Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 40 (1892)

Artikel: Vierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen

Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr 1892

Autor: Escher, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730413

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: 30.10.2025

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

Vierzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1892.



Inhaltsverzeichnis.

A.	Bericht der Direktion.	5	Seite
	I. Verhältnis zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden		3
	II. Verhältnis zu andern Transportanstalten		11
	III. Finanzverwaltung		18
	IV. Betrieb		34
	A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge		34
	B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs		35
	1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)		35
	2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken		37
	3. " der Durchschnittsergebnisse		38
	1 7 1 7 1 1 1 1 1 1 1		39
			40
			45
			48
	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,		51
	" " " " " " " " " " " " " " " " " " " "		
	9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen		54
	C. Ausgaben und Statistik des Betriebes		55
	1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)		55
	2. Statistik des Betriebsdienstes		59
	a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials		63
	b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen		65
	Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben	. 68 u.	
	D. Finanzergebnis		70
	E. Verschiedenes	v v	74
	1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee		74
	2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee		77
	3. Werkstättebetrieb		80
	4. Unfälle		80
	5. Versicherungen		81
	6. Personaletat		82
	7. Unterstützungs- und Krankenkassen		82
	8. Kautionskassen		86
	V. Bahnbau		88
	1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien		88
	2. Bau neuer Linien		90
	3. Rollmaterial		98
	VI. Direktion		99
	Rechnungen:		
	I. Betriebsrechnung.		
	II. Gewinn- und Verlustrechnung.		
	III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäf	te.	
	IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.		
	V. Kapitalrechnung.		
	VI. Bilanz per 31. Dezember 1892, nebst Beilage.		
	Beilagen:		
	1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III	und TV)	
	2. Rechnung über den Erneuerungsfonds.		
	3. Rechnung über den Versicherungsfonds.		
	4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.		
R	Rericht des Verwaltungsrates		

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen anmit den das Jahr 1892 umfassenden vierzigsten Bericht über unsere Geschäftsführung, nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung, in gewohnter Form vorzulegen.

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

Die Frage der Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen hat sich im abgelaufenen Jahr nicht weiter abgeklärt, sondern ist in der gleichen Ungewissheit verblieben, in welcher sie sich nach unserm letzten Geschäftsberichte befand. Im Zusammenhang hiemit wurde auch von weitern Schritten in der Angelegenheit der Fusion mit den Vereinigten Schweizerbahnen abgesehen; es schien angezeigt, damit zuzuwarten, bis grössere Sicherheit darüber gewonnen sein wird, ob Bahnfusionen auf ein entgegenkommendes Verhalten der Behörden rechnen könnten. Anregungen, den Kreis der Fusion weiter zu ziehen und dem durch Vereinigung der Jura-Bernbahn und Suisse-Occidentale entstandenen westschweizerischen Bahnnetze der Jura-Simplonbahn ein ostschweizerisches Netz zur Seite zu stellen, welches die Linien der Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen umfassen würde, erfolgten nach Ablauf des Berichtsjahres; wir behalten uns vor, uns darüber im nächstjährigen Bericht zu äussern.

In der Januarsession der Bundesversammlung wurde von den Nationalräten Comtesse, Favon und Jeanhenry folgende Motion gestellt: "Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob nicht Art. 4 des Bundessgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten einer Revision zu unterwerfen sei, wobei das Hauptaugenmerk nicht auf eine Verminderung der Freitage, wohl aber auf eine den Anforderungen des Betriebs und der öffentlichen Sicherheit besser entsprechende und für das Personal selbst vorteilhaftere Verteilung der Freitage zu richten wäre". Diese Motion stimmte insoweit mit den Ansichten der Bahnverwaltungen und insbesondere auch denen unserer Direktion überein, als, wie wir in unserm letzten Geschäftsberichte schon hervorhoben, die Ausführung, welche den Bestimmungen des Gesetzes durch die Bundesbehörden gegeben wurde, in verschiedenen Punkten über dessen Wortlaut und Sinn hinausging. Der schweizerische Eisenbahnverband sah sich daher veranlasst, die vom Bundesrat ablehnend begutachtete Motion durch eine unterm 30. November 1892

der h. Bundesversammlung unterbreitete Eingabe in dem Sinne zu unterstützen, dass die Bahnverwaltungen die im Gesetze vom 27. Juni 1890 niedergelegten Grundsätze betreffend Arbeits- und Ruhezeit des Bahnpersonals nicht anfechten, wohl aber eine sachgemässere Ausführung derselben und zu diesem Zwecke eine Revision einzelner Bestimmungen der bundesrätlichen Vollziehungsverordnung wünschen. Die hauptsächlichsten Wünsche beziehen sich auf fernere Zulassung der bisherigen Art der Bedienung eines Teils der Bahnabschlüsse auf offener Linie durch Frauen, auf Berechnung der zulässigen Arbeitszeit des Lokomotiv- und Zugspersonales aus dem Mittel eines mehrtägigen Dienstturnus, auf Berücksichtigung längerer Tagespausen bei Zumessung der Ruhezeit und auf Zulassung der Stellvertretung der Vorstände durch tüchtige Familienglieder für Stationen mit geringem Verkehr. Eine Schlussnahme der Bundesversammlung hierüber ist noch nicht erfolgt; dagegen hat das Eisenbahndepartement inzwischen auf Verlangen der für Begutachtung der Angelegenheit bestellten nationalrätlichen Kommission direkte Erhebungen bei dem Personal der verschiedenen Gesellschaften über den Vollzug des Arbeitsgesetzes angeordnet, welche sich auch auf die Besoldungsverhältnisse der Angestellten erstreckten. Seitens des Eisenbahnverbandes wurde vergeblich aufmerksam gemacht, dass diese durchaus einseitigen Erhebungen zum Teil über den Rahmen des Arbeitszeitgesetzes hinausgehen und ein richtiges und zuverlässiges Ergebnis kaum liefern können, und dass, um Trugschlüsse zu verhüten, den Bahnverwaltungen mindestens nachträglich Gelegenheit zu deren Einsicht und zur Richtigstellung allfälliger Irrtümer oder Unrichtigkeiten geboten werden sollte. - Schon früher haben wir hervorgehoben, dass wesentlich in dem Arbeitszeitgesetz die Ursache des rapiden Anschwellens der Betriebsausgaben und der ungünstigen Gestaltung ihres Verhältnisses zu den Betriebseinnahmen zu suchen sei. Nach einer in obenerwähnter Eingabe an die Bundesversammlung enthaltenen Aufstellung beziffert zich die daherige jährliche Mehrausgabe bei der Nordostbahn, von ihren beiden Dampfbootunternehmungen abgesehen, auf Fr. 706,000 und wird sich in der Folge dadurch noch weiter vermehren, dass das neuangestellte Personal mit zunehmendem Dienstalter höhere Gehalte beziehen wird. Daneben kommen viele indirekt veranlasste Mehrausgaben in Betracht, insbesondere die Vermehrung des Güterwagenparkes, insoweit sie wegen Stillstellung der Güterwagen an den Sonn- und Festtagen und daheriger verminderter Leistungen derselben nötig wurde.

Bezüglich der vom Bundesrat im Oktober 1891 aufgestellten Postulate betreffend Verbesserungen in den Anlagen und Einrichtungen der Bahnen und im Betriebe derselben sind vom Eisenbahndepartement mehrfache Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen gepflogen worden, die in dem bezüglichen Bundesratsbeschluss vom 24. Mai 1892 ihren Abschluss gefunden haben. Hiedurch hat die anfängliche, in unserm letztjährigen Bericht erwähnte Formulierung in wesentlichen Punkten eine Änderung im Sinne der durch die Bahnverwaltungen geltend gemachten Ansichten erfahren. Immerhin erwachsen auch aus diesem Beschlusse den Bahnen grosse Opfer, welche teils die nächsten Baurechnungen, teils die Betriebsrechnungen belasten werden. So nötigt die Vorschrift, dass kein Zug von einer Station abgelassen werden dürfe, bis die nächstfolgende Station das Eintreffen des vorausgegangenen Zuges gemeldet hat, zur Vermehrung der Telegrapheneinrichtungen und des Telegraphistenpersonals. Die Forderung durchgehender automatischer Luftdruckbremsen nicht nur in den Schnell-, sondern auch in allen Personenzügen, mit einziger Ausnahme von Nebenlinien und Lokalbahnen, erheischt nicht nur kostspielige Installationen, sondern verhindert auch zu einem bedeutenden Teil die bisher mögliche Verwertung der bei vielen Personenzügen überschiessenden Zugskraft zum Transport von Güterwagen.

Am 19. August 1892 erliess der Bundesrat auf Grund der Vorschläge der von ihm im Vorjahr bestellten Expertenkommission eine Verordnung betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brückenkonstruktionen, welche gegenüber den bisanher bestandenen Normen weitgehende Erschwerungen bringt. Dieselbe findet nicht nur auf neue Brückenbauten Anwendung, sondern auch auf schon bestehende, sofern bei denselben die

Inanspruchnahme des Materials die festgesetzten Grenzen um 30 % oder mehr übersteigt. Während ein guter Teil der Brücken unsers Netzes auch nach den neuen Anforderungen als ausreichend stark sich erweist, werden immerhin an andern Verstärkungen nötig, die zusammen eine Ausgabe von annähernd einer Million Franken mit sich bringen dürften; die genauen Untersuchungen und Berechnungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir der Mitwirkung gedacht, welche dem schweizerischen Eisenbahnverband bei den Vorarbeiten für ein neues Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen ermöglicht worden ist. Wie wir damals mitteilten, war bei diesen Vorarbeiten das Bestreben geltend, die für den intern-schweizerischen Bahnverkehr bestehenden Grundsätze mit dem internationalen Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr möglichst in Übereinstimmung zu bringen. Bei der seitherigen Weiterbehandlung der Angelegenheit durch den Bundesrat und die eidgenössischen Räte, welchen der Gesetzesentwurf mit bundesrätlicher Botschaft vom 25. Oktober 1892 zuging, trat dieses Bestreben mehr in den Hintergrund, und es werden infolge dessen für den Eisenbahnfrachtverkehr in der Folge verschiedentlich andere Grundsätze gelten, je nachdem internationale oder intern-schweizerische Transporte in Frage stehen. — Beim Bundesrat war angeregt worden, in das Gesetz Vorschriften über die Ausscheidung des Güterverkehrs zwischen den Bahnen aufzunehmen, wonach beim Vorhandensein zweier oder mehrerer Konkurrenzlinien, abgesehen von dem Verkehr zwischen den eigenen Stationen einer Bahn, derjenige Transportweg zu wählen wäre, über welchen die billigste Taxe besteht, und bei Gleichheit der Taxen die Sendung auf dem kürzesten Weg befördert werden müsste; dieser Anregung wurde aber keine Folge gegeben, nachdem die Bahnverwaltungen ausgeführt hatten, dass eine derartige, wesentlich die Rechtsstellung der Bahnen unter sich treffende und ihre finanziellen Interessen tief beeinflussende Bestimmung jedenfalls nicht in das Transportgesetz gehöre, welches die Rechtsstellung zwischen den Bahnen und dem Publikum zu ordnen berufen sei, und dass, wenn eine derartige Regelung etwa im Gesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen angebahnt werden wollte, sie nicht auf die unsichere, von dem freien Willen der Bahnen abhängige Höhe der Tarife abgestellt werden könnte. — Die Verbandsbahnen sahen sich im weitern veranlasst, gegen die Bestimmung des Art. 4 Absatz 3 des Entwurfes, wonach die Eisenbahntarife der Genehmigung und nicht bloss der Kontrolle des Bundesrates unterstellt werden, Stellung zu nehmen, trotz der in der bundesrätlichen Botschaft gegebenen, allerdings sehr wichtigen Zusicherung, dass dadurch dem Rechte der Bahnen, die Tarife innert der konzessionsgemässen Schranken frei zu gestalten, kein Eintrag geschehen solle. Auch in dieser beschränkten Bedeutung fände nach Auffassung der Bahnen die Neuerung ihren richtigeren Platz eventuell im Eisenbahngesetz. Materiell aber fürchten sie davon, namentlich bei deren Ausdehnung auf alle und jede Tarife, auch auf diejenigen zur Übernahme von Taxunterbietungen ausländischer Konkurrenzrouten und auf die vielen, meistens nach festen Normen sich konstruierenden internationalen Gütertarife, sowohl für das Publikum als die Bahnen ernstliche Nachteile; jenes wird auf wünschbare Verkehrserleichterungen länger warten müssen, und für die Bahnen ergiebt sich daraus eine Abschwächung ihrer Konkurrenzfähigkeit gegen aussen und ihrer Stellung in den internationalen Verbänden. Leider fanden diese Erwägungen bei den eidgenössischen Räten in der von ihnen im laufenden Jahr durchgeführten Beratung des Gesetzes kein Gehör. - Noch ist zu erwähnen, dass die Bestimmungen des neuen Transportgesetzes auf den durch Dampfboote vermittelten Verkehr analoge Anwendung finden sollen.

Die Tarifvorschriften und die Warenklassifikation zum Gütertarife der schweizerischen Bahnen sind s. Z. in thunlichster Übereinstimmung mit dem deutschen Gütertarife aufgestellt worden; im Laufe der Jahre ist diese Übereinstimmung in manchen Punkten infolge eingetretener Änderungen im deutschen Gütertarif verloren gegangen. Die Verwaltungen haben sich daher veranlasst gesehen, auch den schweizerischen Tarif in bezeichneter Richtung einer Revision zu unterstellen, und der Bundesbehörde eine bezügliche Vorlage gemacht. Mittlerweile ist

aber eine abermalige Änderung des deutschen Tarifs wesentlich redaktioneller Natur eingetreten und es wird den schweizerischen Verwaltungen kaum etwas anderes übrig bleiben, als die Vorlage auf dieser neuen Basis umzugestalten.

Anlässlich der Kenntnisnahme von einem Spezialtarif im internationalen Verkehre, in welchem eine Anzahl kleinerer schweizerischer Stationen nicht Aufnahme gefunden hatten, weil sie für den Verkehr im betreffenden Artikel bedeutungslos sind, hat das Eisenbahndepartement den Bundesrat zu dem Beschlusse veranlasst, dass in der Folge in solchen Fällen der betreffende Tarif eine Bestimmung enthalten müsse, dergemäss allfällige Sendungen nach einer im Tarife nicht aufgeführten Station zur entsprechenden Taxe der nächst weiter gelegenen tarifierten Station übernommen werden müssen, soweit nicht die gewöhnlichen Tarife billiger sind. Es ist dies eine Bestimmung, welche sich in der Regel in den internationalen Tarifen der französischen Bahnen findet. Die schweizerischen Bahnverwaltungen haben davon Umgang genommen, gegen diese Verfügung Einsprache zu erheben, obschon dieselbe dazu führen wird, dass in die Tarife öfters auch Stationen aufgenommen werden müssen, welche für den bezüglichen Verkehr nicht in Betracht kommen, um zu verhüten, dass dafür infolge der fraglichen Bestimmung die Taxen der weiter gelegenen Stationen massgebend und hiedurch wieder dritte Taxen in höherem Grade reduziert werden, als nach den bestehenden Konkurrenzverhältnissen sich rechtfertigt.

Das Eisenbahndepartement hatte aus der Vorlage von Baurechnungen einer Gesellschaft den Anlass genommen, von den Verwaltungen zu verlangen, dass sie für Transporte zu Bauzwecken, soweit sie solche selbst ausführen, nicht die tarifgemässen Taxen, sondern lediglich die Selbstkosten des Transports zur Verrechnung bringen. In dem hiegegen von der betreffenden Verwaltung angehobenen Prozesse wurde das Begehren des Departements vom Bundesgerichte geschützt. Die Verwaltungen sahen sich daher in die Lage versetzt, auf dasselbe einzutreten und sich mit dem Departement über die Modalitäten und die Höhe der Verrechnung auseinander zu setzen. Die Erledigung fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Wie im vorjährigen Geschäftsberichte mitgeteilt worden ist, hat der Bundesrat das Komite für eine Eisenbahn St.-Gallen-Rapperswil-Zug bezw. die Regierung des Kantons St. Gallen mit der Forderung zweispurigen Baues des Albistunnels der Linie Thalweil-Zugabgewiesen, der einspurigen Anlage dieser Linie die Genehmigung erteilt und den Arbeitsbeginn am Albistunnel gestattet, woraufhin für die Vergebung der Unterbauarbeiten des zweiten Loses genannter Linie die Konkurrenz eröffnet wurde. Hiemit hatten aber die ihrem Bau bereiteten Hindernisse die Endschaft noch nicht erreicht. Gemäss Telegramm des Eisenbahndepartementes vom 9. März 1892 hatte die Regierung des Kantons St. Gallen gegen den ablehnenden Beschluss des Bundesrates den Rekurs an die Bundesversammlung angekündigt und gegen Anordnungen, welche den Entscheid der Bundesversammlung präjudizieren und die zweispurige Anlage des Tunnels erschweren würden, Verwahrung eingelegt. Inzwischen waren jedoch die Unterbauarbeiten des zweiten Loses mit Ratifikationsvorbehalt der Firma Lusser & Co. übertragen worden, und eine am 12. März mit dem Vorstande des Eisenbahndepartements abgehaltene Konferenz hatte zur Folge, dass der Bundesrat das Begehren um Sistierung der Arbeiten am Albistunnel abwies. Der Rekurs selbst ist von der Bundesversammlung in der Junisession 1892 wegen Inkompetenz abgewiesen worden. — Waren damit die von genannter Seite dem Bau der Linie Thalweil-Zug bereiteten Schwierigkeiten insoweit beseitigt, dass endlich die Bauten am Albistunnel ihren ungestörten Gang nehmen konnten, so trat dagegen ein anderes Moment ein, welches eine abermalige wesentliche Verzögerung des Vollendungstermins der Linie herbeiführen und zur Folge haben dürfte, dass das bisher als die längste Bauzeit fordernd angesehene Bauobjekt, der Albistunnel, einige Zeit vor der übrigen Linie vollendet sein wird. Hinsichtlich der Strecke Thalweil-Steinmatt verlangte nämlich der Bundesrat in Abweichung von dem vorgelegten Plane die Einschaltung einer Haltstelle Oberrieden zwischen Thalweil und Forsthaus Sihlwald, woraus eine Verlängerung und Verteuerung der Linie resultierte, und hievon nahm sodann die Gemeinde Horgen Anlass, neuerdings mit aller Energie eine Verlegung der Linie auf die Seeseite des Höhenzuges bis oberhalb Horgen und die Einlegung einer Station daselbst zu betreiben, mit Beiseitelassung der Station Forsthaus durch die Linie Thalweil-Zug. Die Verhandlungen hierüber zogen sich ins laufende Jahr hinüber; weitere bezügliche Mitteilungen finden sich in demjenigen Teil des Berichts, welcher den Bau der neuen Linien betrifft (Abschnitt V, Ziffer 2 litt. c).

Bei Behandlung der Fahrpläne für den Sommer- und Winterdienst 1892/93 hat das Eisenbahndepartement unserer Unternehmung wiederum die Einführung neuer und Verschiebung bestehender Züge auferlegt, welche Massnahmen eine abermalige Erhöhung der Ausgaben für den Personentransport mit sich brachten. Die Hauptmehrleistung entfällt auf die von der Südostbahn veranlasste und durch die Regierungen von Zürich, Schwyz und Glarus unterstützte Ausdehnung der Nordostbahnzüge 123 und 126 zwischen Zürich und Richtersweil auf die Strecke Richtersweil-Glarus; ein Rekurs hiegegen an den Bundesrat blieb erfolglos. Nach den seitherigen Erhebungen erwachsen unserer Unternehmung aus dieser Zugsauflage bedeutende Ausfälle, und da dieselbe durch die Aufsichtsbehörde ausdrücklich auf dem Boden des Art. 33 des Eisenbahngesetzes erfolgte, ermächtigte uns der Verwaltungsrat, die Südostbahn zu einem angemessenen Beitrag an diese Kosten heranzuziehen; dieselbe lehnte aber unsern Vorschlag einer bezüglichen Besprechung ab, weshalb hierüber ein bundesgerichtlicher Entscheid nötig wird. — Im November fand unter Leitung des Eisenbahndepartementes eine Konferenz mit den grösseren schweizerischen Normalbahnen über Feststellung eines vor allem den Anforderungen des durchgehenden Verkehrs vollkommner entsprechenden Normal-Fahrplans statt, auf Grund dessen jeweilen die Saisonfahrpläne im einzelnen zu bearbeiten wären. Diese Aufgabe ist unzweifelhaft des Studiums wert, aber bei der vorwiegenden Berücksichtigung, welche in der Schweiz bei Gestaltung der Fahrtenpläne die lokalen Verkehrsbedürfnisse beanspruchen, ausserordentlich schwierig, falls wenigstens, wie seitens des Departements anerkannt wird, nicht eine unstatthafte Erhöhung der Zugsleistungen daraus hervorgehen soll. Die bezüglichen Erörterungen führten noch zu keinem bestimmten Abschlusse; man erkannte als unerlässlich, vorerst über eine Früherlegung der über Basel verkehrenden internationalen Schnellzüge mit den beteiligten ausländischen Bahnverwaltungen in Verhandlung zu treten.

Mit Kreisschreiben vom 5. Februar 1892 wurden die Bahnverwaltungen vom Bundesrat eingeladen, sich zur Sicherung für Fälle von Massenarbeitseinstellungen in den Steinkohlen-Bezugsgegenden oder von kriegerischen Verwicklungen mit einem grösseren Stock von Steinkohlen zu versehen, der den Betrieb auf mindestens sechs Monate garantiere, und im fernern die Kohlenlagerplätze thunlichst nach dem Innern des Landes zu verlegen. In letzterer Hinsicht konnte unsere Verwaltung eine Änderung nicht zugestehen, übrigens hervorhebend, dass von ihren Vorräten nur ein kleinerer Teil in der Nähe der Grenze liege. Im übrigen einigten wir uns, gleich den andern Bahnen, mit der Aufsichtsbehörde dahin, unsern Vorrat an Kohlen, welcher schon bisher den Bedarf von 3—4 Monaten deckte, in der Art weiter zu vermehren, dass für die Monate März bis und mit August der Bedarf jeweilen für etwa 6 Monate gedeckt sei.

Wie den Berichterstattungen pro 1889 und 1890 zu entnehmen ist, bestand zwischen unserer Verwaltung und dem Bundesrat eine erhebliche Differenz in der Berechnung der für 1888 und die folgenden Jahre zu bezahlenden Konzessionsgebühren. Der bundesrätlichen Normierung ist allgemein das Eisenbahngesetz vom Jahre 1872 zu Grunde gelegt worden, während unsere Gesellschaft die Gebühr für diejenigen Linien, welche auf Grundlage von ältern Konzessionen gebaut worden sind, nach den darin für die Konzessionsgebühren gegebenen besonderen Normen berechnet wissen wollte. Gemäss den Konzessionsbeschlüssen ist bei einer Rendite von 4 % und mehr eine Gebühr von höchstens Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstunde, gemäss dem Gesetze eine solche von Fr. 50 per Kilometer bei 4 % Rendite zu erlegen, welche Gebühr bei einem Ertrag von 5 % bezw. 6 % und

mehr auf 100 bezw. 200 Fr. erhöht werden kann. In zweiter Linie ist hervorzuheben, dass der Bundesrat bei seiner Berechnung Erträgnisse in Anschlag brachte, die nach unserer Ansicht überhaupt nicht zu berechnen sind oder schon berechnet waren, wie Anteile am Ertrag gemeinschaftlicher Linien, Erträge vom Dampfbootbetrieb, mehrfache Berechnung mitbenutzter Teilstrecken etc. Da unsers Erachtens es sich hier um eine privatrechtliche Streitigkeit handelte, brachten wir dieselbe mittelst einer Feststellungsklage vor das Bundesgericht, und dieses hat sich dann auch unterm 5. Dezember 1891 als kompetent erklärt. Gegen diesen Entscheid erhob jedoch der Bundesrat bei der Bundesversammlung den Kompetenzkonflikt mit einer Begründung, welche für die Rechtsstellung der Bahnen überhaupt ungemein beunruhigend lautet. Die Bundesversammlung hat durch Beschluss vom 15. Dezember 1892 zu Gunsten des Bundesrates entschieden und diesen zur unanfechtbaren Fixierung der jeweiligen Konzessionsbeträge zuständig erklärt, worauf derselbe seine früheren Konzessionsauflagen mit einer nicht sehr wesentlichen Änderung bestätigte. Ein Rekurs an die Bundesversammlung hiegegen erschien aussichtslos, weshalb die für 1888—1891 geforderte Summe von Fr. 372,400, wovon übrigens ein grosser Teil in den früheren Rechnungsabschlüssen bereits in Reserve gestellt worden war, an die Bundeskasse einbezahlt wurde.

Mit dem 1. April 1893 wurden die revidierten Statuten der Pensions- und Hülfskasse, nachdem sie die bundesrätliche Genehmigung erhalten hatten, in Kraft gesetzt. Der Bundesrat hat sodann, in Genehmigung des hierorts mit verwaltungsrätlicher Ermächtigung in Aussicht genommenen Verfahrens für die Verzinsung und Amortisation des auf Ende 1889 versicherungstechnisch zu Fr. 3,288,729 berechneten Defizites genannter Kasse, den hiefür jährlich von der Gesellschaft zu leistenden ausserordentlichen Zuschuss auf Fr. 250,000 festgesetzt in der Meinung, dass allfällige Vermögensvorschläge, welche bei Festsetzung der künftigen technischen Bilanzen konstatiert werden, vom Defizit abgerechnet werden dürfen.

