

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.

Kapitel: 4: Betrieb

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: 09.01.2026

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

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 Zugs-kilometer mehr als im Jahr 1890 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

	1890	1891
	Kilometer	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) Ergänzung- 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.

I. Einnahmen.

1890 (564 Kilometer)			1891 (567 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1890		Mindereinnahme		
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Nordostbahn (eigenes Netz).										
I. Ertrag des Personentransportes										
6,303,140	77	36.68	6,268,144	10	36.19	—	—	34,996	67	
441,521	39	2.58	456,579	06	2.63	15,057	67	—	—	
272,434	77	1.58	262,870	74	1.52	—	—	9,564	03	
9,256,553	27	53.86	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	—	—	
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:										
848,451	03	4.93	844,401	21	4.88	—	—	4,049	82	
44,149	96	0.26	71,469	14	0.41	27,319	18	—	—	
18,623	37	0.11	20,439	11	0.12	1,815	74	—	—	
911,224	36	5.80	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 Vorjahr 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 Rückfahrtsbillette) 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 einwirken.

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 vermuten können, dass diese Durchschnittsziffer eher eine rückwärtige Bewegung gemacht haben würde. Dass dem nicht so ist, röhrt hauptsächlich daher, dass die Posten, wo sich die grössten Differenzen zeigen, sich ungefähr decken: die beträchtliche Verminderung der Transporte nach Spezialtarif I b und II b und die Vermehrung im Spezialtarif III b. Erstere ist durch das Ausbleiben der Getreide-transporte 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 schwächeren Vermehrung der Transporte einiger höhern Klassen.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1890		1891		1890		1891		
	Personen	Prozent	Personen	Prozent	Fr.	Cts.	Prozent	Fr.	Cts.	Prozent
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	
Abonnementsbillete . . . II. "	3,606,706	51.32	3,653,002	50.42	2,314,108.77	36.71	2,314,243.67	36.93	
" " " . . III. "	126,136	1.79	121,509	1.63	90,453.59	1.43	83,169.42	1.33	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	632,878	9.01	746,640	10.31	133,349.43	2.12	151,921.18	2.43	
Gesellschaften und Schulen I. "	46,001	0.66	78,556	1.08	45,110.90	0.72	76,847.41	1.23	
" " " II. "	29	0.00	3	0.00	126.94	0.00	128.46	0.00	
" " " III. "	17,684	0.25	10,536	0.14	7,477.37	0.12	9,367.29	0.15	
Lust- und Rundfahrten I. "	120,587	1.72	100,931	1.33	122,965.37	1.95	113,741.16	1.82	
" " " II. "	1,832	0.03	1,912	0.03	52,220.45	0.83	16,250.49	0.26	
" " " III. "	17,825	0.25	16,449	0.23	70,612.81	1.12	52,435.53	0.84	
Coupons für kombinirbare I. "	30,405	0.43	30,666	0.42	57,463.93	0.91	59,145.93	0.94	
Rundreise-Billete II. "	17,615	0.25	15,444	0.21	55,581.87	0.88	45,459.88	0.73	
" " " III. "	122,747	1.75	117,117	1.61	214,457.46	3.40	206,443.71	3.30	
Total	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	
II. Gepäcktransport									
III. Viehtransport.									
Klasse I	7,735	3.59	9,219	5.20					
" II	51,322	23.85	48,084	27.11	272,434.77	.	262,870.74	.	
" 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.									
Eilgut	69,075	3.46	72,532	3.53					
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	8,590,285.61	92.80	8,757,394.17	93.21	
" 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	.	16,883,331.42	.	

