Stück. Für die Jahre 1890—1892 ergab sich hieraus ein Bedarf von je 80, zusammen also 240 Wagen. Seither wurden:

geliefert:	Wagen G^{R1}	60	
	„ L^{R1}	30	
	„ M^{R2}	50	140 Stück.
bestellt:	Wagen K^{R1}	100	
	„ M^{R2}	30	130 „
		Total	**270 Stück.**

VI. Direktion.

Die stets sich mehrende Geschäftslast der Betriebsleitung, die es dem Vorstande des III. Departements immer mehr erschwerte, sich den besonders wichtigen Angelegenheiten seines Geschäftskreises in der wünschbaren Weise zu widmen, veranlasste uns, mit verwaltungsräthlicher Genehmigung eine etwelche Änderung in der Geschäftsvertheilung der Direktion zur Entlastung des genannten Departements vorzunehmen. Es geschah dies mit einem Nachtrag vom 10. März 1891 zum Reglement über die Organisation und die Geschäftsordnung der Direktion vom 14. Juli 1890, wodurch insbesondere die Angelegenheiten betreffend die gemeinschaftliche Benutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken, ferner diejenigen des schweizerischen Wagenverbandes dem V. Departement übertragen wurden. — Im Anschlusse hieran wurde ferner ein Theil der im Geschäftskreis des III. Departements verbleibenden Geschäfte Herrn Oberinspektor Vögelin zur selbständigen Behandlung unter Aufsicht des Departementsvorstandes übertragen.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 112 Sitzungen und fasste 2687 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Direktionsmitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Die Zahl der von der Direktion, beziehungsweise den Departementen behandelten Geschäfte übersteigt diejenige des Vorjahres um ein Beträchtliches; das Register weist gegenüber 33,392 (Prinzipal-) Nummern vom Vorjahre für das Jahr 1891 deren 35,649 auf.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1891 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 28. Mai 1892.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. E. Escher.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1891.

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 1891, 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:**
   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	.	.	6,268,144	10		
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	456,579	06				
2. Von Thieren	262,870	74				
3. Von Gütern	9,395,737	52	10,115,187	32	16,383,331	42
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Miethzinse. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	302,441	05				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	93,383	81				
c) Für Rollmaterial	448,576	35	844,401	21		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	8,702	05				
b) Material-Verwaltung	10,367	11				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb .	50,000	—				
d) Privattelegraphendienst	2,399	98	71,469	14		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen . . .	15,346	52				
b) Verschiedenes	5,092	59	20,439	11	936,309	46
Summe der Einnahmen .	.		.	.	**17,319,640**	**88**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1891.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. **Personal.**						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrath und Direktion)	88,139	60				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	67,166	10				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse . .	64,840	10				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	14,405	—				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau) . .	46,316	23				
6. Betriebskontrole	120,506	15				
7. Statistisches Bureau	22,775	05				
8. Telegraphen-Inspektion	10,074	08				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	11,509	—	445,731	31		
B. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	48,335	91				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	12,814	37				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	6,458	90				
4. Verschiedenes	11,149	96	78,759	14		
			524,490	45		
Hievon ab: Vergütung der neuen Linien für die administrative Bauleitung	.	.	31,539	24	492,951	21
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Oberingenieurs	84,665	10				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	31,411	58				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	83,121	32				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter . .	514,686	21				
5. 1/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 734,800. 41 Cts.	244,933	47				
6. Bekleidungskosten	23,669	84	982,487	52		
B. **Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.**						
a) Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	243,308	26				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)	297,729	65				
Übertrag .	541,037	91	982,487	52	492,951	21

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	541,037	91	982,487	52	492,951	21
3. Hochbau	131,776	32				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Fundation) .	26,509	42				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	51,553	07				
6. Räumung von Schnee und Eis	12,497	04	763,373	76		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfond.)						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	240,908	71				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	425,689	85				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	105,687	05	772,285	61		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	9,930	57				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	3,090	43				
3. Beleuchtung der Bahn	4,320	08				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	41,689	39				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	140	—				
6. Verschiedenes	68	49	59,238	96	2,577,385	85
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrole . .	86,185	73				
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	746,850	87				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	322,973	38				
c) Billetdrucker und Billetsortirerinnen	12,683	—				
d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 734,800. 41 Cts.	489,866	94				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter . . .	1,108,088	69				
Übertrag .	2,766,648	61	.	.	3,070,337	06

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	2,766,648	61	.	.	3,070,337	06
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	733,253	74				
4. Bekleidungskosten	63,766	16	3,563,668	51		
B. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billete, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	131,062	99				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	214,309	91				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	48,709	64				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	5,630	35				
5. Camionnage und Plombage	6,652	66				
6. Verschiedenes	7,582	15	413,947	70	3,977,616	21
IV. **Fahrdienst.**						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	42,055	92				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure . .	902,468	42				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	162,383	02				
4. Bekleidungskosten	6,775	71	1,113,683	07		
B. **Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.**						
a) Lokomotiven.						
1. Brennmaterial	1,479,404	28				
2. Schmiermaterial	45,052	48				
3. Beleuchtungsmaterial	8,693	86				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand .	55,984	42	1,589,135	04		
b) Wagen.						
1. Beheizungsmaterial	50,664	73				
2. Schmiermaterial	4,236	97				
Übertrag .	54,901	70	2,702,818	11	7,047,953	27

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	54,901	70	2,702,818	11	7,047,953	27
3. Beleuchtungsmaterial	6,634	59				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	5,649	89	67,186	18		
C. **Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.**						
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	481,943	60				
2. Personenwagen	195,858	39				
3. Gepäck- und Güterwagen	205,006	06	882,808	05		
b) Erneuerung. (Erneuerungsfond.)						
1. Lokomotiven und Tender	235,744	73				
2. Personenwagen	79,302	17				
3. Gepäck- und Güterwagen	184,892	19	499,939	09		
D. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	4,817	75				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale	8,445	27				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	11,337	63				
4. Verschiedenes	764	73	25,365	38	4,178,116	81
V. **Verschiedene Ausgaben.**						
A. **Pacht- und Miethzinse** (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	142,464	65				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.) . .	1,291	76				
3. Für Rollmaterial	796,149	02	939,905	43		
B. **Verlust an Hülfsgeschäften**	.	.	—	—		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Gerichts- und Prozesskosten	827	14				
2. Feuerversicherungen	49,684	52				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben . . . . . Fr. 144.46						
Verwendungen aus dem Versicherungsfond „ 129,423.93	129,568	39				
Übertrag .	180,080	05	939,905	43	11,226,070	08

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1891.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	180,080	05	939,905	43	11,226,070	08
4. Transportversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben . . . . . Fr. 24,143. 82						
Verwendungen aus dem Versicherungsfond „ 35,007. 93	59,151	75				
5. Kosten des Transports in Folge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühr) . .	108,316	16				
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	259,297	48				
8. Verschiedenes	8,940	13	615,785	57	1,555,691	—
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	12,781,761	08
Hievon ab:						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes:						
a) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	.	.	945,594	75		
b) auf der Bötzbergbahn	.	.	1,524,002	47	2,469,597	22
Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	**10,312,163**	**86**