Mit dem Regierungsrate des Kantons Zürich wurde hinsichtlich der auf Ende 1891 gestellten Schlussabrechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ein Übereinkommen getroffen, wonach der Nordostbahn, ausser dem Reservefond von Fr. 331,390. 85 Cts., von dem Rechnungssaldo noch Fr. 386,215. 57 Cts. zufielen; ersterer wurde mit Ermächtigung des Verwaltungsrates dem Erneuerungsfond der Nordostbahn, letzterer Betrag aber der letztes Jahr geschaffenen "Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung" hinzugefügt. — Nachdem dieses Übereinkommen vollzogen worden ist und im übrigen der Austausch der bisherigen Obligationen von Zürich-Zug-Luzern gegen die vertragsgemäss dafür abzugebenden 4 ½00 Nordostbahnobligationen nebst Ausrichtung des auf letzteren für 1892 erlaufenen Zinses stattgefunden hat, ist die Liquidation der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern als durchgeführt zu betrachten.

Im Monat November des Berichtsjahres hat der Bundesrat nach jahrelangen Verhandlungen über die Fragen der Bahnhoferweiterung Luzern und der zweispurigen Anlage der Strecke Untergrund-Luzern dieser Angelegenheit eine für die Bahnen sehr ungünstige Lösung gegeben. Durch die vom Bundesrat anbefohlene Baute wird zwar unbestreitbar eine ganz vollkommene Anlage geschaffen, es muss dieselbe aber durch ausserordentlich hohe Opfer der Bahnen erkauft werden. Die Kostenvoranschläge ergeben für die Erweiterung bezw. Verlegung des Bahnhofs (Expropriation, Neubauten, Umbauten, Abschreibung wegfallender Objekte) eine Summe von Fr. 6,700,000 und für die Erstellung einer neuen zweispurigen Zufahrtslinie eine solche von Fr. 2,023,000, zusammen Fr. 8,723,000; davon werden etwa Fr. 1,500,000 durch den Erlös von verkäuflich werdendem Areal des alten Bahnhofes, wofür die Stadt Luzern eine feste Übernahmsofferte gemacht hat, gedeckt werden. Die Bahnen hatten darzutun sich bemüht, dass mit viel geringeren Kosten den Ansprüchen des Bahnverkehrs genügt und auch dem Strassenverkehr ausreichend Rechnung getragen werden könnte; ihr letztes sehr entgegenkommende Projekt war auf Fr. 4,872,000

veranschlagt. In einer Konferenz vom 6. Oktober 1877, welche anlässlich der finanziellen Rekonstruktion der Gotthardbahn unter Leitung des Eisenbahndepartements stattfand und u. A. bezweckte, derselben die Umleitung über Immensee-Rothkreuz und die Einmündung in den Centralbahnhof in Luzern zu ermöglichen, war von allen beteiligten Bahnen der Entscheid über die zufolge der neuen Verkehrsverhältnisse erforderlich werdenden Bahnhofbauten und die allfällige zweispurige Anlage der Zufahrtstrecke dem Bundesrate unter Verzicht auf einen bezüglichen Rekurs an die Bundesversammlung übertragen worden. Mit Rücksicht auf dieses Zugeständnis, worauf der Bundesrat ausdrücklich abstellte, erschienen weitere Schritte gegen dessen Entschliessung von vornherein ausgeschlossen und wurde daher unsere Direktion vom Verwaltungsrat ermächtigt, zur Durchführung des Entscheides unter Beobachtung thunlichster Ökonomie mitzuwirken. Die Verhandlungen unter den beteiligten Bahnen über Verlegung des Kapitalbedarfes und der Verzinsung sind noch schwebend, und es lässt sich heute der auf die Nordostbahn entfallende Anteil noch nicht mit einiger Sicherheit beziffern. Zu etwelcher Orientierung hierüber mag die Mitteilung dienen, dass die Nordostbahn an die Kapitalverzinsung des jetzigen Bahnhofs Luzern annähernd einen Vierteil beiträgt.

Die Studien über die Erweiterungsbauten im Güterbahnhof Zürich sind noch nicht abgeschlossen (vgl. Abschnitt V, Ziffer 1). Bezügliche Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement und den Kantonal- und Gemeindsbehörden fanden einstweilen nur insoweit statt, als die besonders dringliche Unterführung der Langgasse in Frage war; ein Entscheid hierüber konnte aber im Berichtsjahr nicht mehr erzielt werden.

Die von den beteiligten Landesgegenden an die Baukosten der Linie Thalweil-Zug beizubringende Subvention von Fr. 2,000,000 wurde, wie bereits im Geschäftsberichte pro 1891 mitgeteilt worden ist, auf den 1. Februar 1892 im Betrage von Fr. 1,630,000 einbezahlt. Hievon entfallen Fr. 300,000 auf den Kanton Glarus, Fr. 600,000 auf den Kanton Zug, Fr. 550,000 auf die zürcher. Gemeinden, den Bezirk und die Landeskorporation March, Fr. 180,000 als erste Rate auf den Kanton Zürich; der Rest von Fr. 370,000 ist von letzterem auf den 1. Juli 1893 bezw. 31. Dezember 1894 zu bezahlen übernommen worden. — Dieser Regulierung vorgängig wurden wir vom Komite Thalweil-Zug eingeladen, die Landeskorporation March, sowie die Gemeinde Wädensweil, welche anfänglich ihre seinerzeit übernommenen Subventionsquoten zu zahlen verweigerten, gerichtlich auf Zahlung zu belangen. Wir haben diese Verweisung an Dritte gestützt auf den Subventionsvertrag abgelehnt; dem Komite ist, soviel uns bekannt, in der Folge eine gütliche Erledigung der Anstände gelungen.

Nachdem bis Ende 1891 rund 38% der für die rechtsufrige Zürichseebahn berechneten Voranschlagsumme verausgabt waren, wurde die Regierung des Kantons Zürich um Leistung einer II. Rate der staatlichen, vorläufig auf Fr. 1,400,000 angesetzten Subventionsquote im Betrage von Fr. 180,000 ersucht, welche Summe auf den 15. Februar 1892 einbezahlt wurde.

Die Konzession für die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen nahm als Termin für den Beginn der Erdarbeiten den 1. August 1891 und für die Bauvollendung den 1. Juni 1893 in Aussicht. Da die Genehmigung der nur um einen Monat nach dem konzessionsgemässen Termin (1. März 1891) vorgelegten Pläne für die Hauptobjekte erst am 15. August 1892 erfolgte und demnach die Vergebung der Unterbauarbeiten der Linie erst im Oktober möglich war, zieht sich die Bauvollendung entsprechend in die Länge; einstweilen haben wir aber davon abgesehen, beim Bundesrat um eine Verlängerung der bezüglichen Frist nachzusuchen, weil neue Anstände hinsichtlich der Baupläne die Möglichkeit weiterer Verzögerung der Bauten erkennen liessen. — Angesichts des einge-

tretenen Baubeginnes hat die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen im Sinne des am 11. September 1890 abgeschlossenen Vertrages über den Bau und Betrieb dieser Linie durch die Nordostbahn auf Rechnung des Subventionsdarleihens von Fr. 1,125,000 auf 1. Dezember 1892 die erste Rate von Fr. 400,000 einbezahlt.

Auch hinsichtlich der Linie Eglisau-Schaffhausen ist eine wesentliche Überschreitung der angesetzten Baufristen unvermeidlich, weil der von der Nordostbahn vorgelegte Übersichtsplan eine Mehrzahl eingreifender Abänderungsbegehren hervorgerufen hat, über welche die bundesrätliche Entschliessung im Berichtsjahr nicht mehr erfolgte, und weil die dem Bundesrat zukommende Verständigung mit der grossherzoglich badischen Regierung über die Stellen, wo die auf den beiderseitigen Staatsgebieten zu bauenden Bahnstrecken zusammentreffen sollen, noch nicht angebahnt ist. Mit Rücksicht hierauf haben wir bis jetzt auch unterlassen, mit dem Komite dieser Bahnunternehmung über die Leistung des vertraglichen Subventionsdarleihens von Fr. 2,000,000 in Verhandlung zu treten.

Nachdem die Verhandlungen des Wynenthalbahnkomite mit der Schweizerischen Seethalbahn betreffend Übernahme des Baues und Betriebes einer Wynenthalbahn durch die letztere gescheitert sind, hat sich das genannte Komite in einer Druckschrift vom Mai 1892 an die in Betracht kommenden Gemeinden behufs finanzieller Sicherung der Bahn als selbständige Unternehmung gewendet. Dabei nahm es für die normalspurige Linie Suhr-Reinach ein Baukapital von 1½ Millionen Franken in Aussicht, wovon durch die drei Interessentengruppen, Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn, Staat Aargau und Gemeinden, Fr. 900,000 in Aktien zu übernehmen und Fr. 600,000 in Obligationen zu beschaffen wären; die Verzinsung des Obligationenkapitales hätten der Staat als Hauptgarant, die Bahngesellschaften und Gemeinden für je Fr. 200,000 als Rückbürgen zu garantieren. Den 5. September übermittelte uns die Stadtkanzlei Aarau einen Bericht des Gemeindrates Aarau vom 12. August, welchem wir dieses neue Finanzierungsprojekt entnehmen, und in welchem der Einwohnergemeinde die Beteiligung in dem ihr zugedachten Umfange beantragt wurde. Anderweitige Mitteilungen über den Verlauf dieser Bestrebungen sind uns nicht gemacht worden.

Unterm 22./23. Juni hat die Bundesversammlung die Konzession für den Bau und Betrieb der Schafmattbahn (Basel-Sissach-Aarau) erteilt; dem Vernehmen nach haben die näheren technischen Studien seitens des Komite begonnen.

Wie dem vorjährigen Geschäftsbericht zu entnehmen ist, wurde mit dem Einwohnerrat der Gemeinde Steinhausen unter Ratifikationsvorbehalt eine Übereinkunft betreffend Einschaltung einer Station zwischen Knonau und Zug gegen Zusicherung eines Beitrages à fonds perdu an die der Nordostbahn entstehenden Betriebsausfälle abgeschlossen. Der Verwaltungsrat hat indessen, namentlich in Betrachtnahme der sich ohnehin häufenden Anforderungen für bauliche Vervollkommnung des Bahnnetzes, die Zustimmung zu diesem Vertrage zur Zeit abgelehnt. — In fernerer Geltendmachung dieses Gesichtspunktes, und weil wir die bezüglichen Begehren auch kommerziell nicht ausreichend begründet fanden, wurde von uns sodann das Ansuchen der Gemeinde Schübelbach um eine Haltstelle und das wiederholte Begehren der Ortschaft Bäch um eine Station an der linksufrigen Zürichseebahn abgelehnt. Dagegen trafen wir mit verwaltungsrätlicher Zustimmung ein Übereinkommen mit der Gemeinde Wädensweil, wonach die dortige bisher nur als Personenhaltstelle eingerichtete Station Au gegen Leistung einer Subvention à fonds perdu zur Güterstation erweitert wird, und mit der Lägernsteinbruchgesellschaft wurden die Anschlussverhältnisse der von dieser erstellten Drahtseilbahn an die Station Steinmaur im Sinne teilweiser Schadloshaltung der Nordostbahn für die Kosten des daherigen Umbaues bezw. der Erweiterung dieser Station vertraglich geordnet.

Nachdem der Regierungsrat des Kantons Aargau das erneute Gesuch der Direktion um Revision des Entscheides betreffend die Beitragsleistung des beteiligten Grundeigentums an die Aarekorrektion bei Döttingen-

Klingnau wiederum abgewiesen hat, ist der gemäss Verteilungsplan der aargauischen Baudirektion auf die Nordostbahn entfallende Betrag von Fr. 29,664 zur Zahlung angewiesen worden.

Über verschiedene, im Vorstehenden nicht berührte Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, finden sich Mitteilungen im nächstfolgenden Abschnitt.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien, die Bauten am alten Netz und die Anschaffungen von Rollmaterial einschliesslich der bezüglichen Auseinandersetzungen mit Behörden, soweit derselben nicht schon vorstehend gedacht ist, wird im Abschnitt V berichtet.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die mit der Sihlthalbahngesellschaft geführten Unterhandlungen betreffend ihre Verbindung mit unserm Bahnnetz und die Überführung der Güter haben zu einem vertraglichen Abschlusse geführt. Gemäss dem bezüglichen, vom 21. Mai 1892 datierten und von den beiderseitigen Verwaltungsräten genehmigten, vorläufig auf die Dauer von 3 Jahren abgeschlossenen Vertrage wurde das durch die Sihlthalbahn auf eigene Kosten erstellte Verbindungsgeleise ausserhalb unserer Personenhaltstelle Zürich-Wiedikon in die linksufrige Zürichseebahn eingeführt, und befördert die Nordostbahn den ganzen Güterverkehr in gewöhnlicher Fracht zwischen dem Bahnhof Zürich und der Station Zürich-Giesshübel der Sihlthalbahn; sie bezieht dafür, abgesehen von den auf Grund ihrer Taxnormen für die Strecke Bahnhof Zürich-Abzweigungsstelle berechneten Taxanteilen, von der Sihlthalbahn eine feste Vergütung pro beförderten Wagen. Für diese Güterbeförderung werden die erforderlichen Züge, mindestens aber täglich ein Zug in jeder Richtung, ausgeführt. Die Eilgutbeförderung besorgt die Sihlthalbahn mittelst Camionnage zwischen dem Bahnhof Zürich und ihrem Bahnhof Selnau. — Der Betrieb der Sihlthalbahn von der Station Selnau (Ütlibergbahnhof) bis zum Forsthaus Sihlwald konnte Anfangs August eröffnet werden, die Inbetriebsetzung des Verbindungsgeleises Sihlthalbahn-Nordostbahn dagegen erfolgte erst auf 1. Dezember 1892.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit der Gotthardbahn, welche die Übernahme des Fahrdienstes auf deren Strecke Zug-Goldau durch unsere Gesellschaft bezwecken, desgleichen diejenigen betreffend Überführung der Südbahnzüge von Immensee nach Goldau sind noch nicht erledigt, und es befinden sich beide Angelegenheiten noch in dem im letztjährigen Geschäftsbericht gekennzeichneten Stadium. Hinsichtlich der ersteren Angelegenheit dürfte der Umstand verzögernd eingewirkt haben, dass die Frage der Umgestaltung des Bahnhofs Zug behufs Einführung der Thalweiler- und der Goldauer-Linie im Berichtsjahre noch nicht zur Lösung gebracht wurde, wie aus den bezüglichen Mitteilungen im Abschnitt V, Ziffer 2 litt. c, erhellt.

Zwischen der Schweizerischen Südostbahn und den übrigen beteiligten schweizerischen Bahnverwaltungen konnte behufs Regelung der durch erstere geschaffenen neuen Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr eine vorläufige Verständigung herbeigeführt werden, nachdem die Südostbahn die Forderung der Einrechnung der effektiven Distanzen ihrer Linie für Abgrenzung der ihr zur Bedienung zu überlassenden Verkehrsgebiete fallen

gelassen und die Unterhandlungen wiederum auf der früheren Basis aufgenommen hatte, wonach die Gebietsabgrenzung nach dem Prinzipe der kürzesten Route in der Meinung auszuscheiden war, dass die Strecken der Südostbahn mit den längern Tarifdistanzen in Rechnung zu stellen sind. Die daherige Übereinkunft ist jederzeit auf ein Jahr kündbar, auf den Zeitpunkt der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn zu revidieren und fällt mit Eröffnung der Linie Thalweil-Zug ohne Kündung dahin. Die Zustimmung erfolgte seitens der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplonbahn nur unter Vorbehalten hinsichtlich Entschädigung auf Grund der kommerziellen Konvention für diejenigen Transporte, welche bei Anwendung des Prinzips der effektiv kürzesten Route über Wetzikou-Rapperswil-Südostbahn bezw. über Südostbahn-Luzern-Langnau zu gehen hätten, nach der Übereinkunft aber über Zürich-Zug bezw. Aarau-Bern befördert werden; unsere Direktion war nicht in der Lage, bezügliche Ansprüche als begründet anzuerkennen.

Wie wir letztes Jahr berichteten, gab die letztberührte Frage zu besonderen Erörterungen unter den Verwaltungen der kommerziellen Union Anlass. Dieselben konnten im Berichtsjahre nicht zum Austrag gebracht werden und gingen nebst der Frage, ob und eventuell unter welchen Bedingungen die fusionierte Jura-Simplonbahn als Unionsverwaltung anzuerkennen und ihrem Begehren um Aufnahme der Linie Bern-Luzern in das Unionsnetz zu entsprechen sei, unerledigt in das laufende Jahr hinüber.

In unserm Rechtsstreit mit den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung der Station Gossau, welcher beim Bundesgericht anhängig ist, hat das Berichtsjahr einen Entscheid noch nicht gebracht. Wir werden daher in unserm nächsten Berichte darauf zurückzukommen haben.

In dem am 1. Dezember 1891 in Kraft getretenen neuen Vertrage mit der Südostbahn betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Wädensweil sind die beidseitigen Eigentumsverhältnisse in der Art ausgeschieden, dass ein Teil des der Gemeinschaft dienenden Bahnhofes Eigentum der Südostbahn blieb. Es hat sich aber die Wünschbarkeit einer diesbezüglichen Änderung herausgestellt, und zwischen den beiden Verwaltungen wurde unterm 4./31. Mai 1892 ein Nachtrag zum Vertrag vereinbart, wonach der genannte Bahnhofteil samt allen darauf befindlichen festen Einrichtungen käuflich an die Nordostbahn abgetreten wurde; der betreffende Kapitalaufwand wird nunmehr seitens der Bahnhofgemeinschaft der Nordostbahn zu 5 % verzinst. Im fernern wurden mit der Südostbahn auf dem Korrespondenzwege die Haftpflichtbestimmungen hinsichtlich der Unfälle, die sich auf einer der beiden Gemeinschaftsstationen (Wädensweil und Pfäffikon) ereignen, den Bedürfnissen entsprechend modifiziert.

Durch die bauliche Umgestaltung des Bahnhofes Konstanz ist eine Durchsicht des Vertrages mit der Grossh. Badischen Staatsbahn über die Mitbenutzung dieses Bahnhofes durch die Nordostbahn vom Jahr 1882 notwendig geworden, welche, weil nur die Konsequenzen der seitherigen Entwicklung ordnend, auf dem Korrespondenzwege erfolgt ist. — Im fernern ist anlässlich eines Spezialfalles zu den Verträgen mit der Grossh. Badischen Staatsbahn betreffend Mitbenutzung der Bahnhöfe Singen, Konstanz und Schaffhausen eine Zusatzbestimmung vereinbart worden, welche die Haftpflichtfolgen ordnet für Beschädigungen im Betriebsdienst, herbeigeführt durch konkurrierendes Verschulden von im ausschliesslichen Dienste einer der beiden Verwaltungen und von im Gemeinschaftsdienst stehendem Personal.

Die im Bahnhofe Brugg bewerkstelligten Erweiterungsbauten haben im Berichtsjahre zu einer den jetzigen Mitbenutzungsverhältnissen Rechnung tragenden Modifikation des mit dem Direktorium der Centralbahn namens der Aargauischen Südbahn bestehenden Mitbenutzungsvertrages geführt, wonach der Anteil der Aargauischen Südbahn an der Verzinsung des Anlagekapitals, sowie an den Betriebs- und Unterhaltungskosten der alten Lokomotivremise für so lange einen Sechstel betragen soll, als diese Remise von der Südbahn nicht in vermehrtem Masse benutzt wird, während die Kosten für die neue Lokomotivremise und die Wasserstation, welche von der Südbahn nicht benutzt werden, auf alleinige Rechnung der Nordostbahn fallen. Dagegen fallen die Kosten der tibrigen Erweiterungen in die Gemeinschaft.

Durch die bevorstehende bauliche Umgestaltung des Bahnhofes Luzern wird eine Revision des betreffenden Gemeinschaftsvertrages erforderlich. Die bezüglichen Verhandlungen zwischen den vier beteiligten Bahnen konnten aber im Berichtsjahre noch nicht aufgenommen werden, weil volerst die Umbaupläne festzustellen waren. Hinsichtlich der letzteren und der sich in erster Linie daran anschliessenden Erörterung, wie der Kapitalbedarf für den Umbau und dessen künftige Verzinsung gedeckt werden soll, sind im ersten Abschnitt Mitteilungen enthalten.

Wir haben in unserm letztjährigen Bericht ausführliche Mitteilungen über die beiden grossen Eisenbahnunglücke bei Mönchenstein und Zollikofen und über den Zusammenstoss zweier Züge im Bötzbergtunnel gebracht. Keiner dieser drei Unfälle konnte im Laufe des Berichtsjahres endgültig erledigt werden.

Im allgemeinen darf hier konstatiert werden, dass die Direktion der Jura-Simplon-Bahn die bei ihr aus Anlass der beiden erstgenannten Unfälle geltend gemachten Haftpflichtansprüche in angemessener coulanter Weise behandelt und nur in solchen Fällen den Prozessweg betreten hat, wo ohne unstatthafte Preisgebung der Rechtsstellung der Bahnen hievon nicht abgesehen werden konnte. Als zu weitgehend wurde beim Mönchensteiner Unfall insbesondere der Anspruch betrachtet, dass wegen grober Fahrlässigkeit auf Grund von Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes durch die Bahn nicht allein Ersatz der erweislichen Vermögensnachteile, sondern eine weitergehende Entschädigung geleistet werde; die bezüglichen Fälle wurden demgemäss zum gerichtlichen Entscheid verstellt. Es ist bekannt, dass das Bundesgericht als letzte Instanz, im Gegensatz zu den kantonalen Gerichten, diesen Anspruch abgewiesen hat, woneben aber die Haftpflicht der Bahn für den ganzen den Betroffenen entstandenen ökonomischen Nachteil fortbesteht.

Im einzelnen teilen wir mit, dass für den Unfall von Mönchenstein bis 10. Dezember 1892 bezahlt worden sind:

77	11	Todesfällen			129,206.		
			Total	Fr.	316,932.	10	Cts.

Hiervon hat nach Massgabe des bezüglichen Übereinkommens die Jura-Simplon-Bahn vorab zu übernehmen:

	den	festen	Betrag	von									Fr.	15,000		Cts.	
	$5^{0}/0$	des R	estes v	on Fr.	301,9	32.	10	Cts.					77	15,096	. 60	77	
										zusam	men		Fr.	30,096	. 60	Cts.	
und es bleib	ben zu	Laster	der (Gemein	schaft								. "	286,835	. 50	n	
wovon auf d	lie Nor	dostbał	n entf	allen 2	5,1616	$\frac{0}{0}$		•					Fr.	72,172	. 40	Cts.	
Wert Ende	1892.	Unerle	edigt v	erblieb	en auf	ge	nann	iten	Termin	noch	57	Tode	sfälle	und 82	Verl	etzung	sfälle

Aus Anlass des Unfalles bei Zollikofen erfolgte die erste Rechnungsstellung auf Ende Juli 1892. Bis dahin waren bezahlt:

für 14 Todesfälle Fr. 164,662. 10 Cts.

" 107 Verletzungsfälle " 171,841. 10 "

Total Fr. 336,503. 20 Cts.

Hieran hatten wir, wiederum nach Abzug des Voranteils der Jura-Simplon-Bahn, vereinbarungsgemäss Fr. 76,850. 58 Cts. zu zahlen, Wert Ende 1892. Unerledigt verblieben am 1. August 1892 noch 4 Todesfälle und 14 Verletzungsfälle. — Die aus den beiden Unfällen von uns geleisteten Zahlungen haben wir direkt dem Versicherungsfonds belastet, welcher in der Rechnung pro 1891 im Hinblick auf die genannten Unfälle mit einem ausserordentlichen Zuschuss von Fr. 300,000 bedacht worden ist.

Der am Schlusse des Jahres 1891 noch pendente Fall des anlässlich des Zusammenstosses im Bötzbergtunnel verletzten Postkondukteurs ist nach Ablauf des Berichtsjahres durch Urteil des Appellationsgerichtes Basel erledigt worden, gemäss welchem wir im Ganzen zu bezahlen haben Fr. 33,178.15 Cts. Auf Weiterzug dieses Urteilsspruches an das Bundesgericht haben beide Teile verzichtet. Hiedurch sind alle aus diesem Zusammenstoss herrührenden Unfallpendenzen erledigt und kann die Abrechnung mit den am Übereinkommen beteiligten Gesellschaften erfolgen. — An die schon 1891 bezahlten Fr. 36,855 sind uns von denselben im Berichtsjahre Fr. 15,537. 94 Cts. vergütet worden, welche Einnahme wir analog mit der erfolgten Ausgabenverrechnung in der Betriebsrechnung unter Kap. V. C. 3 der Ausgaben verbucht haben.

Von den zahlreichen durch den schweizerischen Eisenbahnverband behandelten Angelegenheiten sind einige schon im ersten Abschnitt erwähnt worden. Von den übrigen heben wir nur einzelne hervor, welche grössere Bedeutung haben oder allgemeineres Interesse bieten, und zwar zunächst einige Angelegenheiten betriebstechnischer Natur.