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 Bahn länge 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	56.48	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 Bahn länge 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 Bahn länge 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	Ge-päck		Vieh		Güter												Total
		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	Tonnen		
					Tonnen	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	8,181	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 gegenüber 1890:	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			
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		1890			
	Fr.	Cts.	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 gegenüber 1890:	6,268,144	10	456,579	06	262,870	74	9,395,737	52	16,383,331	42	28,894	76	28,853	99				
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	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
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. Etzwile	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. Hauptwil	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 Retourbillette.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1890		Rangordnung der Stationen	
				Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
	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.	Mühlheim-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	
				Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	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.	Obergлатt . . .	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.	Schöflisdorf . .	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	
					Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
										Personenzahl	Gütergewicht
	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.	Dätwy	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.	Hunzenschwy . . .	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.	Willegg	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 Orlikon nach und von der Glattlinie nicht inbegriffen. * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
	24	953	22	202	46	1,155	+	12 + 42
	562	813	373	9,901	935	10,714	+	90 + 515
Zürichsee-Dampfboote	5,246	2,178	6,409	1,500	11,655	3,678	-	797 - 1,325
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	86	297	121	278	207	575	+	29 + 106
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	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.		Nach der Schweiz.		Centralbahn		Centralbahn	
	und weiter		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		
	Kilo-meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo-meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
1	3,666	3,666	2,702	2,702	41	Übertrag	6,389,132	89,811,504	920,710	21,603,623
2	75,205	150,410	8,043	16,086	42		27,004	1,107,164	16,704	684,864
3	149,871	449,613	9,124	27,372	43		12,144	510,048	10,879	456,918
4	431,020	1,724,080	20,069	80,276	44		46,434	1,996,662	10,519	452,317
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			
	Kilo-meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo-meter	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			
	Kilo-meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo-meter	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
			Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
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, Steinhouerarbeit, 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.

	Übertrag	1890	1891	Gegenüber 1890	
				mehr	weniger
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
D. Metallindustrie :		1,339,952	1,399,317	59,365	—
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. Maschinenteile	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) Papier-spähne	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.

	Übertrag	1890	1891	Gegenüber 1890	
				mehr	weniger
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
K. Holzindustrie.		1,680,540	1,731,985	51,445	—
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. Hülsmittel 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 rubrizierte 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	—
		26,782	25,559	—	1,223
	Total	52,828	52,530	—	298
	Gesammttotal	1,994,295	2,056,008	61,713	—

Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durch- schnittl. Bahn- länge Kilometer	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien												Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.		
	Personen	Gepäck	Güter	Tonnen	Personen			Gepäck		Güter		per Wagen- achsentrailor kilometer			per Bahnkilometer			
					Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Vieh	Total		
1855 60	113,000	—	29,000	5,52	—	—	—	—	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254		
1856 106	130,000	—	34,000	6,04	—	15,95	15,95	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238			
1857 134,4	174,568	—	58,013	5,02	—	15,32	15,32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563			
1858 156,5	186,339	—	49,603	5,08	—	14,67	14,67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520			
1859 168,1	198,093	—	62,456	5,20	—	15,25	15,25	—	—	10,305	606	371	9,526	20,808	430			
1860 178	192,862	—	87,353	5,32	—	14,56	14,56	—	—	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	49,18	11,25	5,93	19,41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788				
1866 178	251,166	1,332	179,113	4,95	49,00	10,80	5,78	18,23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632				
1867 178	252,347	1,407	180,503	4,98	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	17,98	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	19,18	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	4,35	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	423	13,701	23,811	1,905				
1885 541	211,450	1,189	144,014	4,46	56,30	9,13	4,89	18,81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445				
1886 564	209,269	1,198	148,955	4,46	61,85	9,26	4,86	18,88	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427				
1887 564	213,280	1,178	151,065	4,44	61,78	9,12	4,76	18,30	9,410	730	464	13,775	24,439	1,665				
1888 564	218,533	1,216	172,516	4,43	59,35	8,77	4,87	18,91	9,691	720	455	15,129	25,995	1,683				
1889 564	236,002	1,333	178,904	4,46	56,39	8,92	5,00	18,78	10,525	752	491	15,965	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 1878-1888 nach dem neuen Rechnungsschema umgearbeitet.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfassen, wie bisher, nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 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
2,321,641	78	19,92	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,577,385	85
3,580,593	84	30,73	III. Expeditions- und Zugsdienst	3,977,616	21
3,774,879	05	32,39	IV. Fahrdienst	4,178,116	81
1,490,671	59	12,79	V. Verschiedene Ausgaben	1,555,691	—
11,653,905	95	100	Totalausgaben	12,781,761	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 Betrieboberingenieur, Anstellung von besondern Ingenieuren, Werkführern und Monteuren zur Unterstützung und Verstärkung der eisernen Brücken, Anstellung von Bahnwätern 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 Geleiseaufreibungen 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 Holzschenellen	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 betragen 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 partizipiert an der Ausgabenvermehrung mit einem Betrag von Fr. 403,237 76 Cts. Hieron 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, Miete 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 gemieteten 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 Zugzusammenstoss im Bötzbergtunnel, ferner von den Entschädigungen für vorübergehende Arbeitsunfähigkeit und Heilungskosten, mussten in dreissig Fällen theils im 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 havarierte 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) röhrt 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 Monatsbeträgen 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 partizipieren:

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 (C³T Nr. 121 und 122) zu Lasten des Erneuerungsfondes vom Konto „Rollmaterial“ auf den Altmaterialwerth abgeschrieben, standen aber das ganze Jahr noch im Dienste; neu angeschafft wurden sechs Tendermaschinen der Serie A², so dass zu Ende des Jahres 150 Stück Lokomotiven vorhanden waren, d. h. sechs Stück mehr als im Vorjahr. Über die Neuanschaffung verweisen wir auf die in Abschnitt V. 3 enthaltenen Aufschlüsse. — Sechs Güterzugslokomotiven der Serie C³T, 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 vermieteten 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-fahrt-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
Aushilfe 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 vermieteten 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 Steinkohlen-einheiten 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, Ver-		
packung, 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 C⁴ 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 (C³ 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 F⁴ 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.

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien :

	1890	1891
Personenwagen	26,259,068	29,414,927
Gepäck- und Güterwagen	20,896,146	47,155,214
	<hr/>	<hr/>
b) Auf fremden Bahnen :		
Personenwagen	3,174,776	4,601,768
Gepäck- und Güterwagen	43,788,194	46,926,970
	<hr/>	<hr/>
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

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 Vorjahr. 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						Rangurdienst		
	B ² T	A ² und A ² T	A ³ u. A ³ T	C ² T u. C ³ T	E ²	Total		1890	1891
						1890	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	925,039
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	{ 1891 4,791.8	1,041.5	3,039	4,160.8	547	—	13,580.1	(211,585)	(219,673)
	{ 1890 4,923.9	815.3	2,432.1	3,999.7	513.9	12,684.9	2,371.0	2,534.3	—
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	—	—
	{ 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
	{ 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
	{ 1890 20.5234	17.0054	26.7106	29.6795	17.4098	23.4561	—	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
	{ 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
	{ 1890 0.69	0.77	0.82	0.88	0.66	0.78	—	1.04	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser- pumpen 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
	{ 1890 10.00	7.25	9.77	12.17	7.77	10.37	—	6.92	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putz- material, 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
	{ 1890 32.81	26.15	36.40	43.33	26.94	36.10	—	31.87	—
per Wagenachsenkilom. . . " { 1891 1.95	1.68	1.67	1.27	2.30	—	1.59	—	Für jeden Tag:	Fr. 855.58
	{ 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 Verhältniszahlen 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	A. Stand und Leistungen.													
	Anzahl der Wagen			Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert						
	achträdrige		Anzahl der Achsen	im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast				
	siebenrädrige	vierrädrige		I.	II.	III.				im Ganzen	per Bahnkilometer	per Achsen-kilometer		
			Total	Klasse	Klasse	Klasse	im Ganzen			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	Achsen-kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials			Putzen, Heizen und Beleuchtung	
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für Material
		Franken	Centimes				Schmiere	Aus- gaben	Franken	
1891	34,016,695	294,357.26	0.600	2.485	34,118,816	5,272.8	1,211.87	0.1545	0.0035	62,949.21
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

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl					Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert							
	Gepäckwagen	Güterwagen	Totalzahl	Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen-gewicht der Wagen	Bruttolast							
	vierrädrige	vierrädrige	der Wagen	im Ganzen	per Bahn-kilomtr.								
				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	Achsen-kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials			
		im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffniß per Achsen- kilometer	
		Franken	Centimes					Schmiere	Ausgaben
1891	62,802,810	220,654.29	0.351	1.781	85,168,037	13,159.7	3,025.10	0.1545	0.0085
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 Verhältniszahlen.

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 Rechnungsschemas 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 Verhältniszahlen 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 unzureichbar, theils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den letzten Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.