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1890	.	.	4,773,424	16		
ab: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1891						
a. 6 % Jahresdividende pro 1890 an die Prioritätsaktien von 26 Millionen Franken	1,560,000	—				
b. 6 % Jahresdividende pro 1890 an die Stammaktien von 42 Millionen Franken	2,520,000	—				
c. Ausserordentlicher Zuschuss an die Pensions- und Hülfskasse der Angestellten pro 1890	120,000	—	4,200,000	—	573,424	16
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	17,319,640	88				
Betriebsausgaben	10,312,163	86	7,007,477	02		
3. Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern . . .	962,600	—				
b. Bötzbergbahn	594,190	28				
c. Aargauische Südbahn	268,637	73				
d. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten . . .	**3,433**	**93***	1,821,994	08		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	.	.	1,068,488	76		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	.	.	312,319	35		
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	153,334	20				
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	1,898	65				
c. Betrieb der Imprägniranstalt	17,878	87	173,111	72		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfond	1,272,848	70				
b. Versicherungsfond	164,431	86	1,437,280	56		
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 1890 .	5,553	80				
c. Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftenkonto der Nordostbahn pro 1891 (Pacht- und Miethzinse etc.) .	32,320	11				
d. Antheil an der Entschädigung des Bundes für die Führung von Nachtzügen im Jahr 1886 gemäss bundesgerichtlichem Urtheil vom 27. Februar 1891, abzüglich Prozesskosten	3,951	85				
e. Beitrag der Gemeinde Steinmaur und der Lägernsteinbruchgesellschaft an das Betriebsdefizit der Linie Dielsdorf-Niederweningen, I. Rate von Fr. 10,000 . . .	2,000	—	75,825	76	11,896,497	25
Summe .	.	.	.	.	**12,469,921**	**41**

* Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1891.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc.		.	.	60,683	68		
2. Verzinsung der konsolidirten Anleihen.							
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken. Fr. 131,720,000 zu 4 %		5,268,800	—				
b. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn. Fr. 3,000,000 zu 4 %		120,000	—				
c. Subventions-Darleihen:							
Fr. 3,600,000 zu 2 %	Fr. 72,000. —						
„ 350,000 „ 2 % ab 15. Februar / 31. Dezember 1891	„ 6,125. —						
„ 3,200,000 „ 2½ %	„ 80,000. —						
„ 450,000 „ 4½ %	„ 20,250. —						
Fr. 7,600,000		178,375	—	5,567,175	—		
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften		.	.	—	—		
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.							
a. Amortisationen		510,000	—				
b. Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten pro 1891	Fr. 113,020. —						
c. Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1891 zur Amortisation des Defizits	„ 136,980. —	250,000	—				
d. Abschreibuug von beseitigten Bauobjekten, abzüglich gewonnene Materialien		3,940	—				
e. Werthabschreibungen auf Dampfbooten:							
Bodensee-Dampfboot „Schaffhausen", Rest abzüglich des Altmaterialwerths	Fr. 20,000. —						
Trajektfähre auf dem Zürichsee, einschliesslich Trajekteinrichtung auf der Werfte Wollishofen	„ 50,356. 39						
Remorqueur „Biene" auf dem Zürichsee	„ 31,047. —						
Zürichsee-Schleppschiffe	„ 24,048. 28	125,451	67	889,391	67		
5. Einlage in die Spezialfonds.							
a. Erneuerungsfond		1,272,848	70				
b. Versicherungsfond:							
Ordentliche Jahreseinlage pro 1891	Fr. 100,000. —						
Ausserordentlicher Zuschuss	„ 300,000. —	400,000	—	1,672,848	70		
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.							
Verzinsung der I. Einzahlung auf die neuen Stammaktien, einschliesslich Agio, Fr. 2,654,000, ab 10. Juli/31. Dezember 1891 zu 4½ %		.	.	56,397	50		
7. Rücklage behufs Erhöhung des Aktienkapitals. IV. und letzte Rate pro 1891		.	.	290,000	—	8,536,496	55
8. Zur Verfügung der Aktionäre		.	.	.	.	3,933,424	86
Summe		.	.	.	.	**12,469,921**	**41**

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige

vom Jahr

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten	—	—	3,236	20	.	.	.	.	3,236	20
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	2,314	05	.	.	.	.	2,314	05
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Entschädigungen	4,581	25	22,912	59	.	.	18,331	34		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—	—	—	.	.	—	—		
4. Vermarkung	—	—	46	85	.	.	46	85		
5. Verschiedenes	—	—	121	56	.	.	121	56	18,499	75
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	16,312	14	16,312	14				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	—	—	34,118	45	34,118	45				
d. Beschotterung	—	—	19,027	22	19,027	22				
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen	—	—	5,382	67	5,382	67				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	74,840	48		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	—	—	25,783	11	25,783	11				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	45,151	27	45,151	27				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundirung	—	—	38,272	53	38,272	53				
d. Legen des Oberbaues	—	—	16,927	38	16,927	38				
e. Verschiedenes	—	—	2	90	2	90	126,137	19		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	100	—	168,955	10	168,855	10				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	5,600	—	343	30	5,943	30				
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser-Beschaffung	—	—	13,019	09	13,019	09				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwaagen	—	—	7,571	31	7,571	31				
f. Wärterhäuser	1,325	—	36,930	36	35,605	36				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	—	—	5,396	03	5,396	03				
h. Verschiedenes	—	—	20	10	20	10	224,523	69		
Übertrag	11,606	25	461,157	61	.	.	425,501	36	24,050	—

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn
1891.

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	11,606	25	461,157	61	.	.	425,501	36	24,050	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	2,338	31	2,338	31				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	—	—	19,054	85	19,054	85				
c. Orientirungs- und Ordnungszeichen . .	—	—	23	25	23	25				
d. Einfriedigung und Barrieren . . .	—	—	1,499	21	1,499	21				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
							22,915	62	448,416	98
	11,606	25	484,073	23	.	.	.	.	472,466	98
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender . . .	110,048	38	264,929	21	.	.	154,880	83		
2. Personenwagen	39,570	70	9,422	18	.	.	**30,148**	**52**		
3. Gepäck- und Güterwagen . .	179,749	30	437,018	52	.	.	257,269	22		
	329,368	38	711,369	91	.	.	.	.	382,001	53
III. Mobiliar und Geräthschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung .	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	95	30	12,673	95	.	.	12,578	65		
3. Für den Stationsdienst . . .	480	—	2,757	18	.	.	2,277	18		
4. Für den Transportdienst . . .	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Für die Werkstätten	—	—	—	—	.	.	—	—		
6. Telegraphenapparate	—	—	1,394	23	.	.	1,394	23		
	575	30	16,825	36	.	.	.	.	16,250	06
	341,549	93	1,212,268	50	.	.	.	.	870,718	57
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	20,000	—	—	—	.	.	**20,000**	—		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	106,210	47	4,023	31	.	.	**102,187**	**16**		
C. Imprägniranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	126,210	47	4,023	31	.	.	.	.	**122,187**	**16**
	467,760	40	1,216,291	81						
Total der Netto-Ausgaben	.	.	.	.	.	.	.	.	**748,531**	**41**

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

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Dielsdorf-Niederweningen.				Thalweil-	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.										
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	81,994	46			18,780	03			46,409	41
2. Bureaukosten	2,770	25			982	13			1,754	05
3. Mobiliar, Instrumente und Messgeräthschaften	3,943	89			890	50			2,481	19
4. Miethe, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	3,313	66			935	82			1,952	48
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—			—	—			—	—
6. Verschiedenes	361	55	92,383	81	336	10	21,924	58	353	45
B. Verzinsung des Baukapitals.										
1. Aktienkapital	—	—			—	—			—	—
2. Obligationen	—	—			—	—			—	—
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	263,614	80	263,614	80	9,035	05	9,035	05	1,998	55
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	9,262	10			404	15			—	—
2. Entschädigungen	525,870	75			3,756	43			210	—
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	8,388	15			—	—			—	—
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	300	—			1,294	85			—	—
5. Verschiedenes	1,973	60	545,794	60	177	80	5,633	23	34	90
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	15,225	50			64,751	34			—	—
b. Tunnels	1,149,105	80			—	—			6,300	—
c. Brücken und Durchlässe	149,580	44			20,634	16			—	—
d. Beschotterung	—	—			51,838	05			—	—
e. Chaussirung von Strassen und Vorplätzen	256	75			17,932	86			—	—
f. Fluss- und Uferbauten	—	—			724	12			—	—
g. Verschiedenes	7,318	34	1,321,486	83	37	60	155,918	13	1,895	20
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	—	—			54,575	52			—	—
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—			94,226	30			—	—
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundirung	—	—			32,753	55			—	—
d. Legen des Oberbaues	—	—			17,257	43			—	—
e. Verschiedenes	—	—	—	—	2	—	198,814	80	—	—
Uebertrag	.	.	2,223,280	04	.	.	391,325	79	.	.