- 1. Anlässlich der Genehmigung der Vorlagen einzelner Gesellschaften über den Bau neuer Personenwagen hatte das Eisenbahn-Departement wiederholt die Wünschbarkeit betont, dass sich die Normalbahnen über einen einheitlichen Typ von Personenwagen für den Schnellzugsverkehr einigen möchten, um der Mannigfaltigkeit der in den schweizerischen Schnellzügen kursierenden Wagen abzuhelfen. Im Verlaufe der Verhandlungen wurde von ihm darauf hingewiesen, dass dieser Mannigfaltigkeit auch in der Weise abgeholfen werden könnte, dass aus dem bestehenden Wagenpark jeder Bahn diejenigen Wagen ausgeschieden und besonders bezeichnet würden, welche für die Cirkulation in schnellfahrenden und durchgehenden Zügen sich eignen. Der Verband gelangte nach eingehender Untersuchung zu dem Resultat, es lasse sich für den schweizerischen Verkehr dermalen ein einheitlicher Personenwagen-Typ für Schnellzüge nicht vorschreiben, und ebenso gehe bei den wechselnden Betriebsbedürfnissen und wegen der Schwierigkeiten, welche daraus für die Dienstabwandlung entstehen würden, eine Ausscheidung und besondere Anschrift des betreffenden vorhandenen Wagenmaterials nicht an; man begnügte sich mit der Vorschrift, dass alle Verwaltungen für den Schnellzugsverkehr das beste hiefür vorhandene Material zu verwenden haben.
- 2. Das im Jahr 1880 erlassene allgemeine Reglement über den Fahrdienst wurde einer Revision unterzogen. Das revidierte Reglement wird voraussichtlich im laufenden Jahre bereinigt und in Kraft gesetzt werden können.
- 3. Anlässlich der Behandlung vorstehend erwähnter Angelegenheit wurde im Hinblick auf die jetzigen Bestimmungen über die Stärke der Kuppelungen des Rollmaterials ein Gesuch an das Eisenbahndepartement zu Handen des Bundesrates beschlossen, er möchte bei den beteiligten Staatsregierungen eine periodische Revision der

Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen in Anregung bringen, welche in ihrer jetzigen Fassung durch bundesrätliche Verordnung vom 14. Januar 1887 sowohl für den intern-schweizerischen Verkehr als für den Verkehr mit Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich-Ungarn eingeführt worden sind.

- 4. Zur Sicherung der Kommunikation zwischen den Eisenbahnfahrzeugen verlangte das Eisenbahndepartement die Anbringung von übereinandergreifenden Übertrittsblechen bei den Personen- und Gepäckwagen. Der Verband beschloss, diesem Verlangen zu entsprechen, in der Meinung, dass diese Übertrittsbrücken sowohl am neu zu erbauenden Material, als auch anlässlich grösserer Reparaturen am alten Material anzubringen seien.
- 5. Zur Sicherung guter Instandhaltung der Lokomotiven wurde vom Eisenbahndepartement das Begehren gestellt, dass dieselben spätestens nach Zurücklegung eines nach den verschiedenen Serien fixierten Parcours einer Revision zu unterziehen seien und dass, abgesehen von der kilometrischen Leistungsgrenze, jede Lokomotive mindestens alle zwei Jahre einmal revidiert werden müsse. Die Verhandlungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.
- 6. Um für grossen Viehverkehr mit Material genügend versehen zu sein, wurde beschlossen, die künftig zu bauenden gedeckten Güterwagen durchwegs auch für Viehtransport einzurichten.
- 7. Über den Verlad von Gütern und Tieren wurden einheitliche Vorschriften aufgestellt und dieselben mit dem 1. September in Kraft gesetzt.
- 8. Zum Zwecke der Durchführung eines bezüglichen Bundesratsbeschlusses ist der Technikerkommission die Frage zur Begutachtung überwiesen worden, wie die Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst durch Einführung periodischer Prüfungen des im Dienste stehenden Personals entsprechend zu ergänzen seien. Die Angelegenheit ist noch pendent.

Wie wir in unserm letzten Bericht andeuteten, wurden in den verschiedenen internationalen Verbänden, an denen wir beteiligt sind, Verhandlungen eingeleitet, um deren reglementarische Bestimmungen mit dem internationalen Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr in Einklang zu bringen, obschon damals noch nicht feststand, dass dasselbe die allseitig vorbehaltene staatliche Ratifikation finden werde. In der Folge hat sich diese Vorsicht der Bahnen vollkommen gerechtfertigt, weil sonst die Frist zwischen dem Austausch der Ratifikationen (September 1892) und dem Inkrafttreten des Übereinkommens (1. Januar 1893) eine gänzlich ungenügende gewesen wäre. Auch so war es nur schwer möglich, über die nötigen Änderungen unter den vielen Beteiligten noch auf Jahresschluss ein Einvernehmen herbeizuführen und die für die Hauptverkehre als nötig erachtete völlige Neuausgabe der Reglemente rechtzeitig genug zur Einführung auf den gesetzten Termin fertig zu stellen. Absolut unmöglich war dabei, vorher noch eingehende Verhandlungen mit den verschiedenen Staatsbehörden zu pflegen. Es hatte dies zur Folge, dass, während die meisten Staaten, so insbesondere das deutsche Reich, der einstweiligen Einführung der neuen Reglemente nichts entgegensetzten, wohl von der Ansicht ausgehend, dass man dem Publikum und den Bahnen für einmal Gelegenheit bieten solle, sich mit den neuen Verhältnissen vertraut zu machen, um zu gelegenerer Zeit die gesammelten Erfahrungen in zweckmässiger Weise zu verwerten, dagegen unsere Aufsichtsbehörde zu dem Begehren einer grössern Zahl von Änderungen, meist bloss formeller Natur oder doch von unerheblicher materieller Tragweite sich veranlasst sah. Die verschiedenen Verbände waren dadurch genötigt, die kaum abgeschlossenen Verhandlungen von Neuem zu beginnen, und wird hierüber nächstes Jahr weiter zu berichten sein.

Das Inkrafttreten des internationalen Übereinkommens machte ferner die Herausgabe eines Nachtrages I zum schweizerischen Transportreglement nötig, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband ausging und mit einer Instruktion begleitet war. Auch hier wurden einige Punkte beanstandet, worüber die Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde noch schweben.

Nachdem auf den Eisenbahnen von Österreich und Ungarn schon seit 1. Oktober 1891 die mitteleuropäische Zeit, d. h. die Zeit des 15. Grades östlich von Greenwich, eingeführt worden war, ist mit dem 1. April 1892 auch bei sämtlichen süddeutschen Bahnverwaltungen, mit Inbegriff derjenigen von Elsass-Lothringen, die gleiche Neuerung ins Leben getreten und zwar sowohl für den internen Eisenbahndienst als auch für den Verkehr mit dem Publikum. Der schweizerische Eisenbahnverband ist infolge dessen dieser Frage ebenfalls näher getreten und hat, von der Ansicht ausgehend, dass in der Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung für möglichst grosse Gebiete und in Fixierung der unvermeidlich bleibenden Differenzen auf ganze oder halbe Stunden eine bedeutende Erleichterung für das gesamte Verkehrswesen und ein erheblicher Kulturfortschritt zu erblicken sei, dem Post- und Eisenbahndepartement nachfolgende Resolutionen unterbreitet:

- 1. Die Konferenz des Eisenbahnverbandes spricht sich einstimmig für die Einführung einer Einheitszeit (Stundenzonenzeit) bei den schweizerischen Eisenbahnen, der Post- und der Telegraphenverwaltung sowohl im innern Dienst als gegenüber dem Publikum aus.
- 2. Die Mehrheit der Verwaltungen ist für die Annahme der mitteleuropäischen Zeit, weil der grössere Teil der Schweiz in diese Zone fällt, und weil auf diese Weise für den grössern Teil der Grenzbevölkerung die Übereinstimmung mit dem Ausland erzielt wird.
- 3. Die Verwaltungen des Eisenbahnverbandes sind bereit, die einheitliche Zonenzeit auf den Zeitpunkt eines Fahrplanwechsels einzuführen und die Fahrplanentwürfe auf dieser neuen Basis vorzulegen.

Der Bundesrat hat sich mit dieser Anregung einverstanden erklärt, und die eidgenössischen Räte haben hierüber Beschlüsse gefasst, welche die baldige Vornahme der von den Bahnen angeregten Änderung, wenigstens soweit die öffentlichen Verkehrsanstalten in Betracht kommen, ermöglichen dürften.

Die Frage der Revision der Personentarife der schweizerischen Bahnen ist im Berichtsjahre nicht weiter verfolgt worden, da die sämtlichen Verwaltungen darüber einig waren, dass die gegenwärtige Periode der ausserordentlichen Zunahme der Betriebsausgaben es nicht erlaube, solche Projekte ernstlich für einen näher liegenden Zeitpunkt in Aussicht zu nehmen.

Die Vereinbarung der Bundesbehörden mit denjenigen der anschliessenden Staaten über die bei Leichentransporten aus einem Staatsgebiet in das andere zu beobachtenden Polizeivorschriften und Formalitäten hat zur Erstellung eines Spezialtarifs für solche Transporte im schweizerischen und internationalen Verkehre Anlass gegeben, wodurch diese Angelegenheit eingehend und einheitlich geordnet wurde und die bisher oft vorgekommenen Beanstandungen vermieden werden.

Die weitere Mitwirkung der Jura-Simplonbahn bei der Erstellung der Verkehrsstatistik nach Warengattungen (Tabelle 8 des Geschäftsberichts) konnte nur durch eine neue Vereinbarung erhältlich gemacht werden, welche einen Teil der bisher der genannten Verwaltung obliegenden Arbeiten den übrigen Verwaltungen zuteilt.

Die Eröffnung der Linie Koblenz-Stein hatte mehrfache Veränderungen in der Instradierung des in Betracht kommenden deutsch-schweizerischen Güterverkehrs zur Folge. Zwischen den Routen Stein-Frick-Brugg-Bülach und Stein-Koblenz-Bülach fand die Ausscheidung des bisher über erstere Route gegangenen Güterverkehre nach dem Prinzipe der kürzesten Route statt. Unsere weitern Bestrebungen, bei diesem Anlasse eine erheblich grössere

Beteiligung der Route Basel S.-C.-B.-Koblenz am fraglichen Güterverkehr auf Kosten der Routen über Waldshut und Singen zu erzielen, hatten nur einen bescheidenen Erfolg; denn einerseits ist die Abkürzung durch die neue Route gegenüber den genannten ältern Routen keine sehr erhebliche und das Verkehrsgebiet, für welches sie in Betracht kommen kann, ein sehr beschränktes, und anderseits musste das Interesse an der Erhaltung der s. Z. nach langwierigen Verhandlungen zu Stande gekommenen Vereinbarungen mit den deutschen Bahnen über die Instradierung des übrigen, quantitativ viel bedeutenderen Verkehrs mit der Ostschweiz in Betracht gezogen werden.

Veranlasst durch Eingaben aus den betreffenden Produktionskreisen wurde die Zahl der bestehenden schweizerischen Spezialtarife durch die Erstellung von Exporttarifen für Käse und Holzstoff in Wagenladungen vermehrt. Dagegen wurde vom Verband eine Eingabe des schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins an den schweizerischen Eisenbahnverband um allgemeine Reduktion der Kohlentarife ablehnend beschieden, weil die dermalige finanzielle Situation der Bahngesellschaften eine allgemeine Massnahme von solchem Belange nicht gestattet und zudem da, wo längere schweizerische Strecken in Frage sind und somit die Reduktion der normalen Kohlentaxen einen in etwelchen Betracht kommenden Betrag zu versprechen scheint, infolge Konkurrenz ausländischer Linien ermässigte Taxen bereits in bedeutendem Umfang bestehen, wenigstens im Verkehr nach der Ostschweiz.

Im Übrigen wurde sowohl für den schweizerischen als für den internationalen Verkehr eine grosse Zahl von Tarif-Erstellungen und -Änderungen nötig, deren spezielle Aufführung hier zu weit führen würde.

Die Frage der Vermehrung des Güterwagenparks hat den schweizerischen Wagenverband im Laufe des Berichtsjahres weiter beschäftigt und konnte zu einem gedeihlichen Abschluss gebracht werden. Nicht nur wurde eine Einigung auf Grund der in den Monaten März bis Oktober 1891 erstellten Statistik über die Beschaffung weiterer 1000 Güterwagen erzielt und damit ein Bestand von rund 9400 Wagen gesichert, sondern man ging mit Rücksicht auf die gesammelten Erfahrungen und auf den Umstand, dass im Laufe des letzten Jahres sämtliche vom Syndicat Industriel gemieteten 311 gedeckten Güterwagen an die Eigentümerin zurückgegeben wurden, noch einen Schritt weiter und beschloss unter Zustimmung aller in Frage kommenden Verwaltungsorgane, den Park bis Ende 1894 auf rund 10,000 Stück zu vermehren, mit der weitern Verpflichtung aller Verbandsverwaltungen, den Park auf jener Höhe zu erhalten, weshalb aller Abgang ohne Weiteres durch neues Material, vorzugsweise gedeckte Wagen und offene Wagen mit hohen Seitenwänden, zu ersetzen sei. Damit dürfte allen zur Zeit berechtigten Anforderungen des Verkehrs in vollem Umfange entsprochen sein. Nach dem bezüglichen als Kompromiss der Verbandskonferenz anzusehenden Verteiler des neu anzuschaffenden Materiales entfielen auf die Nordostbahn 171 Wagen, wovon ⁵/6 gedeckte und ¹/6 offene sein sollen; diese sämtlichen Wagen sind bestellt und kommen schon dieses Jahr bis zum Herbst successiv zur Ablieferung.

Der Wagenverband beanspruchte wiederholt gegenüber den ausländischen, am internationalen Wagenübereinkommen beteiligten Bahnen die Befreiung von Entrichtung der Zeitmiete und Verzögerungsgebühren für Wagen, welche zufolge des schweizerischen Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 an Sonn- und Feiertagen in ihrem Lauf aufgehalten sind, da der fragliche Zwang als höhere Gewalt im Sinne des Wagenregulatives aufzufassen sei. Diese Begehren wurden vorab von der Belgischen Staatsbahn abgelehnt und der Entscheid der schiedsrichterlichen Kommission des internationalen Verbandes angerufen, welche Kommission kurzerhand zu Ungunsten der schweizerischen Bahnen entschieden hat. Trotz formeller Anfechtbarkeit dieses Schiedsspruches wurde derselbe anerkannt und im fernern die hiedurch präjudizierten Forderungen der deutschen Vereinsbahnen und der italienischen Bahnen gutgeheissen. Gleichzeitig aber wurde beschlossen, die verschiedenen mit den fremden Bahnen bestehenden Über-

einkommen betreffend gegenseitige Benutzung der Güterwagen auf Ende Juni d. J. zu künden, unter Erklärung der Geneigtheit, zu Verhandlungen Hand zu bieten, welche bezwecken, den gegenseitigen Wagenaustausch in einer den jetzigen Verhältnissen besser entsprechenden Weise zu ordnen. Eine erstmalige konferenzielle Behandlung mit dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat noch zu keinem greifbaren Resultat geführt. Wir werden in unserm nächsten Berichte hierauf zurückzukommen haben.

III. Finanzverwaltung.

Die am Schlusse des Vorjahres noch nicht zum Austausch gegen Inhaberaktien gebrachten 10 Stück Namensaktien unserer Gesellschaft konnten auch im Berichtsjahre nicht umgetauscht werden, weil deren Besitzer sich überseeisch aufhalten und bis jetzt nicht zum Umtausch haben bewogen werden können.

Das für 1892 dividendenberechtigte Gesellschaftskapital beträgt unverändert

Fr. 42,000,000 in 84,000 Stammaktien,

" 26,000,000 " 52,000 Prioritätsaktien,

Fr. 68,000,000 in 136,000 Aktien.

Auf die im Juni 1891 neu emittierten 14,000 Stammaktien ist per 31. Dezember 1892 die letzte Einzahlung von Fr. 250 per Aktie geleistet worden, so dass das volleinbezahlte und dividendenberechtigte Aktienkapital auf 1. Januar 1893 Fr. 75,000,000 in 150,000 Aktien betragen wird.

Wie schon im letzten Geschäftsberichte hervorgehoben wurde, war durch die ordentliche Generalversammlung vom 29. Juni 1892 über die Liquidation der zu Ende 1891 auf Fr. 2,000,000 gebrachten "Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftkapitals" zu verfügen. Wir verweisen über den gefassten Beschluss und die dafür massgebenden Gesichtspunkte auf den beigefügten Bericht des Verwaltungsrates, und heben daraus hier nur hervor, dass allerseits als zweckmässig anerkannt wurde, die Liquidation in Verbindung mit der in den Statuten vorgesehenen Erhöhung des Aktienkapitals auf 80 Millionen Franken durchzuführen.

Gemäss Emissionsprospekt vom 20. August 1892 fand die öffentliche Subskription auf die hienach zum Nennwert auszugebenden 10,000 Stammaktien vom 12. bis 16. September 1892 statt und hatte folgendes Ergebnis:

1. Durch Inhaber von Gutscheinen und Certifikaten wurden in Ausübung des ihnen eingeräumten Vorzugsrechtes angemeldet und gezeichnet:

		Gutsch	neine zu Fr. 12. 50	Certifikate zu Fr. 175. —	Aktien	Total
a)	bei schweizerischer	a Subskriptionsstellen	23,366		= 1,669	
				4,101	= 4,101	5,770
<i>b</i>)	bei deutschen	77	12,726		= 909	
				2,781	= 2,781	3,690
			36,092	6,882		
				Ĭ	Thertrag Aktien	9 460

			Übertra	g Aktien	9,460
2. In freier Subskription wurden gezeichnet					
	er Subskriben	iten 2	Zahl der Aktien		
a) bei schweizerischen Subskriptionsstellen	373		16,537		
b) bei deutschen	136		11,388		
	509		27,925		
Da hiefür bloss noch	die restliel	hen 31 Stüc		Aufbesserung	
Bis Ende Dezember 1892 wurden davon und zinse 4,600 Aktien voll liberiert und dagegen auf den In Zinscoupons pro 1893 zu Fr. 22. 50 versehen, aushin lautende Interimsscheine zu Fr. 175 ausgestellt worde zeit stattfinden; bis längstens am 31. Dezember 18	ter Verrech nhaber laute ngegeben. en sind, kan	nung der im ende, vom 1. Auf die üb nn die Reste	origen 5,400 Ak	gesehenen 4 datierte Interi tien, wofür au Fr. 325 per A	1/2 0/0 March- imsaktien, mit uf den Namen Aktie jeder-
Aus den gemäss Ziffer III litt. c des Beschußer Rücklage behufs Erhöhung des Gesellsch Liquidations- und Emissionskosten bestimmten Fr. 90,0 Fr. 6,200. 85 Cts. Restbetrag der Emissionskosten 31,967. 73 "erste Kosten der Liquidation gebenen 10,000 Stammaktien Fr. 38,168. 58 Cts. Den Restbetrag von Fr. 51,8 zu dem auf Ende 1893 vorzunehmenden Abschluss um alsdann nach Vorschrift des genannten Beschluss ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnungen an die Jahresrechnungen ausserordentlicher Anforderungen aus eine Beschlussen ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnungen ausserordentlicher Anforderungen aus eine Beschlussen ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnungen ausserbeiten der Ende Beschlussen ausser aus eine Beschlussen aus eine Besch	naftskapi 000. — hal ten für die n der Rück n, 31. 42 Cts. der Rechn ses den no	tals" reser ben wir im im Jahre 1 klage und de haben wir nung über e	Berichtsjahr ge 1891 emittierter der Emission de auf "Conto pro die Kosten der	nächst zur Bedeckt: n 14,000 Starer im Berich Diversi" über 1892er Akt	estreitung der mmaktien, tsjahr ausge- ergetragen bis cien-Emission,
Wie schon letztes Jahr berichtet wurde, hal führung des Vertrages vom 5. Mai 1873, über die Aubahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern gegen 4 Diese Titel mussten in die gleiche Rechtsstellung geban der genannten Unternehmung und waren daher in Fr. 160,000,000 bewilligte Pfandrecht einzubeziehen. Zürich-Zug-Luzern noch 4,748 Stück im Nominalbetrage von wovon aber die schon früher durch ihren Wertschriften gebuchten, nunn 1,073 " im Nominalbetrage von abgehen; einzulösen blieben also	slösung des 1/2 0/oige N racht werde das im Ja Es bestan die Nordost	Kantons un Kordostbahno en wie die Ahr 1878 für den Ende 1	nd seiner Unter obligationen au frühere Beteilig r Nordostbahnan 1890 an Obliga	beteiligten von f Ende 1891 gung des Ka nleihen bis z tionen der U . Fr. 2	verständigt. ntons Zürich

. . . Fr. 1,837,500. —

3,675 Stück im Nominalbetrage von

wovon auf den Kanton selbst 3350, auf unterbeteiligte Gemeinden und Privaten 325 Obligationen entfielen. An deren Stelle wurden für den Kanton Zürich 1,675 Stück Nordostbahnobligationen zu Fr. 1000 und für die Gemeinden und Privaten 325 Obligationen zu Fr. 500 ausgestellt, welche Titel nach Ablauf von 12 Jahren heimzuzahlen sind. Dieses neue Anleihen von Fr. 1,837,500 wurde ins eidgenössische Pfandbuch mit Pfandrecht ersten Ranges eingetragen.

Von den im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten, von früheren gekündigten Anleihen noch ausstehenden und noch nicht im Pfandbuche gelöschten Obligationen im Nominalbetrage von Fr. 3000 wurde im laufenden Jahre (14. Februar 1893) die Obligation Nr. 1349 des 4 % Anleihens vom 1. Oktober 1860 eingelöst, so dass von solchen alten Titeln noch ausstehen:

a)	Von dem auf 1. Oktober 1886 gekündigten 4½ 0/0 Gemeinschaftsanleihen vom		
	1. April 1874: 2 Obligationen Nr. 46,654 und 51,391 zu Fr. 500	Fr.	1000. —
b)	Von dem auf 28. Februar 1887 gekündigten 4 % Anleihen vom 1. Juni 1862: 1 Obli-		
	gation Nr. 72 zu	_ 77	1000. —
c)	Von dem auf 31. Mai 1888 gekündigten 4 % Anleihen vom 1. Oktober 1860: 1 Obli-		
	gation Nr. 4852 zu	77	500. —
	Summe der zur Zeit noch ausstehenden Obligationen .	Fr.	2500. —
	Die Löschung der eingelösten Obligation Nr. 1349 im Eisenbahnpfandbuche wird bei geg	ebene	m Anlasse

Die Löschung der eingelösten Obligation Nr. 1349 im Eisenbahnpfandbuche wird bei gegebenem Anlasse erfolgen.

Im Berichtsjahre gestaltete sich der Verkehr auf dem eidgenössischen Eisenbahnpfandbuche folgendermassen:

- 1. Neue Pfandbucheinträge gemäss Bewilligung des Bundesrates vom 30. Mai 1892.
- a) Das bereits erwähnte, an Stelle der früheren Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern getretene 4¹/₂ ⁰/₀ Anleihen vom 1. Januar 1892, bestehend in
 - 1675 Obligationen Nr. 1-1675 zu Fr. 1000 = Fr. 1,675,000. —

Die Titel der beiden vorstehend aufgeführten 4 % Anleihen erschienen bisher in der Bilanz unter Abschnitt VIII, Ziffer 2, b und c, als "Noch nicht ins Pfandbuch eingetragene Obligationen" und werden nunmehr, nachdem deren Eintrag in dasselbe vollzogen wurde, dem Titel "Eigene Wertpapiere", Wert 31. Dezember 1892, einverleibt.

2. Löschungen am Pfandbuche.

Nachdem die Auswechslung der Obligationen der ehemaligen Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern gegen die neuen 4½00 Nordostbahnobligationen durchgeführt war, konnte die Löschung der ersteren am 7./8. Februar 1893 vorgenommen werden und zwar:

	1111 -	-
, , , 500 ,	00.	
" " "		

 Die letzterwähnten 1073 Obligationen wurden, wie schon bemerkt, im Konto "Eigene Wertpapiere" abgeschrieben.

Hinsichtlich der im Jahre 1892 stattgefundenen Bewegungen des Kapitalverkehrs bringen wir nachfolgend einen Auszug aus der Bilanz per 31. Dezember 1892 über diejenigen Konti derselben, welche im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung oder Verminderung des Kapitals erfahren haben. Nach der Rechnung V "Kapitalverkehr" beträgt

Die anschliessende Tabelle giebt den Nachweis über diese Verminderung der Aktiven bezw. der verfügbaren Mittel.

Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1892 verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1891 über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz 1	er :	31. Dezember		Differenzen pro 1892 gegen 1891				
A. Debitoren. Vermehrung:	1891		1892		Vermehru	ng	Verminder	ung	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
1. Verwendungen zu Bauzwecken:									
a) Übertrag der Bauverwendungen für Zürich- Zug-Luzern			11,802,559	78	11,802,559	78			
b) Ausgaben für das bisherige Netz	142,633,059	20	144,906,873		2,273,813				
c) Ausgaben für neue N.O. BLinien	8,211,522	68	13,598,593		5,387.071	1		_	
d) Unvollendete Bauobjekte	1.360,051	52	3,071,597		1,711,546			_	
2. Beteiligung bei anderen Bahnunternehmungen:	2,000,000		0,011,001		2,122,020				
a) bei der Bötzbergbahn	11,729,000		11,814,000		85,000				
b) bei der Linie Koblenz-Stein	1,350,000	1	2,250,000		900,000				
c) bei der Aargauischen Südbahn	5,925,000		5,975,000	1	50,000	1 1			
d) bei der Sihlthalbahn	60,000		100,000		40,000	1 11	_		
ay bor dor biniminoum	. 00,000		100,000		10,000				
Verminderung:									
3. Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital	3,682,500		1,755,000	_	_		1,927,500	_	
4. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern (vide 1.a)	12,000,000		_		_		12,000,000	1	
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,157,547	16	2,130,507	49		_	27,039		
6. Zu amortisierende Verwendungen	17,950,825	50	17,446,841	47			503,984	03	
	207,059.506	06	214,850,973	29	22,249,990	93	14,458,523	70	
B. Kreditoren. Vermehrung:		_							
I. Emission neuer Stammaktien			5,000,000	-	5,000,000		Person	-	
2. 4 $1/20/0$ Anleihen vom 1. Januar 1892 (an Stelle									
der konvertierten Z-Z-L-Obligationen)	_	-	1,837,500		1,837,500	-	_	-	
3. Subventionsdarleihen:									
Subvention für die rechtsufrige Zürichseebahn .	3,950,000		4,130,000		180,000	-			
ditto für die Linie Thalweil-Zug ditto für die Linie Etzweilen-Schaffbausen	_		1,630,000		1,630,000			_	
ditto für die Linie Etzweilen-Schaffhausen	_	-	400,000	-	400,000	-		_	
Verminderung:									
· ·									
4. Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals	2,000,000		_				2,000,000	-	
5. Obligationen der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern .	2,374,000				_		2,374,000	_	
D - I */ - I - / *	8,324,000		12,997,500	_	9,047,500		4,374,000		
Rekapitulation.									
Ausgaben.									
Summe der Vermehrung der "Debitoren"			22,249,990	93					
Summe der Verminderung der "Kreditoren"			4,374,000		26,623,990	93			
Hievon ab:									
Einnahmen									
Summe der Verminderung der "Debitoren"			14,458,523	70					
Summe der Vermehrung der "Kreditoren"			9,047,500		23,506,023	70			
Netto-Verminderung der verfügbaren Mittel, laut neben-									
stehendem Nachweis							3,117,967	23	
						1			

Nachweis über die Verminderung der Aktiven der Bilanz pro 1892 gegenüber den Aktiven im Jahr 1891.