		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	9.88	10.09
" Wagenachsenkilometer "		0.49	0.98	0.42
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinsen)	" Bahnkilometer . . Fr.	1,197.91	1,295.65	1,358.25
" Nutzkilometer . . Cts.		19.45	19.63	19.33
" Lokomotivkilometer . . "		19.06	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	44.68
" Wagenachsenkilometer "		1.85	1.74	1.88

		1889	1890	1891
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	Kilometer	689	689	692
<i>a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:</i>				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.7847	4.7847	4.6183
" " "	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	31.190	30.874	31.657
" " " im Ganzen	Tonnen Tragkraft	39.915	40.212	41.501
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.76	18.81	18.790
" " Güterwagenachse	Tonnen Tragkraft	5.5158	5.5846	5.5895
<i>b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:</i>				
I. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	35,708	37,131	39,212
	„ Tag „	97.83	101.7	107.4
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zu- rückgelegt	„ Jahr „	45,105	47,732	44,656
	„ Tag „	123.57	130.8	122.3
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zu- rückgelegt	„ Jahr „	59,368	59,359	58,316
	„ Tag „	162.6	162.6	159.7
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst 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	10.87	10.89
,, Zugskilometer	„	9.73	11.03	11.68
,, Wagenachsenkilometer	„	0.961	0.42	0.45
Verbrauch an Steinkohlen	Kilogr.	8.6417	9.1274	9.4767
,, Zugskilometer	„	9.2881	9.7123	10.1215
,, Wagenachsenkilometer	„	0.8447	0.8695	0.8968
,, 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	20.2770	23.8610	25.8027
,, Zugskilometer	„	21.7818	25.8900	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	
<i>c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:</i>					
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	
<i>d) Ausnützung der Wagen:</i>					
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	29.16	27.58	26.67	
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	„	37.18	37.45	37.17	

Chronologische Vergleichung

Betriebs- jahr	Durchschnittlich betriebene Bahn- länge	Ausgabe per											
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugsdienst			
		Personal	Sonstige Aus- gaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau- erneuer- ung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total	
	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 Einzelauswechselung 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 Bundesrates vom 25. Nov. 1884 vorgeschriebenen Schema's für die Betriebsrechnungen aufgestellt beziehungsweise umgearbeitet worden.

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben-Betreffniss per	
Personal	Material-verbrauch	Fahrdienst				Verschiedene Ausgaben				Im Ganzen	Loko-motiv-kilometer	Wagen-achsen-kilometer
		Unterhalt des Roll- materials	Erneuerung des Roll- materials	Sonstige Aus- gaben	Total	Pacht- und Miethzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend- ungen aus Spezial- fonds	Total			
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 Vorjahr.

	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
Betriebsausgaben	17,184,874	56	17,319,640	88	+ 134,766	32
	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 (Gesamtlänge 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	123,948	10	113,020	—	- 20,928	10
Reinertrag des eigenen Netzes	1,625,581	85	1,675,944	05	+ 50,362	20
Hiezu kommt ferner:						
Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	9,285,389	44	8,398,559	12	- 886,830	32
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	1,817,150	57	1,821,994	08	+ 4,843	51
Total	11,102,540	01	10,220,553	20	- 881,986	81
	285,475	80	573,424	16	+ 287,948	36
	11,388,015	81	10,793,977	36	- 594,038	45
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranealien 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) Subventionsdarlehen	185,791	65	178,375	—	- 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%	5,574,591	65	5,567,175	—	- 7,416	65
	—	—	56,397	50	+ 56,397	50
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,574,591	65	5,623,572	50	+ 48,980	85
Verwendet für Amortisationen	5,813,424	16	5,170,404	86	- 643,019	30
" " Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals	490,000	—	510,000	—	+ 20,000	—
" " ausserordentlichen Zuschuss in den Versicherungsfond	550,000	—	290,000	—	- 260,000	—
" " ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hülfskasse zur Amortisation des Defizits	—	—	300,000	—	+ 300,000	—
Zur Verfügung der Aktionäre	1,040,000	—	1,236,980	—	+ 196,980	—
	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 grössttentheils 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 Imprägnieranstalt 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 m³ (1890: 2189 m³) und für die eigene Verwaltung 7976 m³ (1890: 5771 m³), zusammen 12,313 m³ (1890: 7960 m³). Das Betriebsergebniss ist denn auch trotz der billigen Imprägnierungspreise 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: Dampfbootbetrieb 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 "	
		Fr. 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 Ertragsanteil der gemeinschaftlichen Linien hat eine kleine Steigerung um Fr. 4843. 51 Cts. erfahren. Es ist nämlich der hälftige Anteil am Ertrag 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 Anteilsbetrifftiss am Ertrag der Bötzbergbahn um Fr. 11,770. 14 Cts. unter dem vorjährigen geblieben ist. Für Zürich-Zug-Luzern ist unser Renditeanteil 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 Beteiligungskapitalien an den genannten vier Gemeinschaftsbahnen ist im Berichtsjahr nur hinsichtlich der Aargauischen Südbahn eine Änderung eingetreten, indem wir zur Bestreitung von Baubedürfnissen eine weitere Kapitaleinzahlung von Fr. 20,000 zu leisten hatten, womit sich unsere Beteiligung an derselben von Fr. 5,905,000 auf Fr. 5,925,000 erhöhte.