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1891.

Zug.		Etzweilen-Schaffhausen.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		36,817	52			11,914	87			.	.	195,916	29		
		2,204	76			428	84			.	.	8,140	03		
		2,607	76			777	63			.	.	10,700	97		
		3,278	33			1,060	14			.	.	10,540	43		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
52,950	58	378	53	45,286	90	44	—	14,225	48	.	.	1,473	63	226,771	35
		—	--			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
1,998	55	1,666	65	1,666	65	116	80	116	80	.	.	276,431	85	276,431	85
		—	—			—	—			.	.	9,666	25		
		27	—			—	—			.	.	529,864	18		
		—	—			—	—			.	.	8,388	15		
		—	—			—	—			.	.	1,594	85		
244	90	180	54	207	54	—	—	—	—	.	.	2,366	84	551,880	27
		—	—			—	—			79,976	84				
		—	—			—	—			1,155,405	80				
		—	--			—	—			170,214	60				
		—	—			—	—			51,838	05				
		—	—			—	—			18,189	61				
		—	—			—	—			724	12				
8,195	20	5,151	64	5,151	64	—	—	—	—	14,402	78	1,490,751	80		
		—	—			—	—			54,575	52				
		—	—			—	—			94,226	30				
		—	—			—	—			32,753	55				
		—	—			—	—			17,257	43				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	198,814	80		
63,389	23	.	.	52,312	73	.	.	14,342	28	.	.	1,689,566	60	1,055,083	47

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Dielsdorf-Niederweningen.				Thalweil-	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .	.	.	2,223,280	04	.	.	391,325	79	.	.
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—			—	—			—	—
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	—	—			68,682	—			—	—
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine .	—	—			6,892	15			—	—
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	—	—			10,722	10			—	—
e. Hebevorrichtungen und Brückenwaagen	—	—			9,837	25			—	—
f. Wärterhäuser	—	—			15,446	40			—	—
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	—	—			349	30			—	—
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	111,929	20	—	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen . . .	—	—			1,573	18			—	—
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	—	—			9,699	61			—	—
c. Orientirungs- und Ordnungszeichen .	—	—			1,284	45			—	—
d. Einfriedigung und Barrieren . .	1,261	60			22,711	83			—	—
e. Verschiedenes	—	—	1,261	60	—	—	35,269	07	—	—
			2,224,541	64			538,524	06		
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender.	—	—			—	—			—	—
2. Personenwagen.	—	—			—	—			—	—
3. Gepäck- und Güterwagen.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III. Mobiliar und Geräthschaften										
1. Für die Allgemeine Verwaltung.	—	—			—	—			—	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.	—	—			1,590	65			—	—
3. Für den Stationsdienst.	—	—			6,169	89			—	—
4. Für den Transportdienst.	—	—			—	—			—	—
5. Für die Werkstätten.	—	—			—	—			—	—
6. Telegraphenapparate.	—	—	—	—	2,028	48	9,789	02	—	—
Total der Ausgaben .	.	.	**2,224,541**	**64**	.	.	**548,313**	**08**	.	.

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1891.

Zug.		Etzweilen-Schaffhausen.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				Total.	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
63,389	23	.	.	52,312	73	.	.	14,342	28	.	.	1,689,566	60	1,055,083	47
		—	—			—	—			—	—				
		—	—			—	—			68,682	—				
		—	—			—	—			6,892	15				
		—	—			—	—			10,722	10				
		—	—			—	—			9,837	25				
		—	—			—	—			15,446	40				
		—	—			—	—			349	30				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111,929	20		
		—	—			—	—			1,573	18				
		—	—			—	—			9,699	61				
		—	—			—	—			1,284	45				
		—	—			—	—			23,973	43				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36,530	67	1,838,026	47
63,389	23			52,312	73			14,342	28					2,893,109	94
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—	—	—
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	1,590	65		
		—	—			—	—			.	.	6,169	89		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	2,028	48	9,789	02
63,389	**23**	.	.	**52,312**	**73**	.	.	**14,342**	**28**	.	.	.	.	**2,902,898**	**96**

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1890**	.	.	.	.	17,399,008	38
II. **Kapitaleinzahlungen.**						
1. Einzahlung auf das Gesellschaftskapital . Emission von 14,000 neuen Stammaktien à Fr. 500. — vom Juli 1891	7,000,000	—				
2. Einzahlung auf das Subventions-Darleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn.						
I. Ratazahlung auf die Betheiligung des Kantons Zürich, Werth 15. Februar 1891	350,000	—	7,350,000	—		
III. **Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.**						
Zuwendungen aus der Baureserve Zürich-Zug-Luzern:						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	31,224	91				
2. Rollmaterial	÷ 3,392	—				
3. Mobiliar und Geräthschaften	580	—	28,412	91		
IV. **Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.**						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisirende Verwendungen“:						
VIII. Amortisationsquote für das Jahr 1891 . .	510,000	—				
2. Zu Gunsten des Konto „Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals“:						
IV. und letzte Rate für das Jahr 1891 . . .	290,000	—				
3. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Abschreibung von beseitigten Bauobjekten im Jahre 1891:						
Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	3,940	—				
4. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
a) Dampfboote auf dem Bodensee:						
Restabschreibung auf dem Dampfboot „Schaffhausen“, abzügl. Fr. 5000 Altmaterialwerth Fr. 20,000. —						
b) Dampfboote auf dem Zürichsee:						
Werthabschreibungen auf der Trajektfähre und Trajekteinrichtung in Wollishofen . . Fr. 50,356. 39 dem Remorqueur „Biene“ . . „ 31,047. — den Schleppschiffen u. deren Ausrüstung „ 24,048. 28 „ 105,451. 67	125,451	67	929,391	67		
Übertrag .	.	.	8,307,804	58	17,399,008	38

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1891.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital, neue Stammaktien.**						
Ausstehende Resteinzahlung, fällig per 31. Dezember 1892.	.	.	.	.	3,682,500	—
II. **Verwendungen zu Bauzwecken.**						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1891:						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	484,073	23				
b) Rollmaterial	711,369	91				
c) Mobiliar und Geräthschaften	16,825	36	1,212,268	50		
2. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1891:						
a) Rechtsufrige Zürichseebahn	2,224,541	64				
b) Dielsdorf-Niederweningen	548,313	08				
c) Thalweil-Zug	63,389	23				
d) Etzweilen-Schaffhausen	52,312	73				
e) Eglisau-Schaffhausen	14,342	28	2,902,898	96		
3. Unvollendete Bauobjekte:						
Ausgaben hiefür per Ende 1891	. .	.	1,360,051	52	5,475,218	98
III. **Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.**						
1. Betheiligung bei der Aargauischen Südbahn:						
XXXVII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Werth 1. Juni 1891	.	.	20,000	—		
2. Betheiligung bei der Linie Koblenz-Stein:						
VI. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Werth 1. März 1891	150,000	—				
VII. „ „ „ „ 1. Juni 1891	200,000	—				
VIII. „ „ „ „ 1. Sept. 1891	250,000	—				
IX. „ „ „ „ 1. Dez. 1891	300,000	—	900,000	—		
3. Betheiligung bei der Sihlthalbahn:						
Einzahlungen der Nordostbahn auf die Aktienbetheiligung von Fr. 100,000.	.	.	60,000	—	980,000	—
IV. **Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.**						
Brutto-Bauausgaben pro 1891:						
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen	.	.	32,003	73		
b) Mobiliar und Geräthschaften	.	.	580	—	32,583	73
Übertrag .	.	.	.	.	10,170,302	71