Bilanz 1	er :	31. Dezember		Differenzen pro 1892 gegen 189				
1891		1892		Vermehru	ng	Verminder	ung	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	
6 956 991	52	7 025 005	68	779 794	15			
	00	,	00	110,104	10	1 602 619		
21,000,011		10,000,210				4,002,042		
939 045	0.4	994.060	94			11005		
85,126	13	32,060	26			53,065	87	
1,428,041	94	1,532,202	03	104,160	09	-	-	
1,742,212	23	1,858,515	83	116,303	60		-	
504,128	75	556,204	18	52,075	43		-	
176,207	32	198,117	65	21,910	33			
32,781,900	84	29,094,441	57	1,073,233	60	4,760,692	87	
				_	_	1,073,233	60	
						3,687,459	27	
2,722,484	84	1,819,561	02		_	902,923	82	
8,942,847	25	9,138,277	82	195,430	57	_	_	
1,308,117	40	1,701,882	97	393,765	57	чения	-	
3,933,424	86	3,677,660	50	alleringer.		255,764	36	
16,906,874	35	16,337,382	31	589,196	14	1,158,688	18	
						589,196	14	
					_	569,492	04	
				3,687,459	27			
				569,492	04			
	1891 Fr. 6,256,221 21,650,917 939,045 85,126 1,428,041 1,742,212 504,128 176,207 32,781,900 2,722,484 8,942,847 1,308,117 3,933,424 16,906,874	1891 Fr. Cts. 6,256,221 53 21,650,917 — 939,045 94 85,126 13 1,428,041 94 1,742,212 23 504,128 75 176,207 32 32,781,900 84 . 2,722,484 84 8,942,847 25 1,308,117 40 3,933,424 86 16,906,874 35 .	1891 1892 Fr. Cts. Fr. 6,256,221 53 7,035,005 21,650,917 — 16,958,275 939,045 94 924,060 85,126 13 32,060 1,428,041 94 1,532,202 1,742,212 23 1,858,515 504,128 75 556,204 176,207 32 198,117 32,781,900 84 29,094,441	Fr. Cts. Fr. Cts. 6,256,221 53 7,035,005 68 21,650,917 — 16,958,275 — 939,045 94 924,060 94 85,126 13 32,060 26 1,428,041 94 1,532,202 03 1,742,212 23 1,858,515 83 504,128 75 556,204 18 176,207 32 198,117 65 32,781,900 84 29,094,441 57	1891 1892 Vermehrus Fr. Cts. Fr. Cts. Fr. 6,256,221 53 7,035,005 68 778,784 21,650,917 — 16,958,275 — — 939,045 94 924,060 94 — 85,126 13 32,060 26 — 1,428,041 94 1,532,202 03 104,160 1,742,212 23 1,858,515 83 116,303 504,128 75 556,204 18 52,075 176,207 32 198,117 65 21,910 32,781,900 84 29,094,441 57 1,073,233 — 2,722,484 84 1,819,561 02 — 8,942,847 25 9,138,277 82 195,430 1,308,117 40 1,701,882 97 393,765 3,933,424 86 <td>Is91 Is92 Vermehrung Fr. Cts. Fr. Cts. 6,256,221 53 7,035,005 68 778,784 15 21,650,917 — 16,958,275 — — — 939,045 94 924,060 94 — — 1,428,041 94 1,532,202 03 104,160 09 1,742,212 23 1,858,515 83 116,303 60 504,128 75 556,204 18 52,075 43 176,207 32 198,117 65 21,910 33 32,781,900 84 29,094,441 57 1,073,233 60 — — 2,722,484 84 1,819,561 02 — — 8,942,847 25 9,138,277 82 195,430 57 1,308,117 40 1,701,882 97 393,765</td> <td> 1891</td>	Is91 Is92 Vermehrung Fr. Cts. Fr. Cts. 6,256,221 53 7,035,005 68 778,784 15 21,650,917 — 16,958,275 — — — 939,045 94 924,060 94 — — 1,428,041 94 1,532,202 03 104,160 09 1,742,212 23 1,858,515 83 116,303 60 504,128 75 556,204 18 52,075 43 176,207 32 198,117 65 21,910 33 32,781,900 84 29,094,441 57 1,073,233 60 — — 2,722,484 84 1,819,561 02 — — 8,942,847 25 9,138,277 82 195,430 57 1,308,117 40 1,701,882 97 393,765	1891	

Anschliessend an den vorstehenden Bilanzauszug geben wir nachfolgend noch den Nachweis der anderen, im Berichtsjahr einen Kapitalverkehr aufweisenden Positionen.

Nachweis zur Bilanz auf 31. Dezember 1892.

A. Aktiven.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

a) Bisheriges Netz.

			-		7				T. I				
Nach der Rechnung	III betragen	n die	Bauv	erwen	aung	en au	f das	bisherige	Netz	der 1	Vordostbahn:		
Bahnanlagen und feste Einri	chtungen						Fr.	639,104	. 05 (cts.			
Rollmaterial							77	2,001,821	. 12	77			
Mobiliar und Gerätschaften				,			77	41,892	. 56	77			
	*									F	r. 2,682,817.	73	Cts.
Davon gehen ab die	Erlöse und	Rüel	kersta	ttunge	n au	f:					-, -, -, -, -, -, -, -, -, -, -, -, -, -		
Bahnanlagen und feste Einrich							Fr.	111,991.	48 Ci	s.			
Rollmaterial	0							285,966.					
Mobiliar und Gerätschaften.							"						
									,	77	409,003.	86	77
										-		-	-
Verbleiben als Netto-Bauausg	aben pro 189	92								Fr	. 2,273,813.	87	Cts.
Verbleiben als Netto-Bauausg: Hiezu kommen info	-										. 2,273,813.	87	Cts.
	olge Einverle	eibun	g der	r Eise	enbah	nuntei	rnehr	nung Zür	ich-Zu	g-	. 2,273,813.	87	Cts.
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn	olge Einverle mit 1. Janu	eibun uar 1	g der 1892	r Eise die a	enbah uf di	nunter ese L	rnehr inie	nung Zür verwendet	ich-Zu en Ba	g- u-			
Hiezu kommen info	olge Einverle mit 1. Janu	eibun uar 1	g der 1892	r Eise die ai 1. Dez	enbah uf di zembe	nunter ese L er 189	rnehr inie)1 be	nung Zür verwendet etragend	ich-Zu en Ba	g- u- . "	11,802,559.	78	"
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn	olge Einverle mit 1. Janu	eibun uar 1	g der 1892	r Eise die ai 1. Dez	enbah uf di zembe	nunter ese L er 189	rnehr inie)1 be	nung Zür verwendet etragend	ich-Zu en Ba	g- u- . "		78	"
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn	olge Einverle mit 1. Janu	eibun uar 1	g der 1892 pro 3	r Eise die ar 1. Dez	enbah uf di zembe Sumi	ese L er 189 me de	rnehr inie)1 be	nung Zür verwendet etragend	ich-Zu en Ba	g- u- . "	11,802,559.	78	"
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn ausgaben, lt. Titel IV "Debito	olge Einverle mit 1. Janu oren" der Bil	eibun uar 1 llanz	g der 1892 pro 3	r Eise die an 1. Dez	enbah uf di zembe Sumi	nunterese Ler 189 me de	rnehr inie)1 be r Au	nung Zür verwendet etragend isgaben pr	ich-Zu en Ba	g- u- . "	11,802,559.	78	"
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn ausgaben, lt. Titel IV "Debito Für den Bau neuer	olge Einverle mit 1. Janu oren" der Bil	eibun uar 1 llanz	g der 1892 pro 3	r Eise die an 1. Dez	enbah uf di zembe Sumi	nunterese Ler 189 me de	rnehr inie)1 be r Au wend	nung Zür verwendet etragend usgaben pr	ich-Zu en Ba o 189	g- u- ? Fr	11,802,559.	78	"
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn ausgaben, lt. Titel IV "Debito	olge Einverle mit 1. Janu oren" der Bil	eibun uar 1 llanz llen n	g den 1892 pro 3 b) 1 ach R	r Eise die an 1. Dez	enbah uf di zembe Sumi Lin	nunterese Ler 189 me de	rnehr inie)1 be r Au wend	nung Zür verwendet etragend isgaben pr	ich-Zu en Ba o 189	g- u- ? Fr	11,802,559.	78	"
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn ausgaben, lt. Titel IV "Debite Für den Bau neuer Rechtsufrige Zürichseebahn	olge Einverle mit 1. Janu oren" der Bil	eibun uar 1 ilanz len n	g den 1892 pro 3 <i>b)</i> 1 ach R	r Eise die an 1. Dez Neue Cechnu	enbah uf di zembe Sum Lin ng I	nunterese Ler 189 me de	rnehr inie)1 be r Au wend	nung Zür verwendet etragend usgaben pr	ich-Zu en Ba o 189	g- u- ? Fr	11,802,559.	78	"
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn ausgaben, lt. Titel IV "Debite Für den Bau neuer Rechtsufrige Zürichseebahn	olge Einverle mit 1. Janu oren" der Bil Linien wurd	eibun uar 1 ilanz len n	g den 1892 pro 3 <i>b)</i> 1 ach R	r Eise die an 1. Dez Neue Cechnu	enbah uf di zembe Sum Lin ng I	nunterese Ler 189 me de	rnehr inie)1 be r Au wend Fr.	nung Zür verwendet etragend isgaben pr let: 4,343,364	ich-Zu en Ba o 1899	g- u- 2 Fr	11,802,559.	78	"
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn ausgaben, lt. Titel IV "Debito Für den Bau neuer Rechtsufrige Zürichseebahn Dielsdorf-Niederweningen	olge Einverle mit 1. Janu oren" der Bil Linien wurd	eibun uar 1 ilanz len n	g den 1892 pro 3 <i>b)</i> 1 ach R	r Eise die an 1. Dez Neue Cechnu	enbah uf di zembe Sum Lin ng I	nunterese Ler 189 me de	rnehr dinie 01 be r Au wend Fr.	nung Zür verwendet etragend asgaben pr det: 4,343,364 71,708	ich-Zu en Ba o 189	g- u- 2 Fr	11,802,559.	78	"
Hiezu kommen info Luzern in die Nordostbahn ausgaben, lt. Titel IV "Debito Für den Bau neuer Rechtsufrige Zürichseebahn Dielsdorf-Niederweningen . Thalweil-Zug	olge Einverle mit 1. Janu oren" der Bil Linien wurd	eibun uar 1 ilanz len n	g den 1892 pro 3 <i>b)</i> 1 ach R	r Eise die an 1. Dez Neue Cechnu	enbah uf di zembe Sum Lin ng I	nunterese Ler 189 me de	rnehr dinie 01 be r Au wend Fr.	nung Zür verwendet etragend asgaben pr det: 4,343,364 71,708 807,562	ich-Zu en Ba o 189 d. 67 d. 60 . 27	g- u- 2 Fr	11,802,559.	78	"

Summe der Ausgaben pro 1892 Fr. 5,387,071. 23 Cts.

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

c) Unvollendete Bauobjekte.

Als grössere Bauobjekte, welche als "unvollendet" auf das Jahr 1893 übergetragen werden müssen, sind zu verzeichnen:

1. Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes Romanshorn Fr.	492,805. 57	Cts.
2. Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen, infolge Einführung der neuen Linien . "	336,726. 46	77
3. Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes Winterthur	674,508. 25	17
4. Verlegung der Einführung der Winterthurer Linie in den Bahnhof Zürich		
(Viaduktbauten)	836,598. 17	22
Sonstige Bauten im Bahnhof Zürich "	114,009. 90	77
5. Erstellung und Einrichtung eines Maschinendepots im Bahnhof Brugg , "	177,822. 07	n
	167,807. 08	77
7. Erstellung von 3 Wärter-Wohnhäusern auf offener Bahn ,	12,739 83	77
8. Erstellung von elektrischen Glockensignalen auf offener Bahn ,	83,474. 80	17
9. Erstellung von elektrischen Kontrollapparaten für Signalscheiben auf Stationen . "	3,665. 96	97
10. In Lieferung begriffenes Rollmaterial (Radsätze für Personenwagen) "	31,363. 23	77
11. Verschiedene andere noch nicht vollendete kleinere Objekte "	140,076. 25	"
Die daherigen Bauausgaben betragen per 31. Dezember 1892 Fr. 3,0	071,597. 57	Cts.
II. Beteiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen.		
Für Bauten an den nachbezeichneten Linien hatte die Nordostbahn im Berichtsjahre folgen	de Einzahlur	ngen
zu leisten:		0
a) Bötzbergbahn.		
23. Einzahlung am 1. Juli 1892	r. 85,000	_
b) Linie Koblenz-Stein.		
10. Einzahlung am 1. Februar 1892 Fr. 450,000. —		
11. Einzahlung am 1. Juli 1892		
	900,000	-
c) Aargauische Südbahn.		
38. Einzahlung am 11. August 1892	50,000.	
Zusammen Fr	c. 1,035,000	
Hiezu kommt:	, ,	
d) Sihlthalbahn.		
	40.000	
Resteinzahlung auf die Beteiligung der Nordostbahn, am 1. Februar 1892	40,000.	
Total der Beteiligungen Fr	. 1,075,000.	
Die gleichen unter litt. a bis c erwähnten Beträge wurden auch von der Schweizerischen Central	lbahn einbeza	ahlt.
TIV Wounders and Mahanasak 264		
III. Verwendungen auf Nebengeschäfte		
a) Dampfboote auf dem Bodensee.		
Anschaffung des Halbsalondampfers "Säntis" Fr. 25	33,552. 75	Cts.
. "	,	

4

260,592. 42

b) Dampfboote auf dem Zürichsee.

Wertabschreibung auf der Werfteanlage in Wollishofen .	Fr. 42,479. 52 Cts.
auf sechs Raddampfern	, 184,883. 30 ,
auf dem Salonboot "Helvetia"	, 30,000. — "
auf dem Mobiliar	5,121. 40 ,
Hievon ab:	Fr. 262,484. 22 Cts.
Anschaffung von zwei hölzernen Schleppschiffen	, 2,353. — ,
	Fr. 260,131. 22 Cts.
e) Imprägnieranstalt.	
Gutschrift für im Jahr 1892 gewonnenes Geleisematerial, infolge	
Abbruchs und Verlegung derselben wegen Einführung der	
rechtsufrigen Zürichseebahn und der Winterthurer Linie in	

Netto-Einnahmen pro 1892 Fr. 27,039. 67 Cts.

461. 20

IV. Zu amortisierende Verwendungen,

den Bahnhof Zürich

Die an diesem Konto in Abzug fallende IX. Amortisationsquote pro 1892 im Betrage von Fr. 540,000. — ist im Amortisationsplane vorgesehen.

Mit Einwilligung des Eisenbahndepartementes ist ein Teil der frühern Bauverwendungen auf die Linie Etzweilen-Schaffhausen auf den neuen Baukonto dieser Linie mit Fr. 20,000. — übergetragen und demgemäss obiger Amortisations-Konto um diesen Betrag reduziert worden.

Dagegen wurden ihm gemäss den Bestimmungen des Protokolls über die Bereinigung des Baukonto der Nordostbahn vom 8. April 1885 neu hinzugefügt Fr. 56,015. 97 Cts. als Abschreibung des Wertes der anlässlich der Geleiseerweiterung im Rangierbahnhof Zürich im Jahre 1891 beseitigten Bauobjekte, abzüglich des Wertes des wieder zur Verwendung gelangten Abbruchmaterials.

V. Verfügbare Mittel.

Der Bestand der verfügbaren Mittel hat im Laufe des Berichtsjahres infolge der Bauverwendungen für das bisherige Netz und für die neuen Linien eine erhebliche Verminderung erfahren, die gedeckt wurde einerseits aus den Rückzahlungen der unter den Wertpapieren aufgeführten, im Jahre 1892 kündbar gewesenen Obligationen von schweizerischen Bank- und Kreditinstituten und aus dem Erlöse von aus freier Hand verkauften ausländischen und Nordostbahn-Obligationen, anderseits aus den im Berichtsjahr erfolgten Einzahlungen auf die Stammaktien, Emission 1891, und auf die Subventionsdarleihen.

Wie wir im letztjährigen Bericht in Aussicht gestellt, haben wir unsere Aktienbeteiligungen bei dem neuen Theater und der neuen Tonhalle in Zürich auf wesentlich reduzierte Ansätze neu gewertet und die daraus sich ergebende Abschreibung aus dem Gewinn auf den im Jahre 1892 verkauften Wertpapieren gedeckt; dagegen haben wir davon Umgang genommen, die Kurse unserer übrigen Titel einer neuen Wertung zu unterziehen, obgleich im Monat Dezember 1892 die Kurse derselben zum grössten Teil höher stunden als unsere Inventaransätze.

a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben.

Der Kassasaldo, einschliesslich der Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich	
und Basel, betrug am 31. Dezember 1891	Fr. 920,933. 40 Cts.
Dazu kam im Jahr 1892 ein Verkehr im Soll der Kasse von	, 70,608,619. 25 ,
Davon ab:	Fr. 71,529,552. 65 Cts.
Der Umsatz des Kassa- und Chèqueverkehrs im Haben von	" 70,444,718. 12 "
Es ergiebt sich somit auf 31. Dezember 1892 ein Kassabestand, einschliesslich	
Chèqueguthaben, im Betrage von	Fr. 1,084,834. 53 Cts.
Hiezu kommt:	
1. Der Bestand des Wechselportefeuille Fr. 4,950,171. 15 Cts.	
2. Separat-Konto bei der Schweizerischen Kredit-	
anstalt, bestehend in einem 4 0/0-Darleihen an	
dieselbe vom 18. Juli 1890 " 1,000,000. — "	

Total Fr. 7,035,005. 68 Cts.

5,950,171. 15 ,

Hinsichtlich der in Wechseln und Oblighi angelegten Gelder und ihres Ertrages geben wir nachfolgende Zusammenstellung:

0	
	Nebiger Saldovortrag ist wie folgt angelegt:
Bestand des Portefeuille am 31. Dez. 1891 Fr. 4,335,288. 13 Cts.	zu 2 ¹ / ₄ ⁰ / ₀ Diskonto Fr. 545,000. — Cts.
Eingang im Jahr 1892 " 18,214,100.83 "	" 2 ³ /8 ⁰ /0 " 450,000. — "
	$_{n}$ 2 $^{1/2}$ $^{0/0}$ $_{n}$ n 796,000. — $_{n}$
Fr. 22,549,388. 96 Cts.	_n 2 ⁵ /8 ⁰ /0 , 832,032. 35 ,
Ausgang im Jahr 1892 , 17,599,217.81 ,	$_{n}$ 2 $^{3}/_{4}$ $^{0}/_{0}$ $_{n}$ n $^{1},631,723.$ $^{-}$ n
	$_{n}$ 2 $^{7/8}$ $^{0/0}$ $_{n}$ 329,000 . — $_{n}$
Bestand des Portefeuille am 31. Dez. 1892 Fr. 4,950,171. 15 Cts.	, 3 ⁰ / ₀ , 176,415.80 ,
	, 3 ³ /8 ⁰ /0 , 190,000. — ,
Ertrag Fr. 154,067. 96 = 2,74 0/0 im Durchschnitt.	zu 2,64 ⁰ /0 (Durchschnitt) Fr. 4,950,171. 15 Cts.

b) Wertschriften.

Die eigenen Wertpapiere betrugen laut Bilanz am 31. Dezember 1891 . . . Fr. 19,370,917. — Cts. Dazu kommen die nunmehr ins Pfandbuch eingetragenen, Wert 31. Dezember 1892 auf diesen Konto übernommenen Nordostbahn-Obligationen:

- a) des 400 Anleihens vom 1. Oktober 1886 Fr. 2,000,000. Cts.
- b) des 4 % Anleihens vom 1. Oktober 1887 " 280,000. ,

2,280,000. — "

Total Fr. 21,650,917. — Cts.

Hievon gingen im Berichtsjahr aus:		
	Inventar-Wert	
die 4 % Obligationen der Stadt Rom (Gold) Serie IV . Fr	. 106,400. — Cts.	
die 4 % Obligationen der Stadt Mailand "	195,600. — "	
von den 4 % Obligationen der Nordostbahn, vom Anleihen		
vom 1. Juni 1888	1,858,000. — "	
Fr	c. 2,160,000. — Cts.	
b) Rückzahlungen infolge Auslosung und Kündigung:	. 2,100,000.	
3 ¹ / ₄ ⁰ / ₀ Obligationen schweiz. Bankinstitute Fr. 700,000. —		
$3\frac{1}{2}0/0$ desgleichen , 500,000. —		
$3^{3/4}0/0$ desgleichen , 400,000. —		
$4^{0}/0$ desgleichen , $400,000.$ —		
4 ⁰ / ₀ Schuldbriefe u. ausgeloste Obligationen " 14,042. —		
1 /0 bolidation at any of the control of the contro		
77	2,014,042 "	
c) Abtretung an Spezial-Kassen:		
an Pensions- und Hülfskasse, 4 % Schuld-		
briefe und Bank-Obligationen . Fr. 366,100. —		
an Krankenkasse, 4 % Nordostbahn - Obli-		
gationen von 1888 , 8,000. —		
an Konto "Barkautionen von Angestellten",		
4 ⁰ / ₀ Nordostbahn-Obligationen von 1888 " 1,500. —		
an Kautionskasse der Güterarbeiter, 4 %/0		
Nordostbahn-Obligationen von 1888 . " 5,000. —		
77	380,600. — "	
d) Abschreibung der Obligationen der ehemaligen		
Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern infolge Ein-		
verleibung dieser Linie in die Nordostbahn per 1. Ja-		
nuar 1892	536,500. — "	
		" 5,091,142. — "
		Fr. 16,559,775. — Cts.
Hiezu kommen für Ankäufe:		
	Fr. 303,000. — Cts.	
4 % Schuldbriefe auf Liegenschaften und Beteiligung bei		
der neuen Tonhalle, abzüglich Abschreibungen	" 95,500. — "	
		398,500. — "
Bestand der Wertschriften am 31. Dezember 1892 .		Fr. 16,958,275. — Cts.
lant nashatahandam Vannsishnia		, , , ,

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1892.