Nach Prozenten berechnet, betrug die Rendite der Beteiligungskapitalien: 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 Gesamtbeteiligungskapital 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 Minderwertes der in Dielsdorf abgebrochenen und auf die Station Niederweningen versetzten Lokomotivremise mit	Fr. 3,755. —
2. Dasselbe des Verlustes auf einer bei Bülach abgebrannten Wärterbude, die durch eine anderweitig disponibile 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 rückbezahnten Subventions-Darlehens für die Aargauische Südbahn mit 3¹/₄% von Fr. 500,000 = Fr. 13,541. 65 Cts., abzüglich Fr. 6125 Mehraufwand für die Verzinsung des Subventions-Darlehens der rechtsufrigen Zürichseebahn, wegen der auf 15. Februar 1891 erfolgten I. Einzahlung auf die Subventionsbeteiligung des Kantons Zürich (2% von Fr. 350,000 für 10¹/₂ 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.	Fr.	Cts.		
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	11.88	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
II. Gepäcktransport										
III. Viehtransport.										
Klasse a, Pferde	273	.	220	.	4,756.	78	.	4,403.	16	.
" b, schweres Vieh	Stück		Stück							
" c, leichtes "	88	1.15	72	1.35						
" d, Schweine	1,051	13.71	861	16.12						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,132	14.77	788	14.76						
Hunde	767	10.01	1,412	26.45	6,727.	81	.	4,743.	83	.
Total	4,152	54.20	1,716	32.14						
	472	6.16	490	9.18						
	7,662	100	5,339	100	6,727.	81	.	4,743.	83	.
IV. Gütertransport.										
Eilgut	Tonnen		Tonnen							
9,837	1,405	0.81	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										
Gesammttotal . . . . .	.	.	.	.	155.	85	.	278.	87	.
Rekapitulation:	.	.	.	.	592,587.	71	.	599,733.	03	.
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 Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-schiedenes		Total-einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
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
				Fr. 2. 78 Cts.
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			
Fr.	Cts.	Prozente					Mehrausgabe	Minderausgabe	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 Schiffs-personals	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 Putzmateriel, Beleuch-tung 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	1.98	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 grösseren 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 Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		Per Fahr-kilometer		
	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.

a. Leistungen der Schiffe:			1890		1891	
	Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).		Kilometer		Kilometer	
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		8.608		
per Kilometer	Kilogramm	0.080		0.071		
" Zeitstunde	"	1.236		1.186		
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			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
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	2.88	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. Rundfahrtbillette . . 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
II. Gepäcktransport . .										
III. Viehtransport.										
Klasse I	43	1.04	40	1.03						
" II	1,313	31.72	1,318	34.02						
" 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.										
Eilgut	3,242	5.51	3,027	5.87						
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						
Lokalspesen	58,789	100	56,416	100	121,138.	97	.	110,826.	05	.
Total . . . . .	.	.	.	.	16,575.	95	.	14,458.	55	.
V. Verschiedenes										
Gesammtotal . . . . .	.	.	.	.	2,514.	—	.	2,520.	—	.
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			Ver-schiedenes		Total-einnahmen	
	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.