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	8,307,804	58	17,399,008	38
V. Erlöse und Rückerstattungen.							
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:							
Bisheriges Netz der Nordostbahn:							
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen . Fr.	7,666. 25						
b) Rollmaterial . . . . . „	329,368. 38						
c) Mobiliar und Geräthschaften . . „	575. 30	337,609	93				
2. Zu Gunsten des Baukonto Zürich-Zug-Luzern:							
a) Bahnanlage und feste Einrichtungen . Fr.	778. 82						
b) Rollmaterial . . . . . „	3,392. —	4,170	82				
3. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:							
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee .		758	80	342,539	55	8,650,344	13
Summe .		.	.	.	.	**26,049,352**	**51**

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1891.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	10,170,302	71
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Bruttoausgaben pro 1891:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . .	.	.	.	.	4,023	31
					10,174,326	02
VI. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1892	.	.	.	.	15,875,026	49
Ausweis über den Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1891.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	6,256,221	53				
b) Werthschriften	21,650,917	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften	1,024,172	07				
d) Material-Vorräthe	3,674,382	92				
e) Diverse Debitoren	176,207	32	32,781,900	84		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	2,722,484	84				
b) Spezialfonds	8,942,847	25				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,308,117	40				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung . .	3,933,424	86	16,906,874	35		
Restbetrag wie oben . .	.	.	**15,875,026**	**49**		
Summe .	.	.	.	.	**26,049,352**	**51**

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital.						
14,000 neue Stammaktien, Emission vom Juli 1891.						
Ausstehende Resteinzahlung von 50% = Fr. 250 per Aktie, fällig per 31. Dezember 1892 auf . . . 13,270 Stück	.	.	3,317,500	—		
Noch nicht begeben à Fr. 500 . . . . 730 „	.	.	365,000	—	3,682,500	—
14,000 Stück						
II. Verwendungen zu Bauzwecken.						
A. Bisheriges Netz der Nordostbahn.						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	117,896,203	81				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1891, lt. Rechnung .	472,466	98	118,368,670	79		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	21,738,175	45				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1891, lt. Rechnung . .	382,001	53	22,120,176	98		
3. Mobiliar und Geräthschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,127,961	37				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1891, lt. Rechnung . .	16,250	06	2,144,211	43		
			142,633,059	20		
B. Neue Linien.						
1. *Rechtsufrige Zürichseebahn.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	5,010,091	77				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1891, lt. Rechnung . .	2,224,541	64	7,234,633	41		
2. *Linie Dielsdorf-Niederweningen.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	269,872	18				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1891, lt. Rechnung . .	548,313	08	818,185	26		
3. *Linie Thalweil-Zug.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	17,921	35				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1891, lt. Rechnung . .	63,389	23	81,310	58		
4. *Linie Etzweilen-Schaffhausen.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	10,738	42				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1891, lt. Rechnung . .	52,312	73	63,051	15		
5. *Linie Eglisau-Schaffhausen.*						
Betrag der Bauausgaben im Jahr 1891, lt. Rechnung . .	.	.	14,342	28		
C. Unvollendete Bauobjekte.			8,211,522	68		
Betrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1891 . .	.	.	1,360,051	52	152,204,633	40
III. Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Bötzbergbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	11,729,000	—		
2. Aargauische Südbahn.						
a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	5,905,000	—				
b. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1891, lt. Rechnung	20,000	—	5,925,000	—		
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 .	450,000	—				
b. Betrag der geleisteten Einzahlungen im Jahr 1891, lt. Rechnung	900,000	—	1,350,000	—		
5. Sihlthalbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen auf die Aktienbetheiligung von Fr. 100,000 im Jahr 1891	.	.	60,000	—	19,564,000	—
Übertrag .	.	.	.	.	175,451,133	40

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500. — . .	42,000,000	—				
2. Neue Stammaktien, 14,000 „ „ „ 500. — . .	7,000,000	—	49,000,000	—		
98,000 Aktien						
3. Prioritätsaktien, 52,000 „ „ „ 500. — . .	.	.	26,000,000	—	75,000,000	—
150,000 Stück						
II. Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals.						
1. Betrag der Rücklage laut vorjähriger Bilanz	.	.	1,710,000	—		
2. IV. und letzte Rate für das Jahr 1891, laut Rechnung . .	.	.	290,000	—	2,000,000	—
III. Konsolidirte Anleihen.						
A. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).						
1. 4% Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	15,000,000	—				
2. 4% Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	20,000,000	—				
3. 4% Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	87,000,000	—				
4. 4% Anleihen von 7 Mill. Franken vom 1. Juni 1888: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	7,000,000	—				
5. 4% Anleihen von 5 Mill. Franken vom 1. März 1889: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	5,000,000	—	134,000,000	—		
B. 4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn. Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883 . . .	.	.	3,000,000	—		
C. Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich - Zug - Luzern mit Gewinnberechtigung, 4748 Obligationen à Fr. 500. —	.	.	2,374,000	—		
D. Subventionsdarleihen.						
1. Mit einem Zinsfusse von 2½% bezw. 4½%: Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 2%: Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn .						
a. Betrag der Einzahlungen per 15. Februar 1889, laut vorjähriger Bilanz . . . . Fr. 3,600,000. —						
b. Betrag der Einzahlungen im Jahr 1891, laut Rechnung, I. Rate des Kantons Zürich „ 350,000. —	3,950,000	—				
3. Unverzinslich in den ersten 12 Jahren: Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen vom 30. September 1889	157,000	—	7,757,000	—	147,131,000	—
Übertrag .	.	.	.	.	224,131,000	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	175,451,133	40
IV. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.						
1. Anlagekosten per Ende 1890, lt. vorjähriger Bilanz . .	11,774,146	87				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1891, lt. Rechnung . .	28,412	91	11,802,559	78		
3. Liegenschaften-Konto Zürich-Zug-Luzern	4,035	—				
4. Baureserve Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1891 . .	193,405	22	197,440	22	12,000,000	—
V. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz . .	.	.	.	.	696,467	45
VI. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn):						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz . . .	1,281,947	04				
b. ab: Restabschreibung auf dem Dampfboot „Schaffhausen" im Jahr 1891 auf den Altmaterialwerth, lt. Rechnung . .	20,000	—	1,261,947	04		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen):						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	986,511	38				
b. ab: Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1891, lt. Rechnung	102,187	16	884,324	22		
3. Imprägniranstalt.						
Betrag der restirenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	11,275	90	2,157,547	16
VII. Zu amortisirende Verwendungen.						
a. Betrag der zu amortisirenden Verwendungen, laut vorjähriger Bilanz	.	.	18,460,825	50		
b. ab: VIII. Amortisationsquote, lt. neuem Amortisationsplan .	.	.	510,000	—	17,950,825	50
VIII. Verfügbare Mittel.					208,255,973	51
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Baarbestand der Kasse, einschl. Chèque-Konti in Zürich .	648,269	90				
b. Basler Depositenbank in Basel, Giro-Konto	272,663	50				
c. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuille	4,335,288	13				
d. Schweizerische Kreditanstalt, Separat-Darleihenkonto . .	1,000,000	—	6,256,221	53		
2. Werthschriften.						
a. Eigene Werthpapiere	19,370,917	—				
b. Noch nicht in's Pfandbuch eingetragene Obligationen des 4 % N.O.B.-Anleihens von 20 Mill. Franken, d. d. 1. Oktober 1886	2,000,000	—				
c. Noch nicht in's Pfandbuch eingetragene Obligationen des 4 % N.O.B.-Anleihens von 87 Mill. Franken, d. d. 1. Oktober 1887	280,000	—	21,650,917	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
a. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn . . .	939,045	94				
b. Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier) . .	85,126	13	1,024,172	07		
4. Materialvorräthe.						
a. Material-Konto (Vorräthe an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	1,428,041	94				
b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorräthe an Schienen, Schwellen etc.)	1,742,212	23				
c. Werkstätte-Konto (Vorräthe an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	504,128	75	3,674,382	92		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis	.	.	176,207	32	32,781,900	84
Summe .	.	.	.	.	**241,037,874**	**35**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1891.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.							
Übertrag .		.	.	.	.	224,131,000	—
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	„ 1,000. —						
c. des 4 % Anleihens von 5 Mill. Fr. vom 1. Juni 1862	„ 1,000. —	3,000	—				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse . . .		1,469,422	12				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungskassen und Kautionen der Angestellten:							
a. der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten	Fr. 141,697. 86						
b. der Krankenkasse der Nordostbahn-Arbeiter	„ 277. —						
c. der Baarkautionen von Beamten und Angestellten	„ 357. 93						
d. der Kautionskasse der Güterarbeiter . .	„ 5. 40	142,338	19				
4. Baarkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten		9,102	98				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren: Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis		1,098,621	55	2,722,484	84		
V. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfond der Nordostbahn		8,000,000	—				
2. Versicherungsfond		942,847	25	8,942,847	25		
VI. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung		.	.	1,308,117	40		
VII. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn		.	.	3,933,424	86	16,906,874	35
Summe .		.	.	.	.	**241,037,874**	**35**