Nominalbetra	ag	Zinsfuss	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung			-Werte ember 1892	
Fr.	Cts.				0/0	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			I. Schuldbriefe.						
5,000	_	$4^{1/2}$	1 Schuldbrief	Diverse	100	5,000			
72,500		4	5 ,,		. ,,	72,500		77 500	
77,500								77,500	_
			II. Diverse schweizerische						
			Obligationen.	1					
474,000	_	31/2	1. Eidgenössische Obligationen.	6. Juli 1889	99			469,260	-
			2. Kantonale Obligationen.		=				
750,000	_	$3^{1/2}$	Kanton Bern	31. Dez. 1887	97	727,500			
500,000	_	$3^{1/2}$	Kanton Solothurn	1. Okt. 1888	93	465,000	_		
1,250,000	-			30. Juni 1889				1,192,500	_
	-		3. Städte- und Gemeinde-Obligationen.						
100,000	_	$3^{3/4}$	Gemeinde Riesbach	15. Juni 1889	100	100,000			
700,000 146,000	-	$\frac{3^{1}/2}{3^{1}/2}$		30. Nov. 1889 1. Mai 1884	94 98	658,000 143,080	-		
162,000	_	$\frac{3^{-2}}{3^{1/2}}$	Stadt Genf	15. Aug. 1889	98	158,760	_		
1,108,000	_					į.		1,059,840	-
			4. Obligationen von Bankinstituten.			et oan			
500,000	-	$4^{1/2}$	Bank für Orientalische Eisenbahn in Zürich	2. Januar 1891	983/4	493,750	-		
300,000 197,500	_	4 4	Banque foncière du Jura, Serie J Crédit foncier Franco-Canadien	31. Mai 1888 1. Juli 1887	100 95	300,000 187,625			
997,500	_		2					981,375	_
			5. Obligationen schweizerischer Banken.			8 8			
#00 000			5. Obligationen Sonweizerisoner Dankon.	1	100	2 00,000			
783,000 840,000		$\frac{4}{3^{3}/4}$	240 Titel auf 10 schweiz. Bankinstitute	Diverse	100	783,000 840,000			
700,000	-	$3^{1/2}$	mit Fälligkeitsterminen von 1893—1894		n	700,000	-		
2,323,000	_			/				2,323,000	-
			6. Eisenbahn-Obligationen.	2 2		,			
330,000 300,000	-	4 4	Obligationen der Schweiz. Centralbahn	16. März 1886 1. Januar 1884	101	333,300 303,000			
630,000	_	4	" Gotthardbahn	1. Januar 1004	"	303,000	-1	636,300	
6,860,000	_		Übertrag				1	6,739,775	
, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,						7			
						, 5			

Nominalbetrag	Zinsfuss	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung			Werte ember 1892		
Fr. Cts	0/0			0/0	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	
6,860,000 —		Übertrag			*		6,739,775	-	
*		III. Ausländische Obligationen.							
500,000 —	4 ¹ / ₂	Ungar. Staats-Eisenbahnen	1. Febr. 1889 1. Okt. 1889	100 54	600,000 270.000	_			
1,100,000 —			, and the second				870,000	-	
		IV. Ins Pfandbuch eingetragene Nordostbahn-			*				
		Obligationen.	*						
2,000,000 -	4	Obligationen	1. Okt. 1886	100	2,000,000	-			
$ \begin{array}{c cccc} 2,950,000 & - \\ 1,892,500 & - \\ \end{array} $	4	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	1. Okt. 1887 1. Juni 1888	77 79	2,950,000 1,892,500				
2.503,000 —	4	,	1. März 1889	,,	2,503,000	_			
9,345,500 —			continue				9,345,500	-	
		V. Zürcher Theater-Aktien.							
15,000	-	10 Stück zu Fr. 1,500	1. Mai 1891	10	1,500	_			
		VI. Neue Tonhallegesellschaft							
ž.		in Zürich.							
15,000 —	_	30 Anteilscheine zu Fr. 500	30. Nov. 1892	10	1,500	_			
30,000 _						8	3,000		
17,335,500 —		Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez.1892					16,958,275	_	
	1			2					
3,88 %		Durchschnittlicher Zinsertrag					3,97 %		
			,						
			₹						

VI. Entbehrliche Liegenschaften.

a) Liegenschaften-Konto der No	rdostbahı	1.				
Der Inventarwert der Liegenschaften betrug am 31. Dezember 1891			Fr.	939,045.	94	Cts.
Hievon wurden im Berichtsjahr verkauft:						
1. Die "Villa Eden" in Ürikon bei Stäfa, vom früheren Tracé der rechts-						
ufrigen Zürichseebahn herrührend und nun entbehrlich	Fr. 20,000.	— Cts				
2. Zwei kleinere Parzellen Land in den Gemeinden Altstetten und Wülflingen	" 123.	50 "				
	Fr. 20,123.	50 Cts				
Hievon ab: Vorschlag auf diesen Verkäufen	" 1,073.	50 "				
	Inventar	-Wert		19,050.		97
						Ota.
Dagegen kamen durch Kauf hinzu:			PT.	919,995.	94	CIS.
1. Ankauf einer Parzelle Land an der Linie Sulgen-Gossau für spätere						
Erstellung eines Wärterwohnhauses	Fr. 30.	— Cts				
2. Übertrag des Inventar-Wertes der entbehrlichen Landabschnitte der						
ehemaligen Linie Zürich-Zug-Luzern auf den Inventarkonto der Nord-						
ostbahn infolge Einverleibung dieser Linie in die Nordostbahn	4,035 .	n				
			77	4,065.		
Inventar-Wert per 3	1 Domonobou	1000				
			FI.	324,000.	34	
Die Rechnung über den Korrentverkehr des Liegenschaftenkonto erzeigt fo						
Einnahmen für Pacht- und Mietzinse			•			
Ausgaben für Reparaturen, Steuern etc	, 3,538.	64 "				
Einr	nahmen-Übers	chuss	Fr.	,		
Einr Hiezu Vorschlag auf den verkauften C			Fr.	22,278. 1,073.		
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C		oben	"	1,073.	50	"
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C	Objekten, wie Forschlag pro	oben 1892	Fr.	1,073. 23,352.	50	"
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver	oben 1892 reinnahı	Fr.	1,073. 23,352.	50 47	"Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der	oben 1892 reinnahi r Schwe	Fr. mt s	1,073. 23,352. ind. Kreditans	50 47 talt)	Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 3	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der	oben 1892 reinnahi r Schwe	Fr. mt s	1,073. 23,352. ind. Kreditans	50 47 talt)	Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 3 Hievon geht ab, zufolge weiterer Landverkäufe im Jahr 1892 im Flächenmass	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der	oben 1892 reinnahi r Schwe	Fr. mt s	1,073. 23,352. ind. Kreditans	50 47 talt)	Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 3 Hievon geht ab, zufolge weiterer Landverkäufe im Jahr 1892 im Flächenmass von 2570,5 m², der hälftige Anteil der Nordostbahn am Erlös	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der 1. Dezember	oben 1892 reinnahn r Schwe 1891	r Fr. mt s	1,073. 23,352. ind. Kreditans	50 47 talt)	Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 3 Hievon geht ab, zufolge weiterer Landverkäufe im Jahr 1892 im Flächenmass von 2570,5 m², der hälftige Anteil der Nordostbahn am Erlös von Fr. 107,000 mit	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der 1. Dezember	oben 1892 reinnahn r Schwe 1891	r Fr. mt s	1,073. 23,352. ind. Kreditans	50 47 talt)	Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 3 Hievon geht ab, zufolge weiterer Landverkäufe im Jahr 1892 im Flächenmass von 2570,5 m², der hälftige Anteil der Nordostbahn am Erlös von Fr. 107,000 mit	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der 1. Dezember Fr. 53,500.	oben 1892 reinnahr r Schwer 1891 — Cts.	r Fr. mt s	1,073. 23,352. ind. Kreditans	50 47 talt)	Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 3 Hievon geht ab, zufolge weiterer Landverkäufe im Jahr 1892 im Flächenmass von 2570,5 m², der hälftige Anteil der Nordostbahn am Erlös von Fr. 107,000 mit	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der 1. Dezember Fr. 53,500.	oben 1892 reinnahn r Schwe 1891	r Fr. mt s	1,073. 23,352. ind. Kreditans 85,126.	50 47 talt)	Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 3 Hievon geht ab, zufolge weiterer Landverkäufe im Jahr 1892 im Flächenmass von 2570,5 m², der hälftige Anteil der Nordostbahn am Erlös von Fr. 107,000 mit	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der 1. Dezember Fr. 53,500. , 434.	oben 1892 reinnahr r Schwer 1891 — Cts.	Fr. mt s	1,073. 23,352. ind. Kreditans 85,126.	50 47 ttalt) 13	Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 3 Hievon geht ab, zufolge weiterer Landverkäufe im Jahr 1892 im Flächenmass von 2570,5 m², der hälftige Anteil der Nordostbahn am Erlös von Fr. 107,000 mit	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der 1. Dezember Fr. 53,500. " 434. 1. 1892 1. Dezember	oben 1892 reinnahr r Schwer 1891 — Cts. 13 "	r Fr. mt s eiz. Fr.	1,073. 23,352. ind. Kreditans 85,126. 53,065. 32,060.	50 47 ttalt) 13 87 26	Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften C Netto-V welche in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 8 "aus sonstigen b) Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier, in Gemeins Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 3 Hievon geht ab, zufolge weiterer Landverkäufe im Jahr 1892 im Flächenmass von 2570,5 m², der hälftige Anteil der Nordostbahn am Erlös von Fr. 107,000 mit	Objekten, wie forschlag pro Quellen" ver schaft mit der 1. Dezember Fr. 53,500. " 434. 1. 1892 1. Dezember	oben 1892 reinnahr r Schwer 1891 — Cts. 13 "	r Fr. mt s eiz. Fr.	1,073. 23,352. ind. Kreditans 85,126.	50 47 ttalt) 13 87 26	Cts.

VII. Material-Vorräte.

Die Wertveränderungen der Materialvorräte der drei verschiedenen Materialkonti im Jahr 1892 gegenüber dem Vorjahre sind aus dem "Nachweis über die Verminderung der Aktiven" der Bilanz pro 1892 unter A Ziffer 4 (Seite 23) ersichtlich.

Die Zunahme der einzelnen Konti wird wie folgt begründet:

a) Konto der Materialverwaltung.

Die Vermehrung beträgt Fr. 104,160. 09 Cts.; dieselbe erklärt sich wesentlich aus der auf Wunsch des Bundesrates vorgenommenen Vermehrung der Steinkohlenvorräte, worüber wir schon im ersten Abschnitt berichtet haben. Der Lagerbestand an Briquets, Saar- und Ruhrkohlen war Ende Dezember 1891 28,547 Tonnen im Buchwerte von Fr. 826,958; derselbe stieg pro Ende Dezember 1892 auf 31,647 Tonnen im Buchwerte von Fr. 885,265, und es beträgt somit der Zuwachs des Lagerbestandes 3100 Tonnen in einem Werte von Fr. 58,307. Der Durchschnittspreis dieser Kohlen, welcher Ende Dezember 1891 Fr. 29 per Tonne betrug, ist im Berichtsjahr auf Fr. 28 per Tonne zurückgegangen.

Der übrige Differenzbetrag von Fr. 45,853 entfällt auf die Holz- und Eisenwaren und auf diverse andere Materialien.

b) Materialrechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb.

Die Vermehrung der Vorräte um den Betrag von Fr. 116,303. 60 Cts. rührt auch im Berichtsjahre hauptsächlich wieder von der Anschaffung von Oberbaumaterialien her, welche erst später zur Verrechnung kommen können. So fallen auf 18,000 Holzschwellen und 103 m^3 Bahnhof- und Brückenhölzer Fr. 102,200, auf 440 Tonnen Stahlschienen und eiserne Weichenschwellen Fr. 52,300; ferner auf, für den Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn bestimmte, noch zu montierende Weichenverbindungen, 450 Tonnen Stahlschienen und eiserne Weichenschwellen Fr. 56,000, auf fertige 78 Weichen und 54 Kreuzungen Fr. 57,800, auf Vermehrung der für Bauzwecke (Anlage von Rollbahngeleisen etc.) bestimmten mittelguten und besseren schadhaften Schienen Fr. 40,200 und auf Erwerbung einer Kiesgrube Fr. 19,100. Die Total-Vermehrung beträgt Fr. 327,600, wovon in Abzug zubringen sind die im Vorjahr erwähnten, für den Bau der Linie Koblenz-Stein zur Verrechnung gekommenen Oberbaumaterialien im Werte von Fr. 211,300.

c) Werkstätte-Konto.

Die Erhöhung dieses Konto um Fr. 52,075. 43 Cts. wird begründet mit der im Berichtsjahre, infolge der Einführung der kontinuierlichen Bremsen und der Vermehrung des Rollmaterials erforderlichen weiteren Anschaffung von Reservestücken, wie z. B. 78 Westinghouse-Garnituren für Personen- und Gepäckwagen (Fr. 34,500), 68 Garnituren für Umändern der Wenger- in Westinghouse-Bremsen (Fr. 15,000), Vermehrung der Lokomotivräder für den neuen Typ C³, Vermehrung von 66 Radsternen für Wagenräder, 67 Bandagen für Lokomotiven und 269 für Wagen (Fr. 15,665). Dagegen hat sich der Wert der "Unvollendeten Arbeiten" Ende 1892 gegen das Jahr 1891 um Fr. 13,090 vermindert durch zur Verrechnung gelangte Kosten für kontinuierliche Bremsen für Lokomotiven und Wagen.

VIII Verschiedene Hauptbuch-Debitoren und Kreditoren.

				Vern	nehru	ng so	mit	Fr.	21.910. 33 Cts.	
während sie pro 31. Dezember 1892 betragen .								79	198,117.65 "	
Diversen Debitoren pro 31. Dezember 1891								Fr.	176,207. 32 Cts.	
Laut dem der Bilanz beigegebenen Ausweise	betruş	gen di	ie							

welche in der Hauptsache auf die Konto-Korrent-Saldi unserer Couponzahlstellen entfällt, wogegen der Posten "Union Commerciale", pro Ende 1891 Fr. 3,217. 58 Cts. betragend, im Berichtsjahre liquidiert wurde.

B. Passiven.

1. Der Titel "Schweben	de Schulden" weis	st gegenüber dem Jahre 1891 eine V	er-
minderung aus von .			Fr. 902,923. 82 Cts
Hievon entfallen	auf die einzelnen Tite	el:	
als Verminderung	Fr. 143,508. 68 Cts. " 81,880. 88 " " 762,759. 36 "	auf Konto ausstehende Coupons, Guts auf Konto noch nicht ausgeschiedene G Kranken- und Kautionskassen der An auf die Hauptbuch-Kreditoren, zufolge Rechnungen der Eisenbahnunternehr	uthaben der Unterstützungs-, gestellten. Liquidation der verschiedenen nung Zürich - Zug - Luzern,
	Fr. 988,148. 92 Cts.	abzüglich Verschiebungen auf den an	deren Konti.
als Vermehrung		des Konto "Barkautionen von Bauunte	ernehmern und Lieferanten".
Nettoverminderung wie oben	Fr. 902,923. 82 Cts.		
höhung auf von . zufolge der anderweitig nehmung Zürich-Zug wogegen der Versiche	erwähnten Zuwendung g-Luzern, erungsfonds um olge der ebenfalls scho	Konto Erneuerungsfonds der des Reservefonds der Eisenbahnunter des Reservefonds der Eisenbahnunter n früher gemeldeten Entnahmen für di	. Fr. 331,390.85 Cts.
	Netto	o-Vermehrung der Spezialfond	s Fr. 195,430.57 Cts.
3. Dem Konto "Reserve nung", welcher pro Er auswies, wurden im Ber	nde 1891 einen Betrag	serordentlicher Anforderung von	en an die Jahresrech. Fr. 1,308,117.40 Cts.
a) Agio auf den restli	0	ück neuen Stammaktien der Emissio	
b) Aktivsaldo der Eisen pro 31. Dezember 18	abahnunternehmung Zü 891 Fr. 48		
	Übertrag Fr. 49	34,195.57 Cts. Fr. 7,550. — Cts	Fr. 1,308,117. 40 Cts.

Übertrag Fr. 434,195. 57 Cts. Fr. 7,550. — Cts. Fr. 1,308,117. 40 Cts.

Hievon ab:

Zuteilung an die im Drittbesitz gestandenen Obligationen der Linie Zürich-Zug-Luzern

Fr. 45,937. 50 Cts.

Kosten für Druck der neuen Obligat., Insertionen, Komite-Entschädigung etc. " 2,042.50 "

, 47,980. — ,

, 386,215.57 ,

Netto-Vermehrung pro 1892

393,765.57

Saldo pro 31. Dezember 1892

Fr. 1,701,882.97 Cts.

4. Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung weist gegenüber demjenigen von 1891 eine Verminderung aus von Fr. 255,764. 36 Cts., welche in Abschnitt IV D dieses Berichtes unter "Finanzergebnis" behandelt wird.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt worden sind, haben im ganzen 4,295,999 Kilometer zurückgelegt. Die Betriebslänge der gesamten Linien stieg zufolge der am 1. Januar 1892 erfolgten Verschmelzung der Linie Zürichbezw. Altstetten-Zug-Luzern (62 Kilometer) mit dem Nordostbahnnetz auf 633 Kilometer, die durchschnittliche Betriebslänge des Jahres war hienach ebenfalls 633 Kilometer. Zu beachten ist hiebei, dass bei der Luzerner Linie im Vorjahr, wo sie noch eine selbständige Unternehmung bildete, die Bahnlänge bis Zürich gerechnet ist (67 Kilometer), im Berichtsjahr dagegen nach der erfolgten Einverleibung ins Nordostbahnnetz nur bis Altstetten (62 Kilometer).

Im Jahr 1892 wurden im ganzen 170,247 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 227 Zugskilometer mehr als im Jahr 1891 ausgeführt, wobei bemerkt wird, dass, um richtige Vergleichsziffern zu erhalten, die Luzerner Linie in beiden Jahren mit 62 Bahnkilometer gerechnet wurde. Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt, fallen auf:

		1891	1892
a)	Fahrplanmässige Züge:	Kilometer	Kilometer
	1. Schnell- und Personenzüge	3,056,155	3,161,316
	2. Gemischte Züge	249,672	214,693
	3. Güterzüge ohne Personenbeförderung .	445,924	557,104
	4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	34,770	36,573
<i>b)</i>	Ergänzungs- und Extrazüge:	3,786,521	3,969,686
	1. Personen-Extrazüge	18,805	39,550
	2. Fakultativ-Güterzüge	320,426	286,763
		4,125,752	4,295,999

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

l. Einnahmen.

1891 (567 Kilometer)				1892 (633 Kilometer)		Mehreinna	Mindereinnahme ber 1891			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
			Nordostbahn (eigenes Netz).							127
6,268,144	10	36.19	I. Ertrag des Personentransportes	7,589,119	19	38.88	1,320,975	09	_	
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
456,579	06	2.63	1. Vom Gepäck	561,557	80	2.88	104,978	74	No.	_
262,870	74	1.52	2. Von Tieren	307,091	92	1.58	44,221	18		
9,395,737	52	54.25	3. Von Gütern	10,095,877	02	51.72	700,139	50	_	_
10,115,187	32	58.40		10,964,526	74	56.18	849,339	42		_
16,383,331	42	94.59		18,553,645	93	95.06	2,170,314	51		_
			III. Verschiedene Einnahmen:							
844,401	21	4.88	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	857 ,756	34	4.40	13,355	13	_	
71,469	14	0.41	2. Ertrag von Hilfsgeschäften	85,485	40	0.44	14,016	26	-	-
20,439	11	0.12	3. Sonstige Einnahmen	20,094	06	0.10		-	345	05
936,309	46	5.41		963,335	80	4.94	27,026	34		_
17,319,640	88	100	Total der Einnahmen	19,516,981	73	100	2,197,340	85	_	_

Die zufolge Einverleibung der Luzernerlinie erfolgte Vergrösserung des eigenen Netzes von 567 km. auf 633 km. darf bei Beurteilung sowohl obiger als der nachfolgenden statistischen Ergebnisse, speziell bei Vergleichung der absoluten Verkehrs- und Einnahmeziffern pro 1892 mit jenen des Vorjahrs nicht ausser Acht gelassen werden. Die Gegenüberstellung der Verkehrseinnahmen pro 1891 der beiden Unternehmungen zusammen mit jenen der vereinigten Unternehmungen pro 1892 ergiebt folgendes Bild:

1891	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	
Nordostbahn	6,268,144. 10	456,579.06	262,870. 74	9,395,737. 52	16,383,331. 42	
Zürich-Zug-Luzern	1,138,040. 92	81,483. 30	31,503. 33	1,112,959. 33	2,363,986. 88	
Total	7,406,185. 02	538,062. 36	294,374. 07	10,508,696. 85	18,747,318. 30	
1892						
Nordostbahn	7,589,119. 19	561,557. 80	307,091. 92	10,095,877. 02	18,553,645. 93	
1892 mehr	182,934. 17	23,495. 44	12,717. 85			
weniger				412,819. 83	193,672. 37	

Der Personen-, Gepäck- und Viehtransport hat also im Jahre 1892 Mehreinnahmen geliefert, während der Ertrag des Gütertransports erheblich hinter dem vorjährigen zurückgeblieben ist. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehre rührt zum kleinern Teile von der Frequenz des eidgen. Schützenfestes in Glarus her; die daherige Vermehrung blieb weit hinter der bei andern eidgen. Schützenfesten erzielten zurück. Der grösste Teil der Mehreinnahmen ist aus einer allgemeinen Entwicklung des Personenverkchrs entstanden.

Der Güterverkehr betrug

1891	auf der	Nordostbahn	103,359,026	Tonnenkilometer
	77 77	Linie Zürich-Zug-Luzern	12,597,683	"
		zusammen	115,956,709	77 -
1892		77	109,249,212	27
77		weniger	6,707,497	"

Der beträchtliche Ausfall rührt hauptsächlich von dem Ausbleiben der Holztransporte aus Österreich nach Frankreich, sodann von der durch die ungünstige Ernte in Ungarn veranlassten Verminderung des Getreideverkehrs von daher nach der Central- und Westschweiz und endlich von einem sehr starken Rückgang der Brennstofftransporte, die im Jahr 1891 eine ungewöhnliche Steigerung erfahren hatten, her; dagegen ist infolge Verminderung dieser grossenteils zu niedrigen Taxen beförderten Transporte die mittlere Einnahme pro Tonnenkilometer von 9,09 Cts. bei der Nordostbahn und 8,83 Cts. bei Zürich-Zug-Luzern auf 9,24 Cts. für das Gesamtnetz gestiegen und dadurch der Einnahmenausfall auf einen geringern Prozentsatz herabgemindert worden als der Verkehrsausfall.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Tran	ısport	quantitäter	1		Einn	ahmen	
I. Personentransport.	1891	L	1892		1891		1892	
	Personen	Pro-	Personen	Pro-	Fr. Cts.	Pro-	Fr. Cts.	Pro
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe: Einfache Fahrt I. Klasse	24,335	Zente 0.34	33,579	Zente 0.40	157,354.04	zente 2.52	214,188.43	zent 2.8
, , II. ,	239,738		274,039	3.27	684,553. 12		872,090. 81	
" " III. "	1,413,037		1,606,088	19.20	1,500,142.63		1,792,493.65	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen II. Klasse	2,785		2,216	0.02	1,594. 34	0.03	1,224. 30	
", " III. ", Hin- und Rückfahrt I. ",	50.628 9,706		42,866 10,960	0.51	22,225. 40 31,140. 79	0.36 0.50	18,797.13 40,278.45	
n n n II. n	509,098		539,158	6.44	626,001.34	9.99		
" " III. "	3,653,002		4,218,258	50.42	2,314.243.67	36.93	2,748,915.04	
Abonnementsbillete II. "	121,509 746,640	1.68 10.31	126,204 908,107	1.51 10.87	83.169. 42 151.921. 18	$\frac{1.33}{2.43}$	52,327. 74 162,090. 92	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	78,556		69,850	0.83	76,847. 41	1.23	63,936.74	
I. "	3	0.00	62	0.00	128. 46	0.00	483. 82	0.
Gesellschaften und Schulen II. "	10,536		5,938	0.07	9,367.29	0.15	9.107.15	
	100,931	1.39 0.03	138,707 2,199	1.66	113,741. 16 16,250. 49	$\frac{1.82}{0.26}$	150.398.69 23,797.87	
Lust- und Rundfahrten . II. "	16,449	0.23	21,649	0.26	52.435.53	0.84	80,291.87	1.
/III. "	30,666		45,259	0 54	59,145. 93	().94	93,502. 03	
Coupons für kombinierbare	15,444 117,117	0.21	20,558 142.258	().25 1.70	45.459. 88 206,443. 71	0.73	63,927. 74 287,045. 94	
Rundreise-Billete III. "	102,927	1.43	158,092	1.89	115,978. 31	1.85		
Total	7,245,019	100	8,366,047	100	6,268,144.10	100	7,589,119.19	100
Rekapitula tion nach Klassen:							1	T
I. Klasse	51,400		67,358	0.80	250.333. 66	3.99	342.676. 31	
П. "	1,017,232		1,111,462	13.29	1,663.564. 75		2,031,143.96	
III. "	$\frac{6,176,387}{7,245,019}$		7,187.227 8,366,047	85.91	4,354.245. 69 6,268,144. 10	-	5,215,298, 92 7,589,119, 19	-
Total	Tonnen	100	1	100	0,200,144.10	100	1,000,110.10	100
II. Gepäcktransport	24,984		Tonnen 29,285		456.579.06		561,557.80	
I. Viehtransport.	Stück		Stück				11	Ī
Klasse I	9,219	5.20	7.795	2.50				
" II	48.084	27.11	56,996	18.28	262,870.74		307,091.92	
" III	68,777		86.654	27.79	202,010.11		301,031.02	
" IV	$\frac{51.280}{177,360}$		160.331 311,776	51.43	262,870. 74		307,091.92	-
V. Gütertransport.	Tonnen	100	Tonnen	100	202,010.14	•	301,001.02	1 .
Eilgut	72,532	3.53	76.940	3.57	l			
Stückgutklasse I	132,623		140.201	6.51				
" II	146,020		160.672	7.46				
Wagenladungsklasse A	64,953 95,188		69.806 129,180	3.24 6.00				
Spezial-Tarif Ia	38,284	1.86	40.259	1.88	8,757,394.17	93.21	9,449,908.37	93.
" Ib	299,308	14.56	298,330	13.86	0,101,002121	00.21	0,230,000	00.
" IIa	17,090		18,113	0.84				
" IIIb	92,510 50,752		116,030 53,929	5.40 2.51				
" IIIb	1,046,748		1,048,860	48.73				
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)					638,343. 35	6.79	645.968.65	6.
Total	2.056,008	100	2,152.320	100	9.395,737.52	100	10,095,877.02	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr				<u> </u>	16,383,331.42		18,553,645.93	
							-	1

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1892 = 633 Kilom., 1891 = 567 Kilom.)	N 100	1891	1892
ersonentransport.	N .		
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	. Franken	11,054.93	11,989.
, Reisenden	• 77	0.87	0.9
" und Bahnkilometer	. Centimes	4.37	4
Zahl der Personenkilometer		143,554,180	173,828,559
" " " Wagenachskilometer		26,934,744	33,253,699
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen .	. Kilometer	19.81	20
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	. Reisende	253,182	274,611
Auf jeden Bahnkilometer kommen		12,778	13,217
" Personen-Wagenachskilometer kommen	• "	5.33	5
epäcktransport.			
	77 1	005.05	007
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	. Franken	805.25	887
, Tonne	. "	18.27	19
" Tonnenkilometer	. Centimes	56.40	55
" " Reisenden	• "	6.30	1.011.10
Zahl der Tonnenkilometer		809,544	1,011,107
Jede Tonne hat befahren	. Kilometer	32.40	34
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	. Tonnen	1,428	1,597
Auf jeden Bahnkilometer kommen	• #	44	46
" Reisenden "	. Kilogr.	3.45	E
iehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	. Franken	463.62	485.
" Stück	• 27	1.48	0.
, Tonnenkilometer	. Centimes	27.39	22
Zahl der Tonnenkilometer		959,827	1,365,791
		•	
ütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	. Franken	16,570.96	15,949
Tonne	• 77	4.57	4.
" Tonnenkilometer	. Centimes	9.09	3
Zahl der Tonnenkilometer		103,359,026	109,249,212
" Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.) .		60,390,757	65,014.352
Jede Tonne hat befahren	. Kilometer	50.27	
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	. Tonnen	182,291	172,590
" jeden Bahnkilometer kommen	• "	3,626	3,400
" Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	· "	1.64	1
otal der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer .	. Franken	28,894.76	29,310.
erschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer		1,651.34	1,521.
**************************************	- 99	1,001.01	Tiom1.