	Fr.	Cts.	Prozente									1891		Gegenüber 1890		
												Fr.	Cts.	Mehrausgabe	Minderausgabe	
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, Bureauabdürfnisse, 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	0.38	—	—	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 Dampfschiffahrt während der Seegeföhrte 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. bzw. 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
<i>a. Leistungen der Schiffe:</i>			
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 Zeitstunden	26,667	22,822	
und zwar in Kilometer	3,673	3,141	
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	7.26	7.27	
Trajektfähre. Dieselbe durchlief Zeitstunden	22,150	18,466	
und zwar in Kilometer	1,756	1,473	
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	12.61	12.54	
Total: Zurückgelegte Zeitstunden	298,070	245,935	
per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	24,244	19,994	
<i>b. Verbrauch an Brennmaterial.</i> 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	
<i>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</i> 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	
<i>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</i> 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 Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen		
	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		

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

Im Berichtsjahr wurde das Dampfboot „Gustav Albert“ ausrangirt, unter Abschreibung auf den Altmaterialwerth; dasselbe wird künftig nur noch als Aushülfssboot bei Schiffss reparaturen, sowie als provisorischer Landungssteg bei Stegbauten und als Träger des Schlagwerkes für Einrammen von Anbindpfählen verwendet. Ferner wurden die beiden hölzerne 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 Hauptwerkstatt 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 stets fort steigern, ist die Durchführung der Verlegung unaufschiebar 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 Hauptwerkstatt, 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
Hievon ab die Altmaterialerlöse	Fr. 184,840. 65 Cts.
	„ 34,796. 70 „
	Total der Ersatzstücke für Rollmaterial
4. Erstellen von Dampfheizungen in 58 Personenwagen	Fr. 150,043. 95 Cts.
	„ 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 erzeugt:

	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 getötet, 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 getötet 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 erzeugt 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 Jahresteilung vermindert oder sistiert werden. Da der Fond nach den Statuten den Zweck hat, die Lasten, welche der Gesellschaft in Folge von Tötungen 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:

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 Ein- schluss 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 Lager- haus 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 Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.								
Beamte, Angestellte und Arbeiter							197	210
VI. Imprägnieranstalt. 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 letzjährigen 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.

a) Mehrbetrag des Vermögens der Kasse auf Ende 1889 nach dem definitiven Rechnungsabschlusse gegenüber der von Herrn Kinkelin auf Grund eines früheren 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 approximativ 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 bundesrätlichen 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 3¾ %	.	.	.	.	.	.	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 Jahressausgaben pro 1890	.	.	.	.	.	.	" 331,391. 27 "
c) Verzinsung des Defizites auf Ende 1890 für das Jahr 1891 zu 3¾ %	.	.	.	.	.	.	" 446,201. 69 "
Ordentliche Einnahmen im Jahr 1891	.	.	.	.	.	.	Fr. 113,020. — Cts.
Nicht verfallene Aktivzinse auf 31. Dezember 1891	.	.	.	.	.	.	" 597,722. 93 "
							" 36,609. 50 "
abzüglich:							Fr. 747,352. 43 Cts.

Übertragene Marchzinse aus dem

Jahre 1890	Fr. 25,895. 50 Cts.
Jahresausgaben pro 1891	<u>„ 367,196. 90 „</u>
	Fr. 393,092. 40 Cts.
Deckungskapital auf 31. Dezember 1891	<u>„ 354,260. 03 „</u>
	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.

	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.
I. Jahresrechnung pro 1891.								
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. Abgangentschädigungen an aus- tretende Mitglieder.	16,923	68	1,301	84	—	—	18,225	52
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs- kosten 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	

	<i>a.</i> Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten	<i>b.</i> Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter	<i>c.</i> Krankenkasse für die Bahnarbeiter	Total				
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
II. Bilanz auf 31. Dezember 1891.								
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 konvertiert. 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 Werkstattarbeiter
" 71.25 " derjenigen der Bahnarbeiter
" 475. — " als Zinsbetrag von 10,000 Kapital gutgebracht.
Fr. 1425. — Cts. im Total wie oben.

8. Kautionskassen.

a) Baarkautio[n]en 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					
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
A. Bestand der Kautionen.								
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 (Personalgürgschaften)	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		