Beilage zur Bilanz.

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

per 31. Dezember 1891.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	16,285	—		
2. Union-Commerciale	3,217	58		
3. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	31,048	54		
4. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn) . . .	125,656	20		
Summe .	.	.	**176,207**	**32**
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung Zürich-Zug-Luzern	434,195	57		
2. Saldo der Baurechnung Zürich-Zug-Luzern	193,405	22		
3. Saldo des Reservefonds Zürich-Zug-Luzern	331,390	85		
4. Saldo der Baurechnung der Bötzbergbahn	20,588	83		
5. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	36,723	84		
6. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	22,949	79		
7. Baar-Kautionen für Frachtenkredite.	2,100	—		
8. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft.	23,646	12		
9. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	33,621	33		
Summe .	.	.	**1,098,621**	**55**

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1891.

---

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

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	A. Verwendungen zu Bauzwecken.						
	a) Bisheriges Netz.						
	Stammnetz.						
1. Sulgen:	Verbindung des Stumpengeleises von Weiche Nr. 11 mit dem äussern Wagenremisengeleise, Vermehrung der Geleiselänge um 40 *m*	1,081	06				
2. Effretikon:	Neues definitives Stationsgebäude, zweistöckig, massiv, mit eisernem Vordach; Verlegung des Güterschuppens unter Vergrösserung der Rampe; Umbau des Abtrittgebäudes und Geleisevermehrung, bestehend in: Verbindung der beiden nördlichen Stumpengeleise, ferners des IV. Geleises (Stumpengeleise) mit dem Hinweilergeleise, Verlängerung des IV. Geleises in westlicher Richtung bis auf die Drehscheibe, Verbindung von Geleise II von Weiche 15 aus unter Durchschneidung von Geleise III mit dem neuen Drehscheibengeleise IV, Verkürzung des Schuppengeleises und Anlage eines Stumpengeleises an dasselbe in östlicher Richtung	62,245	89				
3. Oerlikon:	Erstellen einer Passerelle bei Kil. 4.685 in Eisen .	19,115	56				
4. Glattbrugg:	Anbau an das Stationsgebäude für eine Dienstwohnung	13,826	51				
	Erstellung eines Soodbrunnens	476	98				
5. Niederhasli:	Anbau an das Stationsgebäude für eine Dienstwohnung	12,924	29				
6. Zürich:	Erweiterung des Rangirbahnhofes unter Beseitigung der Lokomotivremise und Drehscheibe, mit Vermehrung der Geleise um 3500 *m* nutzbare Länge	99,674	57				
	Erstellung eines Vorsignals bei Kil. 2 für die Einfahrt der Linksufrigen Zürichseebahn . .	513	72				
7. Schlieren:	Erweiterung des Stationsplatzes und Erstellung von zwei neuen Stumpengeleisen von 112 *m*, bezw. 53 *m* nutzbarer Länge im Anschluss an das Verbindungsgeleise mit der Leimfabrik . . .	11,878	91				
8. Aarau:	Centralisirung der Weichen Nr. 1—10 (Gruppe V) mit gleichzeitiger Verlängerung von Aufstellgeleisen im Rangirbahnhof um 110 *m* Nutzlänge und unter Wegfall eines bestehenden Stumpengeleises (vide auch Pos. 54)	14,380	36				
	Verlängerung der Schuppenrampe und Aufstellung eines Drehkrahnens von 2 Tonnen Tragkraft .	3,109	79				
	Telephonverbindung des Inspektionsbüreau, sowie der Güterexpedition mit der Centralbude von Gruppe V	744	95				
9. Marthalen:	Erstellung von elektrischen Kontrolapparaten für die Signalscheiben	455	84				
10. Andelfingen:		400	54				
11. Oberglatt:		275	05				
12. Koblenz:		762	55				
13. Schinznach:		269	56				
14. Wildegg:		211	55				
15. Ruppersweil:		368	10				
16. Offene Bahn:	Erstellung durchgehender elektrischer Läutwerke Winterthur-Oberwinterthur-Wiesendangen . .	5,294	71				
	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Kil. 9.15 bei Wallisellen	9,157	52				
	Übertrag .	257,168	01				