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

							Tra	nsportqu	antitäte	en					
	Personen	Ge- päck	Vieh						(Güter					
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial- Tarif Ia	Spezial- Tarif Ib	Spezial- Tarif IIa	Spezial- Tarif IIb	Spezial- Tarif IIIa	Spezial- Tarif IIIb	Total
	-			Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar	554,797	1,630	16,728	5,400	11,404	10,392	5,761	11,945	3,147	28,147	1,352	5,586	2,644	74,588	160.366
Februar	514,516		,	,	,	11,668		10,126			175	6,576	200		148,410
März	585,687					13,900		8,643	1			6,341	1		175,76
April	687,114	1			10,826			8,918				5,873			169,893
Mai	776,881	2,391	35,162	1	11,099			9,521	1			6,468	!		184,174
Juni	729,088	1 1					,	8,299				,	,	1	170,35
Juli					10,888							6,274	1		
August	953,026			1	11,138	,		9,169			1,381	5,406	,	,	178,923
0	841,431				11,653			8,168			1,523	6,604			177,880
September .	733,484	1 1		1		14,098		12,476				16,703		94,948	198,470
Oktober	763,495				13,424			2.0			2,327	37,385		1	235,523
November	642,696				12,658			12,062	,	100		6,828			191,003
Dezember	583,832	1,998	25,282	5,273	11,955	12,363	5,664	12,259	3,837	30,208	1,303	5,986	3,334	69,382	161,564
Total	8.366.047	29.285	311.776	76.940	140.201	160,672	69.806	129.180	40,259	298.330	18,113	116.030	53.929	1,048,860	2.152.320
gegenüber 1891:					,					,					
	1,121,028	4,301	134,416	4,408	7,578	14,652	4,853	33,992	1,975	1	1,023	23,520	3,177	2,112	96,312
weniger	-	-		_	_	_	_			978	-		_		
						×	F	innahme	n						
									·· 						
	Perso	nen	Ge	epäck		X7* . I									
-	2 0150	THO II	1 ~				1	Giiter		Tot	al			ahnkilomet	
				Proces		Vieh		Güter		Tot	al	1	per B.	1	er 891
	Fr.	Cts.	Fr.				3.	Güter Fr.	Cts.	Tot	al		892	1	891
Januar	Fr. 419,21			Ct	s. Fr				Cts.		Cts	. I	1892 Fr.	Cts. F	891 r. Cts
		.1 —	28,8	Ct	s. Fr	. Cts	3 74	Fr. 49,353		Fr. 1,217,28	Cts	. 1	1 892 Fr. 923	Cts. F 05 1,	891 r. Cts 737 88
n .	419,21 389,10	$\begin{array}{c c} 1 & - \\ 02 & 65 \end{array}$	28,8 28,8	Ct 42 44 21 21	s. Fr 6 19, 7 22,	881 36 481 97	7 72	Fr. 19,353 27,667	69	Fr. 1,217,28 1,168,07	Cts 38 51 73 78	. I	Fr. 923 ,845	Cts. F 05 1, 30 1,	891 r. Cts 737 88 808 17
Februar März	419,21 389,10 473,46	$ \begin{array}{c cccc} & 1 & - \\ & 2 & 65 \\ & 68 & 68 \end{array} $	28,8 28,8 34,0	Ct 42 4 21 2 18 5	s. Fr 6 19, 7 22, 6 25,	881 36 481 97 874 49	7 72 7 72 9 82	Fr. 49,353 27,667 21,351	69 89 03	Fr. 1,217,28 1,168,00 1,354,73	Cts 88 51 73 78 11 76	. 1 1 1 2	Fr. ,923 ,845 ,140	Cts. F 05 1, 30 1, 14 2,	r. Cts 737 88 808 17 247 88
Februar März	419,21 389,10 473,46 601,43	.1 — 02 65 67 68 89 84	28,8 28,8 34,0 40,6	Ct 42 4 21 2 18 5 81 7	s. Fr 6 19, 7 22, 6 25, 6 25,	881 36 481 97 874 49 955 21	3 74 7 72 9 82 1 77	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707	69 89 03 08	Fr. 1,217,28 1,168,07 1,354,77 1,444,78	Cts 88 51 51 78 78 11 76 76 83 89	1 1 1 2 2	1892 Fr. ,923 ,845 ,140 ,282	Cts. F 05 1, 30 1, 14 2, 44 2,	891 r. Cts 737 88 808 17 247 88 439 92
Februar März April Mai	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48	-1	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3	Ct 42 4 21 2 18 5 81 7 62 9	s. Fr 6 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26,	881 36 481 97 874 49 955 21 121 48	3 74 7 72 9 82 1 71 8 82	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417	69 89 03 08 54	Fr. 1,217,28 1,168,07 1,354,77 1,444,78 1,565,38	Cts 88 51 73 78 11 76 83 89 83 50	. I	1892 Fr. ,923 ,845 ,140 ,282 ,472	Cts. F 05 1, 30 1, 14 2, 44 2, 96 2,	F. Cts 737 88 808 17 247 88 439 92 623 53
Februar März April Mai Juni	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48 723,15	1 — 65 67 68 69 84 61 55 68 30	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3 48,3	Ct 42 44 21 2 18 56 81 76 62 96 73 26	s. Fr 6 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26, 8 22,	881 36 481 97 874 49 955 21 121 43 382 33	3 74 7 72 9 82 1 71 8 82 8 80	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417 00,064	69 89 03 08 54 19	Fr. 1,217,28 1,168,07 1,354,77 1,444,78 1,565,38 1,593,97	Cts 88 51 73 78 11 76 83 89 83 50 78 10	. I 1 1 2 2 2 2 2 2 2	1892 Fr. 923 ,845 ,140 ,282 ,472 ,518	1	R91 r. Cts 737 88 808 17 247 88 439 92 623 53 452 09
Februar März April Mai Juni Juli	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48 723,15 1,044,54	.1 — 02 65 67 68 69 84 61 55 68 30 86	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3 48,3 67,8	Ct 42 44 21 2 21 81 74 62 94 73 24 81 6	s. Fr 6 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26, 8 22, 1 24,	881 36 481 97 874 49 955 21 121 43 382 33 629 95	3 74 7 72 8 82 1 71 8 82 8 86 8 88	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417 00,064 20,165	69 89 03 08 54 19	Fr. 1,217,28 1,168,01 1,354,71 1,444,78 1,565,38 1,593,91 1,957,22	Cts 888 51 73 78 11 76 833 89 83 50 78 10 4220 42	1 1 2 2 2 2 2 2 3 3	Fr. 923 ,845 ,140 ,282 ,472 ,518 ,091	1	R91 r. Cts 737 88 808 17 247 88 439 92 623 53 452 09 746 40
Februar März April Mai Juni Juli August	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48 723,15 1,044,54 952,25	1 — 65 67 68 84 81 55 86 30 86 86 93	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3 48,3 67,8 75,6	Ct 42 44 21 2 18 5 81 7 662 90 73 24 81 6 28 9	s. Fr 6 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26, 8 22, 1 24, 1 27,	881 36 481 97 874 49 955 21 121 43 382 33 629 95 355 28	74 77 77 77 77 77 77 77 77 82 83 84 86 85 85 85	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417 00,064 20,165 00,645	69 89 03 08 54 19 — 85	Fr. 1,217,28 1,168,07 1,354,77 1,444,78 1,565,38 1,593,97 1,957,25 1,845,88	Cts Cts 88 51 73 78 11 76 33 89 33 50 78 10 20 42 34 97	1 1 1 2 2 2 2 2 2 3	Fr. 923 ,845 ,140 ,282 ,472 ,518 ,091 ,916	1	F. Cts 737 88 808 17 247 88 439 92 623 53 452 09 746 40 848 69
Februar	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48 723,15 1,044,54 952,25 730,77	11 — 65 67 68 69 84 61 55 68 30 64 93 77 07	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3 48,3 67,8 75,6 63,7	Ct 42 4 21 2 18 5 81 7 62 9 73 2 81 6 28 9 56 5	s. Fr 3 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26, 8 22, 1 24, 1 27, 5 32,	881 36 481 97 874 48 955 21 121 43 382 33 629 95 355 28	74 75 75 75 75 75 75 75 75 75 75 75 75 75	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417 20,064 20,165 90,645 30,979	69 89 03 08 54 19 85	Fr. 1,217,28 1,168,0° 1,354,7° 1,444,78 1,565,38 1,593,9° 1,957,22 1,845,88 1,757,60	Cts 88 51 73 78 11 76 833 89 833 50 78 10 20 42 84 97 94 74	1 1 1 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	1892 923 ,845 ,140 ,282 ,472 ,518 ,091 ,916 ,776	105 F F Cts. Cts	x Cts 737 88 808 17 2247 88 439 92 623 53 452 09 746 40 848 69 843 85
Februar	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48 723,15 1,044,54 952,25 730,77 668,80	.1 — 65 67 68 69 84 81 55 68 30 86 4 93 77 07 00 64	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3 48,3 67,8 75,6 63,7 52,0	Ct 42 44 42 44 42 44 44 4	s. Fr 3 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26, 8 22, 1 24, 1 27, 5 32, 5 31,	881 36 481 97 874 48 955 21 121 43 382 33 629 98 355 28 091 22 330 —	3 74 77 77 820 822 1 77 83 82 84 85 82 93 1,12	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417 20,064 20,165 20,645 30,979 21,333	69 89 03 08 54 19 85 90 18	Fr. 1,217,28 1,168,0° 1,354,7° 1,444,78 1,565,38 1,593,9° 1,957,2° 1,845,88 1,757,60 1,873,50°	Cts 888 511 73 78 11 76 833 89 833 50 78 10 220 42 844 97 74 24 87	1 1 1 2 2 2 2 2 2 2 3 3 2 2 2 2 2 2 2 2	(\$92 (923) (845) (140) (282) (472) (518) (091) (916) (776) (959)	105 105	r. Cts 737 88 808 17 247 88 439 92 623 53 452 09 746 40 848 69 843 85 821 07
Februar	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48 723,15 1,044,54 952,25 730,77 668,80 491,76	.1 — 6567 6889 84481 5568 30 8664 93 8677 07 07 6483 24	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3 48,3 67,8 75,6 63,7 52,0 40,6	Ct 42 44 21 2 21 85 81 74 62 96 73 22 81 6 66 66 66 66 64 43 44 44	s. Fr 3 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26, 8 22, 1 24, 1 27, 5 32, 5 31, 2 26,	. Ctall Section Ctall Section Ctall Section Section	3 74 77 72 9 82 1 77 73 82 83 84 85 86 82 93 1,12 93	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417 20,064 20,165 30,979 21,333 16,833	69 89 03 08 54 19 85 90 18	Fr. 1,217,28 1,168,0° 1,354,7° 1,444,78 1,565,38 1,593,9° 1,957,22 1,845,88 1,757,60 1,873,5; 1,475,6;	Cts Cts S Cts Ct	1 1 1 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	1892 923 845 140 ,282 ,472 ,518 ,091 ,916 ,776 ,959 ,331	10 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	r. Cts 737 88 808 17 247 88 439 92 623 53 452 09 746 40 848 69 821 07
Februar	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48 723,15 1,044,54 952,25 730,77 668,80 491,76 422,11	1 — 65 65 68 69 84 81 55 68 30 86 64 93 77 07 00 64 83 24 88 43	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3 48,3 67,8 75,6 63,7 52,0 40,6 35,4	42 44 21 22 18 56 81 76 62 99 73 22 81 6 228 9 56 61 00 84 44 44 99	s. Fr 6 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26, 8 22, 1 24, 1 27, 5 32, 5 31, 2 26, 5 22,	881 36 481 97 8874 49 955 21 121 43 382 33 629 95 355 28 091 22 330 — 352 36 636 38	3 747 77 72 89 89 81 77 73 89 80 80 81 80 82 99 1,12 90 90 83	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417 20,064 20,165 20,645 30,979 21,333 16,833 19,357	69 89 03 08 54 19 85 90 18 96 71	Fr. 1,217,28 1,168,0° 1,354,7° 1,444,78 1,565,38 1,593,9° 1,957,2° 1,845,88 1,757,60 1,873,5° 1,475,6° 1,299,5°	Cts 88 51 73 78 111 76 833 89 833 50 78 10 20 42 84 97 04 74 24 87 333 92 557 47	1 1 1 2 2 2 2 2 3 3 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	(\$92 Fr. (923) ,845 ,140 ,282 ,472 ,518 ,091 ,916 ,776 ,959 ,331 ,053	10 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	*** Cts** 737 88 808 17 247 88 439 92 623 53 452 09 746 40 848 69 843 85 821 07 269 — 060 67
Februar März April Mai Juni Juni August September Oktober November Dezember Total gegenüber 1891:	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48 723,15 1,044,54 952,25 730,77 668,80 491,76 422,11	.1 — 65 67 68 69 84 81 55 68 30 64 93 77 07 00 64 63 24 88 43 99 19	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3 48,3 67,8 75,6 63,7 52,0 40,6 35,4	Ct 42 44 221 22 18 5 18 7 662 96 73 22 881 6 661 06 06	s. Fr 6 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26, 8 22, 1 24, 1 27, 5 32, 5 31, 2 26, 2 22, 0 307,	. Chi 881 36 481 97 481 97 481 955 21 121 48 382 382 355 28 29 355 28 360 37 352 3666 38 380 091 92	3 747 75 85 11 77 75 85 11 77 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417 90,064 20,165 90,645 30,979 21,333 16,833 19,357	69 89 03 08 54 19 85 90 18 96 71	Fr. 1,217,26 1,168,0° 1,354,7° 1,444,78 1,565,36 1,593,9° 1,957,2° 1,845,88 1,757,66 1,873,5° 1,475,6° 1,299,5°	Cts 88 51 73 78 11 76 83 89 83 50 78 10 20 42 84 97 94 74 24 87 33 92 45 93	1 1 1 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	(\$92 Fr. 923 ,845 ,140 ,282 ,472 ,518 ,091 ,916 ,776 ,959 ,331 ,053	10 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	*** Cts** 737 88 808 17 247 88 439 92 623 53 452 09 746 40 848 69 843 85 821 07 269 — 060 67
Februar März	419,21 389,10 473,46 601,43 672,48 723,15 1,044,54 952,25 730,77 668,80 491,76 422,11	.1 — 65 67 68 69 84 81 55 68 30 64 93 77 07 00 64 63 24 88 43 99 19	28,8 28,8 34,0 40,6 45,3 48,3 67,8 75,6 63,7 52,0 40,6 35,4	Ct 42 44 221 22 18 5 18 7 662 96 73 22 881 6 661 06 06	s. Fr 6 19, 7 22, 6 25, 6 25, 8 26, 8 22, 1 24, 1 27, 5 32, 5 31, 2 26, 2 22, 0 307,	. Chi 881 36 481 97 481 97 481 955 21 121 48 382 382 355 28 29 355 28 360 37 352 3666 38 380 091 92	3 747 75 85 11 77 75 85 11 77 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15 15	Fr. 49,353 27,667 21,351 76,707 21,417 20,064 20,165 20,645 30,979 21,333 16,833 19,357	69 89 03 08 54 19 85 90 18 96 71	Fr. 1,217,28 1,168,0° 1,354,7° 1,444,78 1,565,38 1,593,9° 1,957,2° 1,845,88 1,757,60 1,873,5° 1,475,6° 1,299,5°	Cts 88 51 73 78 11 76 83 89 83 50 78 10 20 42 84 97 94 74 24 87 33 92 45 93	1 1 1 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	(\$92 Fr. 923 ,845 ,140 ,282 ,472 ,518 ,091 ,916 ,776 ,959 ,331 ,053	10 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	*** Cts** 737 88 808 17 247 88 439 92 623 53 452 09 746 40 848 69 843 85 821 07 269 — 060 67

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Pangaman	* Gepäck	* Vieh		Güter		Gegeni	iber 1891	der S	ordnung
	Personen	Сераск	vien	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Zam	
1 Daniel Lab	50.012	208	coc	11 000	00 149	20.145	001	10 107	20	
1. Rorschach	58,213	40	606		22,143	33,145		1	30	9
2. Horn	21,890		121 963	7,677	6,037	13,714	,		85	33 47
3. Arbon					7,179	8,807		1	28	74
4. Egnach	24,417	55 510	525	,	4,036	5,354	l .			2
5. Romanshorn	120,837	510	7,732		40,076	163,139			20 00 00	
6. Uttweil			61	693	953	1,646				129
7. Kessweil			104	725	1,128	1,853		1	133	122
8. Güttingen		1 1	143		1,501	2,145	1000	l .		117
9. Altnau	16,005	1 1	230		956	1,288		1	121	139
10. Münsterlingen	21,156	1	180		5,329	5,920		1	91	66
11. Kreuzlingen	24,377	104	201	2,312	4,917	7,229				55
12. Konstanz	62,161	222	172		4,500	19,665		1 '	26	24
13. Emmishofen - Egelshofen	21,262	50	180		3,834	11,197				41
14. Tägerweilen		34	73		1,188	1,703		1		127
15. Ermatingen		1 1	530		1,957	3,553			62	96
16. Mannenbach	11,151	32	90		803	1,303				137
17. Berlingen	7,710	18	73		534	1,085			153	143
18. Steckborn	21,170	1 1	296		2,286	3,780			90	91
19. Mammern	13,712	26	127	340	642	982		1	128	148
20. Eschenz	8,190	17	229	784	825	1,600	+ 479	- 291	151	131
21. Stein am Rhein	20,515	61	597	2,781	3,481	6,262	- 1,011	- 695	96	64
22. Etzweilen	6,157	7	331	213	158	371	- 160	- 167	156	158
23. Hemmishofen	7,466	8	125	790	803	1,593	- 16	+ 80	154	132
24. Ramsen	10,476	13	1,546	1,470	330	1,800	- 183	+ 452	143	124
25 Arlen-Rielasingen	14,110	10	40	1,798	4,346	6,144	+ 851	+ 238	126	65
26. Singen	17,663	14	4,534	13,593	17,086	30,679	+ 998	+ 643	114	13
27. Stammheim	18,526	69	2,106	3,031	2,794	5,825	- 1,264	+ 525	108	68
28. Ossingen	10,569	25	927	824	853	1,677	- 1,067	+ 28	141	128
29. Thalheim-Altikon .	16,334	31	345	2,039	1,205	3,244	+ 2,012	+ 1,891	120	100
30. Dynhard		14	114	695	455	1,150			142	141
31. Seuzach	11,280	9	42	84	325	409			138	156
32. Oberwinterthur	18,911	45	38	564	4,204	4,768		+ 1,176	103	78
33. Amrisweil	61,137		3,246		9,608	17,744				27
34. Erlen	29,207		1,741	736	2,292	3,028			l .	101
35. Sulgen	42,082	95	819	1	1,721	3,954			ł.	86
36. Kradolf			52	1,155	2,657	3,812				90
37. Sitterthal	13,286	42	108	2,075	6,426	8,501				49
38. Bischofszell	34,320	173	1,893	2,155	5,661	7,816			0.00	52
39. Hauptweil	14,263	43	81	917	3,263	4,180		1.50	1	83
*						2,200				
Übertrag	960,378	3,043	31,321	223,582	178,492					

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

				,	Güter		Gegen	über 1891		ordnung tationen
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	960,378	3,043	31,321	223,582	178,492					
40. Arnegg	16,679	42	995	278	3,629	3.907			100100000	88
41. Gossau	24,367	38	542	416	2,457	2,873			7, 5,55	104
42. Bürglen	37,336	93	900	3,566	8,927	12,493	l	1		36
43. Weinfelden	62,384	266	2,617	3,744	7,231	10,975				43
44. Märstetten	32,355	56	2,749	5,291	8,787	14,078			54	31
45. Müllheim-Wigoltingen .	39,429	111	1,371	3,075	5,548	8,623		1		48
46. Felben	30,563	40	1,315	1,441	1,233	2,674				108
47. Frauenfeld	105,601	400	2,365	10,396	24,812	35,208			11	8
48. Islikon	43,455	67	282	795	1,099	1,894	,	100 00 000	38	120
49. Wiesendangen	49,186	21	208	468	1,079	1,547		25 3000000 000	37	133
50. Winterthur	415,083	1,437	4,664	43,645	104,668	148,313			2	3
51. Hettlingen	29,525	18	62	656	633	1,289		2	60	138
52. Henggart	28,735	93	898	1,435	1,301	2,736	+ 3,595		66	107
53. Andelfingen	36,795	107	1,012	2,280	3,159	5,439	+ 1,550	+ 1,231	47	72
54. Marthalen	32,102	93	1,103	3,106	3,825	6,931	+ 4,390		56	59
55. Dachsen	26,401	78	123	382	1,001	1,383	+ 2,955	+ 493	70	135
56. Schaffhausen .	79,169	542	4,620	38,057	22,235	60,292	- 885	- 3,131	22	5
57. Töss	17,909	57	13	4,916	17,803	22,719	+ 2,382	- 7,647	112	17
58. Wülflingen	13,746	13	49	5,188	9,358	14,546	+ 3,551	+ 2,271	127	29
59. Pfungen-Neftenbach	27,313	42	123	8,802	8,476	17,278	+ 1,288	- 3,746	68	28
60. Embrach-Rorbas	41,085	109	266	5,730	7,742	13,472	- 542	+ 587	41	34
61. Bülach	59,876	185	1,791	4,835	5,193	10,028	+ 2,063	- 3,541	29	44
62. Niederglatt	26,431	68	415	1,501	852	2,353	+ 2,299	- 291	69	112
63. Buchs (Zürich) .	4,562	11	39	112	181	293	+ 159	+ 43	158	161
64. Otelfingen . ·	12,095	41	137	1,922	363	2,285	- 452	+ 581	134	115
65. Würenlos	18,899	47	36	273	256	529	+ 466	- 74	104	153
66. Glattfelden	8,536	26	84	505	1,075	1,580	- 289	+ 270	148	134
67. Eglisau	30,542	196	1,885	2,952	1,809	4,761		+ 1,099	59	79
68. Zweidlen	2,664	6	81	591	1,854	2,445		+ 465	162	111
69. Weiach-Kaiserstuhl.	16,530	44	761	1,920	936	2,856		- 553	118	106
70. Rümikon	4,315	14	77	3,877	96	3,973		+ 1,354	159	85
71. Reckingen	5,969	6	7 3	4,984	847	5,831			157	69
72. Zurzach	18,898	102	556	1,701	1,915	3,616			105	94
73. Koblenz	20,622	23	934	5,922	5,350	11,272		100000000000000000000000000000000000000	95	40
74. Kemptthal	49,750	38	220	2,487	4,579	7,066		*	36	58
75. Effretikon	89,651	54	2,603	2,581	2,217	4,798		0 11 100	15	77
76. Illnau	20,858	54	552	935	2,529	3,464			94	98
77. Fehraltorf	17,991	51	511	952	2,036	2,988			111	103
78. Pfäffikon (Zürich)	38,129	140	623	3,463	10,545	14,008				32
Übertrag	2,595,914	7,872	68,976	408,762	466,128	,	-,-			

			Güter Genäck Vieh			Gegeni	Rangordnung der Stationer					
2	-	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Pe	rsonen	Güter	Per- sonen- zahl	ach Güter- gewicht
		Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	A	Anzahl	Tonnen	Ī	-
	Übertrag	2,595,914	7,872	68,976	408,762	466,128	0.100		2 000			
79.	Kempten	21,264	153	216	1,614	4,786	6,400	+	2,332			62
80.	Wetzikon	14,527	41	79	1,215	3,403	4,618	+	756			81
81.	Hinweil	17,735	62	342	754	2,563	3,317	+	1,631			99
82.	Bassersdorf	29,070	68	232	371	1,677	2,048	-	758			118
83.	Kloten	23,751	118	177	1,083	1,911	2,994	+	3,468			102
84.	Seebach	2,113	12	3	2,256	2,574	4,830		143	,		76
85.	Affoltern b. H	4,295	8	24	41	312	353	+	541			160
86.	Regensdorf-Watt	10,413	20	80	217	378	595	+	1,369			152
87.	Buchs-Dällikon	8,893	12	41	100	155	255	+	357			162
88.	Dietlikon	32,143	18	84	999	1,662	2,661	+	4,642		1	109
0.00	Wallisellen	88,808	72	166	2,809	2,794	5,603	+	5,734		1	71
90.	Örlikon*)	231,453	162	235	6,517	25,098	31,615	+	20,355	+ 2,90	1	11
91.	Glattbrugg	14,868	30	77	131	569	700	-	810	- 22		150
92.	Rümlang	23,601	32	80	944	3,428	4,372	+	3,751			82
93.	Oberglatt	24,347	71	311	262	790	1,052	+	6,383	+ 59	0 76	145
94.	Niederhasli	8,256	36	122	147	257	404	+	641	- 25	3 150	157
95.	Dielsdorf	23,482	72	750	17,022	1,637	18,659	-	8,521	- 26,15	0 80	25
96.	Steinmaur	11,566	40	304	25,616	1,140	26,756	+	6,971	+ 24,21	0 136	15
97.	Schöfflisdorf	15,519	· 6 1	70	631	357	988	+	9,515	+ 76	7 122	147
98.	Niederweningen .	13,390	29	524	1,763	584	2,347	+	8,355	+ 1,76	9 129	113
99.	Zürich†	1,150,789	6,192	10,911	118,609	461,223	579,832	+1	92,345	+ 80,65	6 1	1
100.	Wiedikon-Aussersihl .	5,848	107	- 22		_		+	18,847	-	2 49	_
101.	Enge	160,706	285	218	2,548	5,128	7,676	+	2,327	- 13	8 4	54
102.	Wollishofen	50,254	53	76	30,347	39,317	09,664	+	1,791	+ 22,37	9 35	4
103.	Bendlikon (Kilchberg) .	93,853	51	94	418	1,331	1,749	-	3,277	+ 19	4 13	126
104.	Rüschlikon	67,841	87	76	700	3,412	4,112	+	4,807	+ 37	9 24	84
105.	Thalweil	123,039	156	208	3,448	17,516	20,964	-	9,020	+ 10	7 8	23
106.	Oberrieden	39,505	46	132	1,646	2,018	3,664	-	2,650	- 32	3 42	93
107.	Horgen	137,858	450	218	6,547	15,111	21,658	+	6,514	+ 75	3 6	19
108.	Au (Zürich)	19,714	64	114	10	478	488	-	277	+	8 100	134
109.	Wädensweil	121,646	476	527	11,551	20,455	32,006	-	4,723		8 9	10
110.	Richtersweil	84,550	255	722	6,801	14,226	21,027	+	6,948			21
111.	Pfäffikon(Schwyz)	21,773	40	203		i	6,784	+	999		1	60
112.		36,676	110			1	8,125	+	1,254		1	50
113.		29,475	51	1,071	1,739		5,861	+	3,190			67
114.		18,920	76	825	ł	1	1,641	+	864		9 102	130
115.		11,674	15			1	1,151	1+	1,477			140
116.		11,494	16		1	!	869	+	1,909		1	149
117.		22,795	48		l .	1	3,500	+	3,112			97
			78	1	I		7,174		10			56
118.	Näfels-Mollis	20,183	1 10				4.11.4	-	107	- 1.00	DI 370	()()

^{*)} Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen. †) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen.