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1891.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	257,168	01				
16. Offene Bahn:	Ueberführung der Nordstrasse bei Wipkingen mit eisernem Oberbau	15,042	84				
	Ziehen eines dritten Bahndrahtes zwischen Wettingen und Brugg, sowie Erstellen einer direkten Leitung Aarau-Brugg (vide auch Pos. 55) . .	1,945	41	274,156	26		
	Linksufrige Zürichseebahn.						
17. Wiedikon-Aussersihl:	Neue Stationsanlage. Aufnahmsgebäude mit zweistöckigem Mittelbau, beidseitigen einstöckigen Wartsaalanbauten und Perrondach (vide auch Pos. 54 und 55)	84,450	84				
18. Bendlikon:	Erstellung eines Ventilbrunnens mit Zweigleitung in die Küche des Stationsgebäudes . . .	1,069	10				
19. Thalweil:	Erstellung eines Drehkrahnens am Güterschuppen von 2 Tonnen Tragkraft	1,250	25				
20. Wädensweil:	Stationserweiterung auf Nordostbahn-Gebiet, bestehend in: Vergrösserung der südlichen Rampe am Güterschuppen, Verlängern d. Güterschuppens um 9 *m* durch Anbau, Erstellen eines Wand-Krahnens am Güterschuppen und Vermehrung der Ausladgeleise	18,401	94				
21. Richtersweil:	Direkte Verbindung des III. Geleises mit den Remisengeleisen mittelst halbenglischer Weiche und Verbindung der beiden Güterstumpengeleise mittelst Schiebebühne	6,196	03				
22. Lachen:	Erstellen elektr. Kontrolapparate f. d. Signalscheiben	234	06				
23. Siebnen:		231	02	111,833	24		
	Linie Winterthur-Koblenz.						
24. Wülflingen:	Erstellen eines elektrischen Kontrolapparates für die Wendescheibe gegen Töss	350	10				
25. Pfungen:	Erstellung eines Stumpengeleises von 135 *m* nutzbarer Länge zwischen dem Drehscheibengeleise und dem II. Geleise und Verbindung beider Geleise durch eine Schiebebühne	8,450	36	8,800	46		
	Linie Baden-Niederglatt.						
26. Wettingen:	Aufstellen von 8 weitern Candelabern zur Verbesserung der Stationsbeleuchtung . . .	532	55				
27. Niederglatt:	Anbringen eines elektrischen Kontrolapparates für die Signalscheibe gegen Oberglatt . . .	381	90	914	45		
	Linie Glarus-Lintthal.						
28. Schwanden:	Erstellen eines elektrischen Kontrolapparates für die Signalscheibe gegen Nidfurn . . .	284	65				
29. Luchsingen:	Ankauf von Quellwasser und Zuleitung auf die Station und in die Küche des Stationsgebäudes	3,304	28	3,588	93		
	Linie Sulgen-Gossau.						
30. Kradolf:	Zweistöckiger Anbau an das Stationsgebäude mit Verlegung der Diensträume (Wartsaal und Bureau) in den Anbau und Vergrösserung der Wohnung	9,005	70				
31. Arnegg:	Dasselbe	9,527	17	18,532	87		
	Übertrag .	.	.	417,826	21		

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	417,826	21		
	Linie Effretikon-Hinweil.						
32. Kempten:	Erstellen einer mechanischen Signalscheibe mit elektrischem Kontrolapparat gegen Pfäffikon .	.	.	630	07		
	Ehemalige Nationalbahn.						
33. Berlingen:	Erstellen elektrischer Kontrolapparate für die Signalscheiben	404	68				
34. Etzweilen:		598	84				
35. Bassersdorf:		438	27				
36. Baden-Oberstadt:		558	95				
37. Dätwyl:		209	50				
38. Steckborn:	Erstellung von je 2 automatischen Signalscheiben, einschliessl. elektrische Kontrolapparate für die Stationen Steckborn und Thalheim . . .	1,005	15				
39. Stammheim:		722	39				
40. Ossingen:		633	74				
41. Thalheim:		1,006	49				
42. Oberwinterthur:		741	04				
43. Emmishofen:	Aufbau des Stationsgebäudes, massiv, behufs Erweiterung der Dienstwohnung	8,359	50				
44. Hemmishofen:	Dasselbe in Riegelbau, verschaalt	5,514	58				
45. Ramsen:	Dasselbe	4,980	02				
46. Mammern:	Erstellung eines Ventilbrunnens	1,401	15				
47. Seebach:	Erstellung eines Stumpengeleises von 95 *m* nutzbarer Länge	2,904	50				
48. Baden-Oberstadt:	Erstellen eines weitern Geleises von 107 *m* nutzbarer Länge in Verbindung mit dem II. durchgehenden Geleise gegen Wettingen, sowie Erstellen eines Drehkrahnens v. 5 Tonnen Tragkraft	6,841	97				
49. Offene Bahn:	Erstellen eines Wärterwohnhauses bei Kil. 33.666 zwischen Etzweilen-Stein, mit laufendem Brunnen	8,792	45				
	Ebenso bei Kil. 28.718 zwischen Stammheim-Etzweilen, mit Quellwasserversorgung . . .	9,902	37				
	Ebenso bei Kilometer 20.159 zwischen Ossingen-Stammheim, mit Sodbrunnen	10,601	36	65,616	95	484,073	23
	Rollmaterial.						
50. Lokomotiven:	Anschaffung von 6 Tenderlokomotiven A^2 Nr. 281 bis 286 mit Einrichtung für Luftdruckbremse und Dampfheizung	.	.	264,929	21		
51. Personenwagen:	Bau eines Personenwagens A^{B2} Nr. 357 mit kontinuirlicher Bremse und Dampfheizung . .	.	.	9,422	18		
52. Gepäck- u. Güterwagen:	Anschaffung von 4 zweiachsigen Gepäckwagen F Nr. 2091—94	.	.	30,035	—		
	Anschaffung folgender Güterwagen:						
	40 gedeckte Normalgüterwagen G^{RI} Nr. 2321 bis 2360 mit kontinuirlicher Bremse u. Dampfleitung	190,072	98				
	20 offene Spezialgüterwagen L^{RI} Nr. 7071 bis 7090 mit Bremse	73,838	34				
	50 Steintransportwagen M^2 Nr. 8201—8250 .	143,072	20	406,983	52	711,369	91
	Übertrag .	.	.	.	.	1,195,443	14

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1891.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	.	.	.	.	1,195,443	14
	Mobiliar und Geräthschaften.						
53. Bahnaufsichtsdienst:	Anschaffung von 20 Materialtransportwagen	.	.	9,300	—		
	Anschaffung von 8 Draisinen für Bahnmeister	.	.	2,251	15		
	Anschaffung von 6 eisernen Rollwagen	.	.	990	—		
	Inventarausrüstung für die neuen Wärterposten Nr. 291[a] und 292[a] in Frauenfeld	.	.	132	80		
54. Stationsdienst:	Beschaffung eines feuerfesten Panzergeldschrankes für die Eilgutexpedition Zürich	.	.	500	—		
	Inventarausrüstung für die Weichencentralbude von Gruppe V im Bahnhof Aarau (vide auch Pos. 8)	.	.	8	—		
	Inventarausrüstung der neuen Station Wiedikon-Aussersihl (vide auch Pos. 17 und 55)	.	.	2,249	18		
55. Telegraphen-Apparate:	Vermehrung des Telegraphen-Inventars in Folge Ziehen eines dritten Bahndrahtes zwischen Wettingen und Brugg und Erstellung einer direkten Leitung Aarau-Brugg:						
	Station Wettingen Fr. 117.80						
	„ Baden „ 24.30						
	„ Turgi „ 200.42						
	„ Brugg „ 270.76						
	„ Aarau „ 438.02	.	.	1,051	30		
	(vide auch Pos. 16)						
	Telegraphen-Inventar für die neue Station Wiedikon-Aussersihl (vide auch Pos. 17 und 54)	.	.	342	93	16,825	36
	Hievon ab Einnahmen:					1,212,268	50
	Stammnetz.						
56. Zürich:	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof, Miethe pro 1891	100	—				
	Abschreibung der abgebrannten Wärterbude Nr. 1409 im Rohmaterialbahnhof	375	—				
	Abschreibung des beseitigten Tigelschmelzofens in der Kupferschmiedwerkstätte	300	—				
57. Dielsdorf:	Abschreibung der abgebrochenen Lokomotiv-Remise	5,300	—				
58. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	699	40	6,774	40		
	Linksufrige Zürichseebahn.						
59. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	.	.	3,397	60		
	Linie Winterthur-Koblenz.						
60. Offene Bahn:	Abschreibung der abgebrannten Bahnwärterbude Nr. 243 zwischen Bülach und Glattfelden	950	—				
61. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	300	25	1,250	25		
	Linie Sulgen-Gossau.						
62. Rekognitionsgebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren	.	.	45	—		
	Linie Effretikon-Hinweil.						
63. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	.	.	10	—		
	Übertrag	.	.	11,477	25	1,212,268	50

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	11,477	25	1,212,268	50
	Ehemalige Nationalbahn.						
64. Landverkäufe	Erlöse hiefür		.	129	—		
	Rollmaterial.						
65. Lokomotiven:	Abschreibung der zwei Lokomotiven C^{3T} No. 121/2 auf den Altmaterialwerth	109,847	88				
66. Personenwagen:	Abschreibung der ausrangirten 4 Personenwagen A^{B} Nr. 320, C^{4} 1610, 1636 und C 1117 . .	39,570	70				
67. Gepäckwagen:	Abschreibung der ausrangirten 3 Gepäckwagen F Nr. 2002 und F^{4} Nr. 2220/1 . . .	19,500	—				
68. Güterwagen:	Abschreibung von 42 ausrangirten Güterwagen, nämlich:						
	a) 31 gedeckte Güterwagen K^{C} Nr. 3022/3, 3027, 3031/2, 3034, 3036, 3060, 3067, 3069, 3082, 3088, 3100, 3108, 3117, 3121, 3123, 3125, 3128, 3135, 3143, 3145/6, 3154, 3341 und K 9704/5, 9712, 9715, 9718, 9720	127,190	60				
	b) 11 offene Güterwagen L Nr. 6121, 9514, 9519/20, 9525, 9619, 9621, 9624, 9633, 9658 und 9662	33,058	70				
69. Reservewerkzeuge:	Gutschrift für an den Betrieb abgegebene Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven aus dem Vorrathe	200	50	329,368	38		
	Mobiliar und Geräthschaften.						
70. Bahnaufsichtsdienst:	Gutschrift für das zurückgezogene Inventar vom aufgehobenen Wärterposten Nr. 500 Niederglatt-Otelfingen	95	30				
71. Stationsdienst:	Abschreibung der nur noch mit dem Altmaterialwerth auf dem Baukonto figurirenden Umladwagen der Stationen Pfungen, Regensdorf und Mellingen à Fr. 160.—	480	—	575	30	341,549	93
						870,718	57
	b) Neue Linien.						
72. Rechtsufrige Zürichseebahn:	Bauausgaben pro 1891 . . .	.	.	2,224,541	64		
73. Dielsdorf-Niederweningen:	idem . „ „ . . .	.	.	548,313	08		
74. Thalweil-Zug:	idem	.	.	63,389	23		
75. Etzweilen-Schaffhausen:	idem	.	.	52,312	73		
76. Eglisau-Schaffhausen:	idem	.	.	14,342	28	2,902,898	96
	Summe der Netto-Ausgaben von Titel A .	.	.	.	.	**3,773,617**	**53**

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1891.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.						
1. Restabschreibung auf dem zur Ausrangirung bestimmten Dampfboot „Schaffhausen“ auf den Altmaterialwerth					÷ 20,000	—
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.						
2. Anschaffung von 2 neuen hölzernen Schleppschiffen	2,363	—				
3. Anbringen eines Hydranten auf der Werfte Wollishofen	1,660	31	4,023	31		
Dagegen:						
4. Abschreibung der 2 ausrangirten hölzernen Schleppschiffe No. 19 und 20 und des kleinen Signalschiffes Nr. 16	724	—				
5. Abschreibung einer Dezimalwaage der Schiffsstation Rüschlikon . . .	34	80				
6. Werthabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen:						
a) auf der Trajektfähre . . . . . Fr. 40,719. 20						
b) „ „ Trajekteinrichtung Wollishofen . . „ 9,637. 19						
c) „ dem Remorqueur „Biene“ . . . . . „ 31,047. —						
d) „ „ Schleppschiffmaterial . . . . . „ 24,048. 28	105,451	67	÷ 106,210	47	÷ 102,187	16
Summe der Netto-Einnahmen von Titel B	.	.	.	.	**122,187**	**16**

Rechnung über den Erneuerungsfond

vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo vom Jahr 1890	.	.	.	.	8,000,000	—
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1891	.	.	.	.	1,272,848	70
Summe .	.	.	.	.	**9,272,848**	**70**
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel . . .	262,748	71				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen . . .	464,273	85				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	115,263	05	842,285	61		
Hievon ab:						
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	.	.	70,000	—	772,285	61
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen	125,896	85				
2. Abschreibung der zwei auszurangirenden Lokomotiven $C^{3\,T}$ Nr. 121 und 122 auf den Altmaterialwerth . . .	109,847	88	235,744	73		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	8,498	87				
2. Abschreibung der vier ausrangirten Personenwagen A^{B4} 320 sowie C^4 1610, 1613 und C 1117 abzüglich Altmaterialwerth und Vergütung des Versicherungsfonds für C 1117	36,595	70	45,094	57		
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	15,648	23				
2. Abschreibung der drei ausrangirten Gepäckwagen F 2002, und F^4 2220/21 abzüglich Altmaterialwerth . . .	18,450	—				
3. Abschreibung der 43 ausrangirten Güterwagen K^C 3022/23, 3027, 3031/32, 3034, 3036, 3060, 3067, 3069, 3082, 3088, 3100, 3108, 3117, 3121, 3123, 3125, 3128, 3135, 3143, 3145/46, 3154, 3341, K 4126, 9704/05, 9712, 9715, 9718 und 9720, L 6121, 9514, 9519, 9520, 9525, 9619, 9621, 9624, 9633, 9658 und 9662 abzüglich Altmaterialwerth und Vergütung des Versicherungsfonds für K^C 3341, 4126, L 6121 und 9525	150,793	96	184,892	19	465,731	49
Übertrag .	.	.	.	.	**1,238,017**	**10**

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
1891.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	1,238,017	10
III. **Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit und für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.**						
1) Einrichtung der Dampfheizung von Personenwagen.						
Erstellung der Dampfheizung in 58 Personenwagen . .	.	.	30,680	60		
2) Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in den drei Personenwagen A^B 176/178.	.	.	3,527	—	34,207	60
IV. **Erneuerung der Schiffe.**						
Dampfboote auf dem Zürichsee.						
Abschreibung von zwei ausrangirten Schleppschiffen, No. 19 und 29, und eines Signalschiffes Nr. 16, abzüglich Altmaterialwerth	.	.	.	.	624	—
					1,272,848	70
V. **Saldo-Vortrag** auf 1. Januar 1892	.	.	.	.	8,000,000	—
Summe .	.	.	.	.	**9,272,848**	**70**

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

Rechnung über den Versicherungsfond

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1891.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Saldo vom Jahr 1890	.	.	.	.	707,279	11
2. Einlagen aus dem Betriebsertrag pro 1891:						
a) Ordentliche Jahreseinlage	.	.	100,000	—		
b) Ausserordentlicher Zuschuss	.	.	300,000	—	400,000	—
Summe .	.	.	.	.	**1,107,279**	**11**
Ausgaben.						
1. Reparatur von beschädigtem Transportmaterial	.	.	35,007	93		
2. Entschädigungen aus Personalunfällen.						
a. An Angestellte	111,957	79				
b. An Drittpersonen	5,234	15				
c. Antheile an Unfall-Entschädigungen auf fremden Gemeinschaftsbahnhöfen etc.	11,994	49				
d. Gerichtskosten und Diverses	237	50	129,423	93	164,431	86
3. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1892 . . .	.	.	.	.	942,847	25
Summe .	.	.	.	.	**1,107,279**	**11**

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

Rechnungen über die Nebengeschäfte

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1891.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		107,756	18		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 4,403.16				
b. Von Thieren	„ 4,743.83				
c. Von Gütern	„ 482,550.99	491,697	98		
3. Verschiedene Einnahmen		278	87		
Summe der Einnahmen		.	.	**599,733**	**03**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals		14,800	40		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals		135,069	66		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		3,862	59		
5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		3,355	68		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter		5,075	40		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektirten Wagen		61,573	20		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		125,209	08		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		58,782	52		
10. Assekuranzprämien		7,669	56		
11. Verschiedenes		21,000	74		
Summe der Ausgaben		.	.	**446,398**	**83**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		599,733	03		
Die **Ausgaben** betragen		446,398	83		
Netto-Ertrag pro 1891		.	.	**153,334**	**20**