120. Glarus 81,798 281 736 7,004 14,3 121. Ennenda 20,905 52 23 1,208 6,3 122. Midlödi 21,571 38 19 559 1,7 123. Schwanden 56,529 96 908 4,896 9,8 124. Nidfurn-Haslen 19,974 25 36 519 1,7 125. Luchsingen 28,874 37 36 1,575 4,7 126. Diesbach 9,514 5 31 396 6 127. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,4 128. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,3 129. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,3 130. Urdorf 17,010 48 77 90 3 131. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,4 132. Bonstetten 16,345 43	(Liston Longoniihon 1901			Rangordnu der Station		
Übertrag 5,474,001 17,625 92,730 672,642 1,120, 119. Netstall 10,588 50 178 1,935 53 120. Glar us 81,798 281 736 7,004 14,1 121. Ennenda 20,905 52 23 1,208 6,6 122. Midlödi 21,571 38 19 559 1,7 123. Schwanden 56,529 96 908 4,896 9,3 124. Nidfurn-Haslen 19,974 25 36 519 1,7 125. Luchsingen 28,874 37 36 1,575 4,7 126. Diesbach 9,514 5 31 396 0 127. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,4 128. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,3 129. Altsetetten 135,150 119 298 </th <th>ng Total</th> <th>Personen</th> <th>Güter</th> <th>Per- sonen- zahl</th> <th>Güter- gewicht</th>	ng Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht	
Übertrag 5,474,001 17,625 92,730 672,642 1,120, 119. Netstall 10,588 50 178 1,935 53 120. Glar us 81,798 281 736 7,004 14,1 121. Ennenda 20,905 52 23 1,208 6,6 122. Midödi 21,571 38 19 559 1,7 123. Schwanden 56,529 96 908 4,896 9,3 124. Nidfurn-Haslen 19,974 25 36 519 1,7 125. Luchsingen 28,874 37 36 1,575 4,7 126. Diesbach 9,514 5 31 396 0 127. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,4 128. Lin thal 23,573 45 166 1,384 2,3 129. Altstetten 135,150 119 298 <td>n Tonnen</td> <td>Anzahl</td> <td>Tonnen</td> <td> </td> <td></td>	n Tonnen	Anzahl	Tonnen			
119. Netstall			500000000000000000000000000000000000000			
121. Ennenda 20,905 52 23 1,208 6,3 122. Mitlödi 21,571 38 19 559 1,7 123. Schwanden 56,529 96 908 4,896 9,8 124. Nidfurn-Haslen 19,974 25 36 519 1,7 125. Luchsingen 28,874 37 36 1,575 4,7 126. Diesbach 9,514 5 31 396 6 127. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,7 128. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,7 129. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,3 130. Urdorf 17,010 48 77 90 3 131. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,4 132. Bonstetten 16,345 43 220 1,35 1,5 133. Hedingen 18,214 157	965 7,900	- 1,263	+ 896	140	51	
122. Mitlödi 21,571 38 19 559 1,7 123. Schwanden 56,529 96 908 4,896 9,3 124. Nidfurn-Haslen 19,974 25 36 519 1,7 125. Luchsingen 28,874 37 36 1,575 4,7 126. Diesbach 9,514 5 31 396 6 127. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,8 128. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,1 129. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,3 130. Urdorf 17,010 48 77 90 3 131. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,4 132. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 133. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,7 134. Affoltern 50,792 175 <td>345 21,349</td> <td>+ 7,930</td> <td>+ 596</td> <td>21</td> <td>20</td>	345 21,349	+ 7,930	+ 596	21	20	
123. Schwanden 56,529 96 908 4,896 9,4 124. Nidfurn-Haslen 19,974 25 36 519 1,7 125. Luchsingen 28,874 37 36 1,575 4,6 126. Diesbach 9,514 5 31 396 6 127. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,7 128. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,7 129. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,3 130. Urdorf 17,010 48 77 90 3 131. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,6 132. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 133. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,7 134. Affoltern 50,792 175	513 7,721	- 1,252	- 1,688	93	53	
124. Nidfurn-Haslen 19,974 25 36 519 1,7 125. Luchsingen 28,874 37 36 1,575 4,7 126. Diesbach 9,514 5 31 396 6 127. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,4 128. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,7 129. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,3 130. Urdorf 17,010 48 77 90 3 131. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,3 132. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 133. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,7 134. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,5 135. Mettmenstetten 32,027 117 <td>767 2,326</td> <td>+ 2,408</td> <td>- 73</td> <td>87</td> <td>114</td>	767 2,326	+ 2,408	- 73	87	114	
125. Luchsingen 28,874 37 36 1,575 4,7 126. Diesbach 9,514 5 31 396 6 127. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,4 128. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,3 129. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,3 130. Urdorf 17,010 48 77 90 395 1,4 131. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,4 132. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 133. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,7 134. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,5 135. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3.5 136. Knonau 12,379 33 130 770 1,6 137. Zug 88,135 <td>452 14,348</td> <td>+ 5,661</td> <td>- 979</td> <td>31</td> <td>30</td>	452 14,348	+ 5,661	- 979	31	30	
125. Luchsingen 28,874 37 36 1,575 4,7 126. Diesbach 9,514 5 31 396 6 127. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,4 128. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,3 129. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,3 130. Urdorf 17,010 48 77 90 395 1,5 131. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,4 132. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 133. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,7 134. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,5 135. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3.5 136. Knonau 12,379 33 130 770 1,6 137. Zug 88,135 <td>735 2,254</td> <td>+ 1,699</td> <td>- 231</td> <td>99</td> <td>116</td>	735 2,254	+ 1,699	- 231	99	116	
226. Diesbach 9,514 5 31 396 0 227. Rüti (Glarus) 7,198 7 59 395 1,3 128. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,3 129. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,3 30. Urdorf 17,010 48 77 90 3 31. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,4 32. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 32. Bonstetten 50,792 175 955 2,957 8,5 33. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,7 34. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,5 35. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3,5 36. Knonau 12,379 33 130 770 1,6 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30	733 6,308	+ 1,956	+ 42	65	63	
28. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,3 29. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,3 30. Urdorf 17,010 48 77 90 3 31. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,4 32. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 32. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,7 34. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,5 35. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3.9 36. Knonau 12,379 33 130 770 1,6 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,3 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,5 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 <td>1,023</td> <td>+ 1,217</td> <td>+ 308</td> <td>145</td> <td>146</td>	1,023	+ 1,217	+ 308	145	146	
28. Lintthal 23,573 45 166 1,384 2,7 29. Altstetten 135,150 119 298 7,563 16,5 30. Urdorf 17,010 48 77 90 3 31. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,4 32. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 32. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 33. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,7 34. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,5 35. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3.9 36. Knonau 12,379 33 130 770 1,6 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,3 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,8 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5	1,800	+ 1,284		155	123	
30. Urdorf . 17,010 48 77 90 3 31. Birmensdorf . 32,697 58 214 1,339 2,4 32. Bonstetten . 16,345 43 220 1,335 1,5 33. Hedingen . 18,214 157 334 1,850 1,7 34. Affoltern . 50,792 175 955 2,957 8,5 35. Mettmenstetten . 32,027 117 301 1,718 3,5 36. Knonau . 12,379 33 130 770 1,6 37. Zug . 88,135 343 1,483 13,965 30,9 38. Cham . 51,366 86 240 11,575 19,8 39. Rothkreuz . 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon . 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon . <t< td=""><td>550 3,934</td><td>+ 2,706</td><td>- 1,468</td><td>79</td><td>87</td></t<>	550 3,934	+ 2,706	- 1,468	79	87	
31. Birmensdorf 32,697 58 214 1,339 2,4 32. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,5 33. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,5 34. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,5 35. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3,5 36. Knonau 12,379 33 130 770 1,6 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,4 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,5 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern	23,837	+ 20,471	+ 8,434	7	16	
32. Bonstetten 16,345 43 220 1,335 1,7 33. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,7 34. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,8 35. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3.9 36. Knonau 12,379 33 130 770 1,6 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,4 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,5 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,6 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132	363 453	+ 17,010	+ 453	116	155	
33. Hedingen 18,214 157 334 1,850 1,734 34. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,6 35. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3,9 36. Knonau 12,379 33 130 770 1,6 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,3 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,5 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,9 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,8 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,8 45. Killwangen 28,651 35	438 3,777	+ 32,697	+ 3,777	53	92	
34. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,5 35. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3.9 36. Knonau 12,379 33 130 770 1,0 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,3 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,5 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,5 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,5 45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22,391 51 103 9,120 <td< td=""><td>200 2,535</td><td>+ 16,345</td><td>+ 2,535</td><td>119</td><td>110</td></td<>	200 2,535	+ 16,345	+ 2,535	119	110	
34. Affoltern 50,792 175 955 2,957 8,5 35. Mettmenstetten 32,027 117 301 1,718 3.9 36. Knonau 12,379 33 130 770 1,0 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,3 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,5 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,5 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,5 45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22,391 51 103 9,120 <td< td=""><td>711 3,561</td><td>+ 18,214</td><td>+ 3,561</td><td>110</td><td>95</td></td<>	711 3,561	+ 18,214	+ 3,561	110	95	
36. Knonau 12,379 33 130 770 1,0 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,8 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,8 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,8 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,5 45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22,391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 16	987 11,944	+ 50,792	+ 11,944	34	38	
36. Knonau 12,379 33 130 770 1,0 37. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,8 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,8 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,8 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,5 45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22,391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 16	959 5,677	+ 32,027	+ 5,677	57	70	
87. Zug 88,135 343 1,483 13,965 30,43 38. Cham 51,366 86 240 11,575 19,56 39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,9 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,8 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,5 45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22,391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl <td>008 1,778</td> <td>+ 12,379</td> <td>+ 1,778</td> <td>132</td> <td>125</td>	008 1,778	+ 12,379	+ 1,778	132	125	
39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,9 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,8 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,5 45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22,391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 160 1,383 1,4 49. Mellingen 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen 8,093 19		+ 88,135	+ 44,450	17	7	
39. Rothkreuz 38,802 39 262 2,477 3,5 40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,8 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,5 45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22,391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 160 1,383 1,4 49. Mellingen 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen 8,093 19	942 31,517	+ 51,366	+ 31,517	33	12	
40. Gisikon 34,881 51 752 7,032 5,4 41. Ebikon 25,745 19 162 307 1,6 42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,9 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,5 45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22,391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 160 1,383 1,4 49. Mellingen 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen 8,093 19 53 687 5	6,421	+ 38,802	+ 6,421	44	61	
41. Ebikon	193 12,525	+ 34,881	+ 12,525	50	35	
42. Luzern 102,920 606 5,821 23,776 25,8 43. Schlieren 56,058 61 473 3,299 5,7 44. Dietikon 87,994 132 699 2,189 9,8 45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22.391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 160 1,383 1,4 49. Mellingen 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen 8,093 19 53 687 3	382 1,989	+ 25,745		72	119	
44. Dietikon	924 49,700	+102,920	+ 49,700	12	6	
45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22.391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 160 1,383 1,4 49. Mellingen 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen 8,093 19 53 687 3	736 9,035	+ 2,628	+ 436	32	46	
45. Killwangen 28,651 35 165 380 2 46. Wettingen 21,002 34 55 2,018 2,6 47. Baden-Oberstadt 22,391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 160 1,383 1,4 49. Mellingen 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen 8,093 19 53 687 3	363 11,552	+ 4,745	- 4,515	18	39	
47. Baden-Oberstadt 22.391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 160 1,383 1,4 49. Mellingen 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen 8,093 19 53 687 3	298 678	+ 4,339	- 214	67	151	
47. Baden-Oberstadt 22.391 51 103 9,120 2,8 48. Dätwyl 8,446 39 160 1,383 1,4 49. Mellingen 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen 8,093 19 53 687 3	669 4,687	+ 738	- 638	92	80	
49. Mellingen . . 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl . . 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen . 8,093 19 53 687 8	372 11,992	+ 519	- 728	84	37	
49. Mellingen . . 20,451 92 640 3,471 1,5 50. Mägenwyl . . 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen . 8,093 19 53 687 3	182 2,865	+ 113	+ 401	149	105	
50. Mägenwyl 3,532 12 22 4,719 6 51. Othmarsingen 8,093 19 53 687 3	5,010	+ 1,126	- 167	97	75	
51. Othmarsingen 8,093 19 53 687	5,384	+ 88		161	71	
	1,066	+ 1,611	+ 353	152	144	
	11,135			52	42	
	231 354			146	159	
	329 1,863			81	121	
55. Baden				5	18	
Übertrag 6,882,538 21,517 112,815 805,881 1,344,4						

T		~			Güter		Gegenü	iber 1891	Rangordnun der Statione		
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht	
	Anzabl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Total	Anzahl	Tonnen	-		
Übertrag	6,882,538	21,517	112,815	805,881	1,344,453						
156. Turgi	73,743	61	533	3,138	3,956	7,094	+ 4,164	+ 836	23	57	
157. Siggenthal	18,618	75	256	7,599	1,875	9,474	+ 2,434	- 638	107	45	
158. Döttingen-Klingnau.	23,037	59	517	1,577	2,265	3,842	+ 3,600	+ 871	82	89	
159. Brugg	86,531	2 52	3,976	13,606	7,383	20,989	+ 3,217	+ 528	19	22	
160. Schinznach	17,178	48	90	447	694	1,141	+ 560	+ 251	115	142	
161. Wildegg	41,223	68	331	10,996	7,262	18,258	+ 1,068	+ 3,094	40	26	
162. Ruppersweil	26,040	16	32	2 59	1,053	1,312	+ 8,563	+ 25	71	136	
163. Aarau	90,188	342	2,235	15,492	12,886	28,378	- 547	- 459	14	14	
Bötzbergbahn und fremde Bahnen .	586,677	5,173	55,563	839,386	316,554	1,155,940	+ 67,092	+ 53,487			
Rundfahrten	390,015	Windows.			_	-	+105,500				
Transitverkehr	130,259	1,674	135,428	453,940	453,940	907,880	- 21,021	- 70,160			
Total	8,366,047	29,285	311,776	2,152,321	2,152,321						
							8				

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

		der stbahn		der stbahn	Т	otal	Diff gegenü		
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen		Güter Fonnen
Dampfboote auf dem Zürichsee	16,355	6,792	14,443	4,080	30,798	10,872	+ 7,187	+	3,322
Rigibahnen und Vierwaldstättersee	2,203		1,169		3,372	-	- 39,464	-	28,269
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	71,168	36,722	70,640	218,821	141,808	255,543	+ 12,868	+	4,707
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	245,584	78,850	226,923	75,865	472,507	154,715	+ 4,232	_	2,957
Tössthalbahn	9,823	13,496	12,137	6,636	21,960	20,132	1		315
Südostbahn	55,868	4,903	24,449	5,801	80,317	10,704	+ 20,925	+	2,864
Ütlibergbahn				,	_		- 50		
Sihlthalbahn	-	1,095		216	_	1,311		+	1,311
Gotthardbahn und Italien	32,087	26,167	32,616	86,927	64,703	113,094	+ 56,910		70,423
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	131,563	121,978	137,486	163,598	269,049	285,576		+	20,127
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	53,216	15,183	47,715	204,699	100,931	219,882	- 3,116	_	7,574
K. Württemberg. Staatsbahn *	7,919	3,269	10,040	20,335	17,959	23,604			516
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen*	7,068	7,152	4,545	34,660	11,613	41,812			12,066
Österreich-Ungarn via Arlberg	5,476	947	4,514	17,748	9,990	18,695			768
Total	638,330	316,554	586,677	839,386	1,225,007	1,155,940	+ 120,799	+	53,487
 § Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen. * Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen. 	9						÷ ,		
	Bötzb	der ergbahn	Bötzbe	h der ergbahn					
	und	weiter	und	weiter					
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.									
Zürichsee-Dampfboote	19	3,773	22	340	41	4,113	+ 12	+	709
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	11,141	27,356	13,391	11,387	24,532	38,743	+ 445	-	4,767
Tössthalbahn	62	1,649	59	162	121	1,811	+ 5	-	561
Südostbahn	11,247	1,632	621	91	11,868	1,723	+ 382	-	1,066
Sihlthalbahn	-	277		9		286		+	286
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	479	1,027	265	459	744	1,486	+ 93	+	151
Gr. Bad. Bahn	68	269	3	461	71	730	+ 25	-	1,573
K. Württemberg. Staatsbahn	17	6		12	17	18	- 14	-	22
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	494	617	377	5,954	871	6.571	+ 2	+	1,529
Österreich-Ungarn via Arlberg	4,462	2,408	3,211	9,926	7,673	12,334	+ 688	-	2,206
Übertrag .	27,989	39,014	17,949	28,801	45,938	67,815			

	Von den Schweize und v	erbahnen	Schweiz	n Verein. erbahnen weiter	Т	otal	Di gegeni	ferer iber	
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen		Güter Fonnen
Übertrag .	27,989	39,014	17,949	28,801	45,938	67,815			
Zürichsee-Dampfboote	_	569		578	-	1,147	_	-	37
Vereinigte Schweizerbahnen	3,009	534	2,499	184	5,508	718	- 26	[-	658
Tössthalbahn	143	688	176	205	319	893	- 9) -	119
Südostbahn	8,563	1,029	2,121	233	10,684	1,262	+ 1,25	+	370
Sihlthalbahn	-	74	_	57	_	131		+	131
Gotthardbahn und Italien	3,226	4,395	2,967	26,094	6,193	30,489	+ 1,89	3 +	11,753
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	12,198	28,918	10,517	32,304	22,715	61,222	+ 3,13	1 -	5,483
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	656	3,749	679	120,737	1,335	124,486		1 -	5,313
K. Württemberg. Staatsbahn	21	993	13	11,292	34	12,285		3 -	1,487
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen		866		3,392		4,258		_	2,170
Österreich-Ungarn via Arlberg		7	_ = *	88		95		+	17
				~					
			111						
	Von	ı der	Nach	der	100				
	Tösstl	albahn	Tösstl	nalbahn					
Zürichsee-Dampfboote		51		84		135		+	36
Südostbahn		1		2		3	_	+	3
Sihlthalbahn		420				420		+	420
Gotthardbahn	4	223	7	670	11	893	_	3 -	311
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	4	806	7	1,638	11	2,444		2 +	112
Gr. Bad. Bahn	7	80	•	9,930		10,010			2,310
GI. Dad. Daini		00		9,950		10,010			2,010
		9		13					
	Von	der	Nacl	n der					
		stbahn	200.000	stbahn					
Zürichsee-Dampfboote				4		4			4
Sihlthalbahn		4		4		4		+	-
Gotthardbahn		1		5	10	6	-	+	6 226
	4		6	9.40	10		- 50		
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	161	. 62	3,870	349	4,031	411			167
Gr. Bad. Bahn	246	285	13,482	130	13,728	415			205
K. Württemberg. Staatsbahn	-	· ·	3,852		3,852		- 2,098		
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	59		2,776	_	2,835	-	+ 7		
Österreich-Ungarn via Arlberg	38	_	932		. 970		- 298	5	-
Übertrag .	56,321	82,765	61,853	236,777	118,174	319,542			
		,	,			,			

· ·		otthard Italien		Gotthard Italien	Т	otal		Dif gegenü		
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	P	ersonen		Güter Tonnen
Übertrag .	56,321	82,765	61,853	236,777	118,174	319,542				
Zürichsee-Dampfboote	_	90	_	97	_	187		-	-	43
Centralbahn		_	_		_		-	3		
Badische Bahn und weiter	80	10,714	164	14,783	244	25,497	-	47	+	4,339
Württemberg	309	7,053	520	1,692	829	8,745	-	34	+	1,511
Bayern und weiter	176	4,337	123	6,108	299	10,445	-	56	-	1,664
Oesterreich und weiter via Arlberg	8	_	_	_	8	_	+	2		-
	Schweiz.	n der Centralbahn weiter	Schweiz.	h der Centralbahn weiter	7					
Zürichsee-Dampfboote	_	1,266	_	895		2,161		*****	+	133
Aarg. Südbahn	235	930	619	1,018	854	1,948	+	414	+	849
Schweizerische Seethalbahn	1,334	605	1,692	222	3,026	827	+	582	+	25
Gotthardbahn und Italien	_	182		1,972	-	2,154		-	+	579
Gr. Bad. Bahn	1,119	592	865	3,741	1,984	4,333	-	76	+	1,351
K. Württemberg. Staatsbahn	194	21,251	225	1,439	419	22,690	+	33	+	14,054
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	729	10,498	941	24,245	1,670	34,743	-	1,448		2,662
Österreich-Ungarn via Arlberg	1,244	3,347	1,488	16,588	2,732	19,935	+	353	-	9,200
		n der en Bahn		h der en Bahn	×					
Zürichsee-Dampfboote		486		7	_	493			+	108
Bayern und Oesterreich	11	240	9		20	240		5	+	180
Total des Transitverkehrs	61,760	144,356	68,499	309,584	130,259	453,940	-	21,021*	-	35,080
Gesamttotal	700,090	460,910	655,176	1,148,970	1,355,266	1,609,880	+	99,778	+	18,407

^{*} Inbegriffen Wegfall von Z. Z. L. 18,855 31,486.