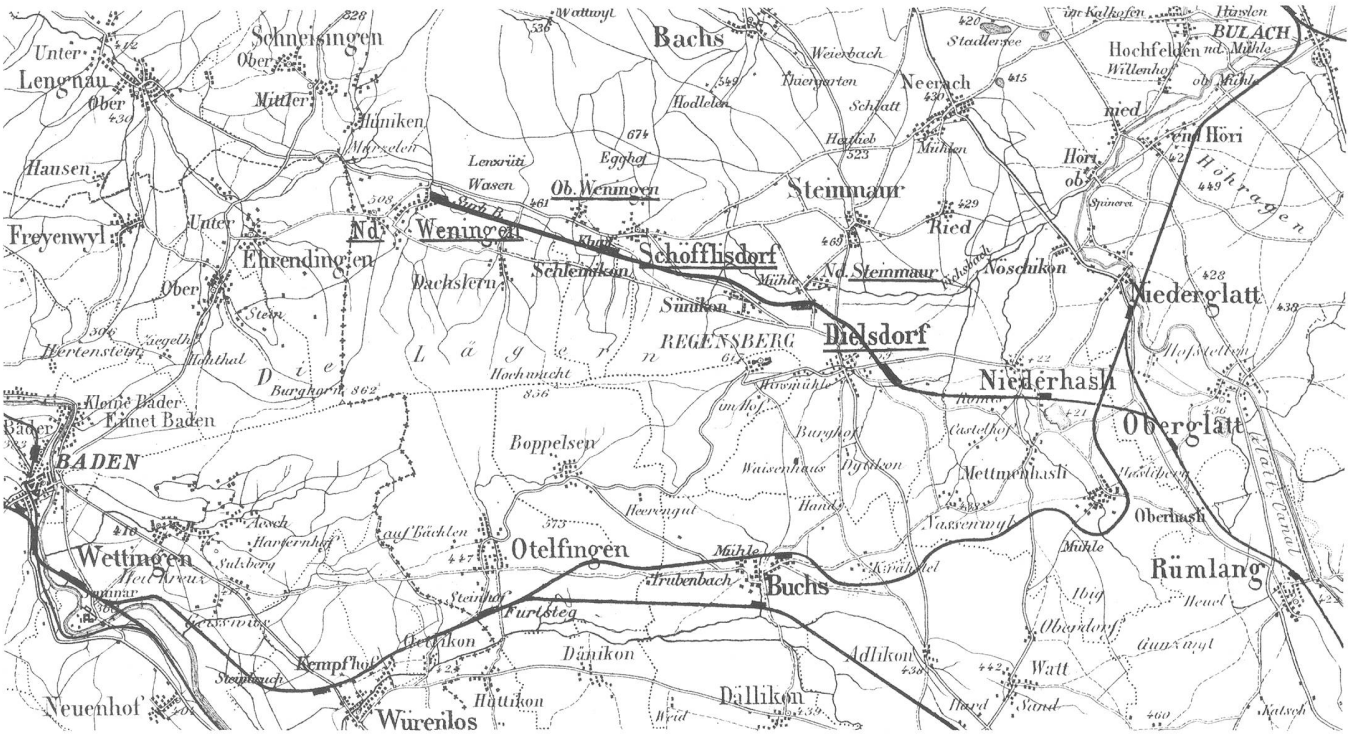
Rechnungen über die Nebengeschäfte der

vom Jahr

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		361,143	88		
2. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 6,239. 65				
b. Von Thieren	„ 3,308. 45				
c. Von Gütern	„ 115,678. 15	125,226	25		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs		9,606	45		
4. Verschiedene Einnahmen		2,520	—		
Summe der Einnahmen		.		**498,496**	**58**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals		19,719	70		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnissprämien des Schiffspersonals		225,775	34		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		5,547	25		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars		8,750	25		
6. Miethzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		9,463	37		
7. Brennmaterial für die Schiffe		109,360	26		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		10,727	78		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		64,038	22		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren		1,798	90		
11. Ersatzleistungen		16	92		
12. Verschiedenes		25,775	94		
Summe der Ausgaben		.	.	**495,973**	**93**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		498,496	58		
Die **Ausgaben** betragen		495,973	93		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1891		.	.	2,522	65
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrathes vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond, vide Ziffer IV b der Spezialrechnung über denselben		.	.	624	—*
Netto-Ertrag pro 1891		.	.	**1,898**	**65**

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

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
C. Betrieb der Imprägniranstalt.				
Einnahmen.				
1. Arbeiten für die eigene Unternehmung.				
a. Für den Bahnunterhalt	47,794	32		
b. Für die Materialverwaltung	66	30	47,860	62
2. Arbeiten für Privaten	.	.	28,723	40
Summe .	.	.	**76,584**	**02**
Ausgaben.				
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung	3,693	70		
2. Besoldungen und Löhne	25,457	98		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc.	292	80		
4. Betriebsmaterialien	24,059	89		
5. Unterhalt des Gebäudes der Maschinen und Geleise etc.	1,800	27		
6. Verzinsung des restirenden Anlagekapitals per Ende 1890 Fr. 11,275. 90 à 5 %	563	80		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz	2,836	71	58,705	15
Saldo-Übertrag auf die Gewinn- und Verlustrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte .	.	.	17,878	87
Summe .	.	.	**76,584**	**02**

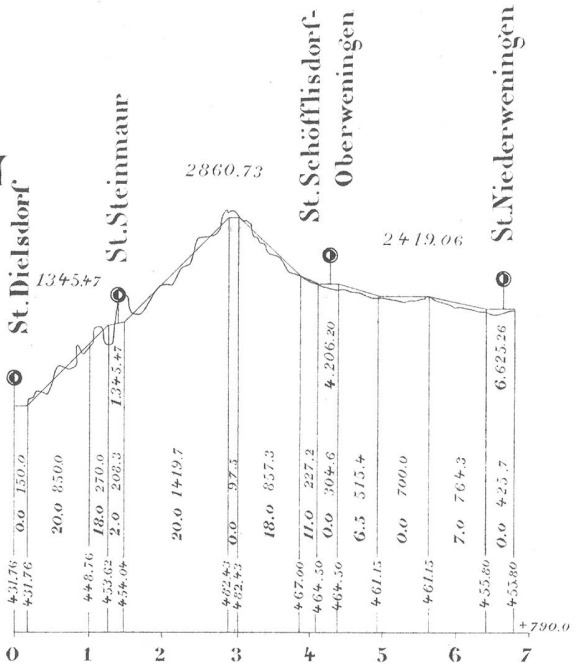


PLAN und PROFIL
der
EISENBAHNLINIE
DIELSDORF – NIEDERWENINGEN

Maasstab 1:100,000 für die Längen, 1:2,000 für die Höhen

1 0.5 0 1 2 3 4 5 Kilom.

10 5 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Meter



Distanz von Mitte zu Mitte der Stationen

Pierre du Niton 376.86 *über Meer*

Distanzen zwischen den Visirbrüchen

Gradienten per Mille

Höhe der Bahn über Meer in Meter

Horizont 370 *Meter über Meer*

Entfernung von Dielsdorf in Kilometer

Curven Centrum rechts
Gerade
Curven Centrum links

Länge der Geraden in Meter

Radius in Meter

Bogenlängen in Meter

| | | |