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Pe	rsonen	G	lüter	Distanz	Per	rsonen	G	üter
Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
					Übertrag	7,274,193	103,257,415	942,116	21,731,381
§ ·	3,561	3,561	1,850	1,850	41	23,955	982,155	16,126	661,166
2	68,837	137,674	5,847	11,694	42	17,168	721,056	12,197	512,274
3	171,903	515,709	8,694	26,082	43	33,686	1,448,498	11,034	474,462
4	465,411	1,861,644	22,427	89,708	44	10,035	441,540	13,828	608,432
5	978,121	4,890,605	15,227	76,135	45	30,501	1,372,545	62,133	2,795,985
6	381,445	2,288,670	43,517	261,102	46	16,930	778,780	134,565	6,189,990
7	393,369	2,753,583	18,860	132,020	47	16,347	768,309	6,183	290,601
8	305,019	2,440,152	16,583	132,664	48	4,919	236,112	4,646	223,008
9	466,710	4,200,390	21,449	193,041	49	14,335	702,415	25,747	1,261,603
10	214,383	2,143,830	8,873	88,730	50	213,130	10,656,500	136,598	6,829,900
11	371,319	4,084,509	26,491	291,401	51	15,094	769,794	41,756	2,129,556
12	206,580	2,478,960	15,191	182,292	52	16,173	840,996	25,536	1,327,872
13	267,410	3,476,330	11,332	147,316	53	8,207	434,971	6,761	358,333
14	178,710	2,501,940	13,721	192,094	54	17,298	934,092	11,669	630,126
15	132,472	1,987,080	40,670	610,050	55	8,767	482,185	4,580	251,900
16	149,018	2,384,288	8,647	138,352	56	22,982	1,286,992	27,903	1,562,568
17	172,897	2,939,249	13,485	229,245	57	80,245	4,573,965	24,224	1,380,768
18	176,754	3,181,572	27,185	489,330	58	71,649	4,155,642	18,075	1,048,350
19	129,134	2,453,546	30,903	587,157	59	5,640	332,760	12,297	725,523
20	59,187	1,183,740	11,510	230,200	60	8,680	520,800	3,254	195,240
21	146,389	3,074,169	16,970	356,370	61	2,298	140,178	4,727	288,347
22	83,946	1,846,812	45,591	1,003,002	62	14,504	899,248	8,485	526,070
23	228,293	5,250,739	19,778	454,894	63	2,472	155,736	11,923	751,149
24	56,457	1,354,968	16,007	384,168	64	5,264	336,896	4,350	278,400
25	148,812	3,720,300	19,850	496,250	65	9,018	586,170	5,601	364,065
26	52,314	1,360,164	7,189	186,914	66	6,675	440,550	5,270	347,820
27	440,732	11,899,764	44,330	1,196,910	67	96,893	6,491,831	29,825	1,998,275
28	112,562	3,151,736	34,231	958,468	68	1.810	123,080	6,671	453,628
29	105,131	3,048,799	11,915	345,535	69	31,772	2,192,268	9,272	639,768
30	96,707	2,901,210	23,526	705,780	70	3,259	228,130	34,939	2,445,730
31	24,474	758,694	8,841	274,071	71	8,381	595,051	7,011	497,781
32	170,856	5,467,392	176,939	5,662,048	72	6,094	438,768	20,696	1,490,112
33	31,573	1,041,909	18,122	598,026	73	8,849	645,977	17,980	1,312,540
34	82,659	2,810,406	49,760	1,691,840	74	9,009	666,666	7,963	589,262
35	19,467	681,345	8,185	286,475	75	1,423	106,725	3,454	259,050
36	22,390	806,040	7,305	262,980	76	28,131	2,137,956	3,520	267,520
37	14,551	538,387	3,547	131,239	77	8,521	656,117	28,236	2,174,172
38	31,166	1,184,308	29,992	1,139,696	78	716	55,848	6,318	492,804
39	85,719	3,343,041	16,788	654,732	79	3,595	284,005	4,856	383,624
40	27,755	1,110,200	20,788	831,520	80	1,878	150,240	1,926	154,080
Übertrag	7,274,193	103,257,415	942,116	21,731,381	Übertrag	8,160,496	153,028,962	1,764,251	66,903,235

_ 49 _

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Per	sonen	G	üter	Distanz	Pe	rsonen		Jüter
Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	8,160,496	153,028,962	1,764,251	66,903,235	Übertrag	8,330,850	169,039,222	2,018,373	91,898,062
81	8,163	661,203	7,668	621,108	121	378	45,738	2,195	265,595
82	3,589	294,298	3,334	273,388	122	885	107,970	5,525	674,050
83	37,313	3,096,979	36,736	3,049,088	123	183	22,509	277	34,071
84	2,982	250,488	5,227	439,068	124	6,956	862,544	4,850	601,400
85	3,314	281,690	1,670	141,950	125	3,581	447,625	1,543	192,875
86	1,723	148,178	6,938	596,668	126	323	40,698	78,053	9,834,678
87	747	64,989	2,343	203,841	127	383	48,641	1,720	218,440
88	3,206	282,128	2,154	189,552	128	1,414	180,992	689	88,192
89	21,301	1,895,789	17,936	1,596,304	129	225	29,025	229	29,541
90	303	27,270	1,827	164,430	130	173	22,490	437	56,810
91	2,316	210,756	3,392	308,672	131	112	14,672	1,238	162,178
92	4,966	456,872	1,426	131,192	132	4,713	622,116	51	6,732
93	1,138	105,834	4,747	441,471	133	1,274	169,442	18,656	2,481,248
94	10,919	1,026,386	6,984	656,496	134	207	27,738	568	76,112
95	3,475	330,125	2,230	211,850	135	53	7,155	121	16,335
96	1,120	107,520	1,995	191,520	136	687	93,432	740	100,640
97	9,281	900,257	11,118	1,078,446	137	167	22,879	778	106,586
98	324	31,752	1,210	118,580	138	441	60,858	39	5,382
99	511	50,589	10,660	1,055,340	139	229	31,831	1,407	195,573
100	2,513	251,300	8,672	867,200	140	303	42,420	3,208	449,120
101	2,356	237,956	4,769	481,669	141	143	20,163	276	38,916
102	4,137	421,974	594	60,588	142	. 28	3,976	4	568
103	447	46,041	3,500	360,500	143	157	22,451	118	16,874
104	753	78,312	1,901	197,704	144	162	23,328	520	74,880
105	614	64,470	15,309	1,607,445	145	90	13,050	5	725
106	6,176	654,656	3,159	334,854	146	4,363	636,998	314	45,844
107	22,162	2,371,334	20,634	2,207,838	147	316	46,452	965	141,855
108	956	103,248	22,179	2,395,332	148	4 17	2,516	28	4,144
109	656	71,504	1,638	178,542	149	40	5,960	17	2,533
110	1,177	129,470	5,838	642,180	150	4,210	631,500	6,135	920,250
Ш	1,109	123,099	858	95,238	151	401	60,551	60	9,060
112	206	23,072	868	97,216	152	199	30,248	106	16,112
113	1,020	115,260	714	80,682	153	11	1,683	1	153
114	2,812	320,568	2,700	307,800	154	42	6,468	1,393	214,522
115	240	27,600	23,134	2,660,410	155	63	9,765	51	7,905
116	597	69,252	2,115	245,340	156	381	59,436	193	30,108
117	39	4,563	595	69,615	157	3	471	450	70,650
118	4,419	521,442	1,905	224,790	158	164	25,912	153	24,174
119	844	100,436	2,480	295,120	159	3	477	5	795
120	430	51,600	965	115,800	160	5	800	6	960
Übertrac	8,330,850	169,039,222	2,018,373	91,898,062	Übertrag	8,364,335	173,542,202	2,151,497	109,114,648

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Per	sonen	G	üter	Distanz	Per	rsonen	G	lüter
Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	8,364,335	173,542,202	2,151,497	109,114,648	Übertrag	8,365,967	173,812,389	2,152,321	109,249,212
161	153	24,633	234	37,674	181	1	181		
162	6	972	7	1,134	182				
163	. 1	163		_	183				
164	624	102,336	506	82,984	184				
165	312	51,480	60	9,900	185	1	185		
166			4	664	186	1	186		
167	5	835	3	501	187				
168	41	6,888	3	504	188				
169	446	75,374		_	189				
170	38	6,460	3	510	190	3	570		
171	1	171	1	171	191	1		-	
172	_	_		_	192	28	5,376		
173	2	346	1	173	193	_			
174		·	1	174	194				
175	1	175	1	175	195				
176	1	176	_	_	196				_
177	_	-			197		_	_	
178	1	178	_		198				_
179					199	_			
180	_	_		-	200	-			_
Übertrag	8,365,967	173,812,389	2,152,321	109,249,212	207 210	1 44	207 9,240 225		_
	П				225	1 0 200 047		0.150.201	109,249,215
					Total	8,366,047	173,82 59	2,152,321	109,249,21
			8.7						
				9		2			
		- >,							
				*				28	
	8								
					x -	· ·			
									-
				8	6				
			I		1				1

8. Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenül	per 1891
A. Lebens- und Genussmittel:	1001	1004	mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande		101010		
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	205,689	194,840	_	10,84
2. Mehl und Mühlenfabrikate	49,749	49,163		58
3. Kartoffeln	25,532	29,103	3,571	
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	7,428	8,327	899	
5. Baumfrüchte	31,605	52,089	20,484	_
6. Weintrauben zur Weinbereitung	5,403	9,246	3,843	
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildbret	12,898	5,861		7,03
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	13,111	15,036	1,925	
9. Eier	4,465	5,246	781	
10. Kaffee	4,153	4,405	252	
11. Kaffee-Surrogate	4,250	3,992	-	25
12. Zucker, raffiniert	20,348	24,001	3,653	
13. Rohzucker	827	897	70	
14. Tabak, roh und fabriziert	2,987	3,265	278	
14. Labak, foli uliu labitziett		405,471		
II. In flüssigem Zustande	388,445		17,026	
15. Milch, einschliesslich kondensierte	10,611	17,854	7,243	-
16. Wein und Most, Speiseessig	61,665	76,915	15,250	Tillean
17. Bier	27,305	29,291	1,986	
18. Branntwein und Liqueur	1,860	2,545	685	antonio
19. Mineralwasser	2,608	2,859	251	
b) Gebrauchsmittel	104,049	129,464	25,415	**************************************
20. Hausrat und Effekten	18,044	19,644	1,600	-
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,717	3,102	385	No.
21. Ducher, Kunstgegenstande				
· -	20,761	22,746	1,985	
P. P	513,255	557,681	44,426	
B. Brennmaterialien:	E 4 0 1 9	51 000		9.09
22. Brennholz und Holzkohlen	54,813	51,880		2,93
23. Torf	6,753	4,920		1,83
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	412,570	370,337		42,23
	474,136	427,137		46,999
Baumaterialien :		150.055	0 10 10 1	
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	121,442	156,872	35,430	-
26. Backsteine, Ziegel	49,081	56,841	7,760	(marks)
27. Dachschiefer	4,476	4,207		26
28. Kalksteine, Gypssteine	6,258	6,690	432	ARMOND TO
29. Kalk und Gyps	30,088	38,738	8,650	_
30. Cement, Trass	46,354	51,089	4,735	_
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	6,253	6,752	499	
32. Asphalt	4,669	2,743		1,92
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	8,660	8,917	257	_
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen	134,645	102,879	_	31,76
, and a start of the start of t	411,926	435,728	23,802	
- I			THE REAL PROPERTY OF THE PERSON NAMED IN	
Übertrag . 1	1,399,317	1,420,546	21,229	-

Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüb	er 1891
	1991	1892	mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag .	1,399,317	1,420,546	21,229	
D. Metallindustrie:	20,000	39,244		CA
35. Eisen, roh und alt, Erze	39,888 52,224	54,776	2,552	64
36. Eisen, fabriziert (Art. des SpTarifs II)	10,403	9,329	4,002	1,07
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	19,509	23,995	4,486	1,0%
38. Eisenwaren (Art. des SpTarifs I)	5,259	6,545	1,286	
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	5,259	5,820	1,200	17
40. Maschinen, zusammengesetzte			110	14
41. Maschinenteile	26,062	26,172		
c. Textilindustrie: a) in Baumwolle.	159,344	165,881	6,537	
42. Baumwolle, roh	20,192	20,082	-	11
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	32,854	32,960	106	
44. Baumwollstoffe und -Waren	21,433	21,619	186	
45. Baumwollabfälle.	6,538	7,771	1,233	-
	81,017	82,432	1,415	
b) in Leinen, Hanf, etc.	4,460	3,579		88
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf 47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs, Hanf, etc	4,394	4,570	176	
				PI
c) in Seide.	8,854	8,149		70
48. Seidenabfälle, Cocons	453	363	_	9
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	8,095	10,517	2,422	
d) in Wolle.	8,548	10,880	2,332	_
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,697	3,325		37
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaren	6,385	7,299	914	and the last
	10,082	10,624	542	
F. Gerberei:	108,501	112,085	3,584	_
52. Felle und Häute	6,405	7,050	645	
70 D: 1	6,619	7,230	611	
	448	455	7	
	5,536	6.120	584	
55. Leder und Lederwaren				
3. Glas- und Tonwarenfabrikation:	19,008	20,855	1,847	
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (SpTarif I)	3,440	3,731	291	
57. ", Hohlglaswaren (SpTarif II)	6,120	7,999	1,879	
58. Tonwaren (SpTarif II)	4,268	4,405	137	
59. Tonröhren aller Art	3,386	3,860	474	
H. Papierfabrikation:	17,214	19,995	2,781	
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier-				is.
späne	15,678	14,563		1,11
61. Papier und Carton (A u. B)	7,998	10,462	2,464	
62. Packpapier, Packpappe (SpTarif I) .	4,268	5,053	785	
I. Strohindustrie,	27,944	30,078	2,134	
63. Strohwaren aller Art	657	557		10
$\ddot{ ext{U}} ext{bertrag}$.	1,731,985	1,769,997	38,012	
		: = 0 T T T O O O O O	0 D (T o T 2 H 40/	-

Verkehr nach den Warengattungen.

	4001	1800	Gegenüb	er 1891
	1891	1892	mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,731,985	1,769,997	38,012	_
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fass-			п	
dauben	26,247	22,981	-	3,260
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	3,369	3,541	172	-
66. Holzwaren	6,075	7,048	973	
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:	35.691	33,570	Distriction Control Control Con-	2,12
67. Farben und Farbwaren	5,273	5,719	446	
68. Farbholz	1,342	1,393	51	
69. Farberden	2,497	2,120		37
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate,	_,			
Erdsalze und dergl	5,604	7,151	1,547	_
71. Soda	11,267	10,909		35
72. Salz (Koch- und Viehsalz).	17,373	18,437	1,064	
73. Säuren, Laugen, Beizen	11,562	13,292	1,730	
74. Weinstein und Weinhefe	472	750	278	
75. Fett und Fettwaren, Seifen, Kerzen	10,233	11,251	1,018	
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl	1,989	1,897		9
77. Stärke, Stärkemehl	3,625	3,782	157	_
78. Chinarinde	3	2	- 101	
79. Mineralöle (Petroleum)	17,219	22,914	5,695	
00 77 1111 7 51	7,119	8,724	1,605	
80. Vegetabilische Ole	4,866	5,440	574	
_	421	944	523	
	678	967	289	
82b. (95.) Zündwaren			209	
83. Sprit	8,631	7,977 42,798		65
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	30,423		12,375	
85. Eis	912	4,450	3,538	
86. Heu und Stroh	9,151	13,331	4,180	
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller	0.000	0.004	1 000	
Art	2,328	3,331	1,003	_
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	2,669	3,035	366	_
89. Düngmittel aller Art	43,668	49,296	5,628	,
M. Hülfsmittel zum Transport:	199,325	239,910	40,585	THE RESIDENCE SHOWING
90. Fahrzeuge	16,042	12,575		3,46
91. Leere Gebinde und Emballagen	20,435	22,633	2,198	
N. Nicht rubrizierte Waren:	36.477	35,208		1,26
92. Einzelsendungen	8,042	8,544	502	
93. Sammelladungen	7,104	15,065	7,961	
94. Übrige Wagenladungen	11,825	5,588	1,001	6,23
or. ourige wagemadungen	-		2.000	0,40
T) ' ("	26,971	29,197	2,226	_
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	25,559	44,439	18,880	
Total .	52,530	73,636	21,106	
Gesamttotal .	2,056,008	2,152,321	96,313	

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

schnittl.			Kommen	£	:	:								Einnahmen
Bahn-		:	:	Personen	Gepäck	Güter	per	per Wagen-		per	per Bahnkilometer	ometer		per
länge	Fersonen	Gepack	Guter	Personen- kilometer	per Tonnen- kilometer	per Tonnen- kilometer	Zugskilometer	achsenkilom.	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	Bahnkilom.
Kilometer	r Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	113,000	-	29,000	5.52	Ì	15.95	-	I	6,239	501	09	4,625	11,425	254
		Ĭ	34,000	6.04	I	16.59			7,860	521	159	5,640	14,180	238
		1	58,013	5.02	l	13.32	1	1	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858 156.5		1	49,603	5.08		14.67	1	and the	9,458	653	294	7,277	17,682	520
	198,093	I	62,456	5.20	1	15.25	1	21.25	10,305	909	371	9,526	20,808	430
178	192,862		87,353	5.32	1	14.56	1	22.44	10,265	219	545	12,720	24,144	2,057
	220,056	1	134,433	5.20	1	12.92	2. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
	237,963	1	139,487	5.10	1	12.35	6. 19	20.54	12,129	089	479	17,268	30,556	2,145
	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	685	503	15,994	29,981	2,515
	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27		19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25		19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80		18.23	12,424	652	099	19,480	33,216	1,632
	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60		17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00		17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80		17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40		18.65	15,018	192	875	27,315	43,969	3,215
	361,429	1.595	234,098	4.43	53.20	10.00		17.46	16,010	849	292	23,520	41,144	4,293
	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00		16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80		16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00		16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80		16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04		17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37		18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982
	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39		19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031
	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27		19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833
	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27		19.45	9,274	299	358	13,618	23,817	1,770
	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11		19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963
	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
	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5.03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.13	4.89	18.81	9,474	929	543	13,149	23,842	2,445
	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	9.20	4.86	18.83	9,334	741	299	13,795	24,437	2,427
	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	9.12	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.77	4.87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685
	236,002	1,333	178,904	4.46	56.33	8.92	5. 00	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685
	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
	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	9.00	4.55	18.01	11,055	805	464	16.571	28.895	1.651
1809 622	F 70 7 MO										1	1 - 22		- 1006-

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Nordostbahnnetz, nämlich das frühere mit 571 und die demselben vom 1. Januar 1892 an einverleibte Linie Zürichbezw. Altstetten-Zug-Luzern mit 62 Kilometer, zusammen 633 Kilometer, sondern auch die Linien Brugg-Basel mit 58 und Koblenz-Stein mit 26 Kilometer. Zu erinnern ist auch hier, dass bei der Luzernerlinie im Vorjahr, da sie noch eine selbständige Unternehmung bildete, die Bahnlänge bis Zürich mit 67 Kilometer, im Berichtsjahr zufolge der erfolgten Einverleibung ins Nordostbahnnetz, nur bis Altstetten mit 62 Kilometer berechnet ist, was bei Vergleichung der auf die Bahnlänge bezogenen Durchschnittsziffern im Auge behalten werden muss.

Die durchschnittliche Länge dieses Betriebsnetzes stieg von 692 Kilometer im Jahr 1891 auf 702 Kilometer im Berichtsjahr, nämlich um 4 Kilometer für die im Vorjahr nur ab 12. August 1891 in Berechnung gezogene 7 Kilometer lange Linie Dielsdorf-Niederweningen und um 11 Kilometer infolge Eröffnung der 26 Kilometer langen Linie Koblenz-Stein am 1. August 1892, wogegen das Stück Altstetten-Zürich mit 5 Kilometer in Wegfall kommt.

1. Ausgaben.

3	891						1	892	
Bet. Bahnlänge	riebene 692 K						Bet Bahnlänge	riebene 702 K	
Fr.	Cts.	Prozente					Fr.	Cts.	Prozente
492,951	21	3.86	I. Allgemeine Verwaltung	, 1	٠, -		488,564	49	3.66
2,577,385	85	20.16	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn				2,751,465	40	20.63
3,977,616	21	31.12	III. Expeditions- und Zugsdienst .			."	4,139,614	36	31.05
4,178,116	81	32.69	IV. Fahrdienst				4,307,896	85	32.31
1,555,691	_	12.17	V. Verschiedene Ausgaben				1,646,662	78	12.35
12,781,761	08	100	Totalausgaben				13,334.203	88	100
Manager and the same and the sa									

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergiebt eine Vermehrung von Fr. 552,442.80 Cts.

Es hätte sich fragen können, ob nicht in dieser Gegenüberstellung, um richtige Vergleichsziffern zu erhalten, die Posten der 1891er Rechnung um diejenigen Beträge zu vermehren seien, welche im Jahr 1891 direkt der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern belastet worden sind, mit Ausnahme des Pachtzinses von Fr. 50,000. — für Mitbenutzung der Strecke Zürich-Altstetten, welcher im Berichtsjahr überhaupt aus den Rechnungen verschwindet; die Plus-Ziffer im Total würde dann noch Fr. 356,259.03 Cts. betragen. Dieses Verfahren hätte indes Komplikationen zur Folge, weil auch die Verkehrsziffern des Jahres 1891 entsprechend rektifiziert und die Durchschnittsziffern früherer Jahre in der Tabelle b, sowie die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben für eine Reihe von Jahren zurück umgerechnet werden müssten, weshalb davon Umgang genommen wurde. Dagegen soll bei Besprechung der einzelnen Ausgaben-Titel hierauf Rücksicht genommen werden.

Der Ausgaben-Vermehrung von Fr. 552,442.80 Cts. geht parallel eine Vermehrung der Fahrleistungen um 189,384 Zugskilometer, wodurch jene in erster Linie erklärt wird. Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergiebt sich, dass der Betrieb im Berichtsjahr pro Zugskilometer Fr. 2.76 Cts. (1891: Fr. 2.75 Cts.), pro Lokomotivkilometer Fr. 2.58 Cts. (1891: Fr. 2.58 Cts.) und pro Wagenachskilometer 11,15 Cts. (1891: 10,71 Cts.) gekostet hat, also hinsichtlich der Zugs- und namentlich der Wagenachskilometer teurer geworden ist.

Zu den einzelnen Rechnungsrubriken machen wir nachstehende Bemerkungen:

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel ist der einzige, welcher nicht an den Mehrausgaben partizipiert, im Gegenteil eine Minderausgabe von Fr. 4,386 aufweist. Während nämlich für Sitzungsgelder des Verwaltungsrates und seiner Kommissionen, für Wiederbesetzung der zweiten Buchhalterstelle und für Anstellung eines weitern Gehülfen auf dem Rechnungsbureau, sowie für Gehaltserhöhungen etwa Fr. 5800. — mehr verausgabt wurden und der Anteil der Nordostbahn an den Konferenzkosten des schweizerischen Eisenbahnverbandes sich um Fr. 2000. — geringer stellte, betrug die Vergütung der Bauconti für administrative Bauleitung Fr. 8400 mehr, so dass die bezeichnete Minderausgabe bleibt.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 174,079. 55 Cts. Zieht man hievon ab diejenigen Beträge, welche im Jahr 1891 direkt der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern belastet worden sind, oder vermehrt man die zur Vergleichung herangezogenen 1891er Ziffern um die nämlichen Posten, was auf dasselbe herauskommt, so bleibt noch eine Mehrausgabe von Fr. 53,500. —, welche wie folgt begründet wird: Anstellung von Bahnwärtern für die am 1. August 1892 eröffnete Linie Koblenz-Stein, Anstellung von besondern Ingenieuren und Monteuren für Brücken und für Weichen- und Signalverriegelungen, vermehrte Kosten für Ablösungen infolge des Arbeitszeitgesetzes und vermehrte Bahnbewachungskosten infolge des eidgenössischen Schützenfestes (Kap. II A); Erstellung einer Futtermauer im Einschnitt zwischen Cham und Rothkreuz, von Schutzbauten an der Rheinhalde bei Dachsen, einer Stützmauer unterhalb Charlottenfels bei Neuhausen, von Böschungsmauern im Einschnitt zwischen Dätwyl und Mellingen, sowie Brückenverstärkungen (Kap. II B a 1); Umbauten und Einrichtung grösserer Bureaux im Güterschuppen III des Bahnhofes Zürich, Versetzen der Verladrampe auf der Station Amrisweil und Umbauten am Aufnahmsgebäude der Station Etzweilen (Kap. II B a 3); Umbau von Barrieren und Ergänzung von Einfriedigungen (Kap. II B a 5).

Die Mehrausgaben für Erneuerung des Oberbaues (Kap. II.Bb), betragend Fr. 65,642.29 Cts., fallen hauptsächlich auf Einzelauswechslung von Schienen, Schwellen, Weichen und Kreuzungen.

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Vo	n	Profil	11	aus	Eisen	auf	Profil	∇	aus	Stahl	mit	Eisenschwellen		5192	m
מ		17	III	27	22	17	77	V	27	77	77	"		2278	37
"		77	S. N. B.	39	"	77	17	V	22	57	77	77		4581	27
"		, 77	V	77	77	27	"	V	77	17.	77	"		17484	22
17		17	Nebenlinien	77	77	27	" "	V	27	17	17	77		112	99
. 17		77	II	n.	"	27	77	V	99	77	77	Holzschwellen		138	22
77		77	III	"	77	17	77	V	22	77	77	77		513	22
77		77	V	77	17	77	77	V	77	77	77	n	• .	7	99
17		"	S. N. B.	22	77	77	"	V	27	37	27	77		48	77
37		n	Nebenlinien	17	11	27	17	V	77	17	33	77		1486	22
יו		27	II	"	77	77	77	V	n	Eisen	22	27		1608	- 17
77		"	III	. 11	77	77	27	V	77	77	17	77		389	77
77		77	IV	77	77	77	37	V	39	77	77	77		5	77
17		"	II	17	37	17	**	Ne	benli	nien au	ıs Sta	ahl mit Holzschwe	ellen	414	99

34,255 m Geleise.

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

Schienen vom Normalprofil V

 $630,539 \text{ m Geleise} = 81,1 \, ^{0}/_{0}$

von andern Profilen

147,345 , = 18,9 $^{\circ}/_{\circ}$

Von den 630,539 m Geleise vom Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen 546,224 $m = 86,6^{\circ}/0$

Eisenschienen 84,315 " = $13,4^{0}/0$

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 285,699~m=36,7~0/0.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 161,998. 15 Cts. Dieselbe ist entstanden durch Anstellung von Stations- und Zugs-Personal für die neue Linie Koblenz-Stein, durch Personalvermehrung, welche zur vollständigen Durchführung des Arbeitsgesetzes und zur geordneten Besorgung der vermehrten Fahrleistungen auf dem ganzen Netz notwendig war, sowie durch ausserordentlichen Aufwand wegen des eidgenössischen Schützenfestes.

IV. Fahrdienst. Dieser Titel partizipiert an der Ausgabenvermehrung mit Fr. 129,780. 04 Cts., grösstenteils zufolge der Zunahme der Fahrleistungen um 220,875 Lokomotivkilometer. Ferner haben dazu folgende Faktoren beigetragen: Anstellung von Maschinenpersonal für die neue Linie Koblenz-Stein, Personalvermehrung, welche zur vollständigen Durchführung des Arbeitsgesetzes erforderlich war, Einrichtung eines neuen Dépôt in Brugg, Verstärkung des Personals für Wagenreinigung, und Gehaltsaufbesserungen. Besonders zu erwähnen ist der Titel IV B a 1 "Brennmaterial für die Lokomotiven". Trotzdem die Kohlenpreise etwas billiger geworden sind, betragen die Kosten des Brennmaterialverbrauchs doch über Fr. 68,000 mehr als im Vorjahr. Dazu hat ausser der erwähnten Vermehrung der Fahrleistungen ein durchschnittlich stärkerer Kohlenverbrauch: 9,6892 kg per Lokomotivkilometer gegen 9,4767 im Vorjahr mitgewirkt. Diese Zunahme des Kohlenverbrauchs hat die bereits in frühern Geschäftsberichten erwähnten, noch immer fortwirkenden Ursachen: vermehrte Anwendung der kontinuierlichen Bremse und der Dampfheizung, sowie die Zunahme der toten Lasten bei Personen- und Güterzügen; auch mag für die Wintermonate der Umstand noch mitgewirkt haben, dass eine grössere Zahl von Lokomotiven im Freien übernachten musste. Zu diesem Ausgabeposten wird noch bemerkt, dass beschlossen wurde, für das Jahr 1892 und für künftig dem Kap. IV B a 1 durch Kap. IV B b 1 den Wert des durch die Beheizung der Personenwagen mit Dampf absorbierten Brennmaterials der Lokomotiven à 3 Cts. per Dampfheizungs-Kilometer vergüten zu lassen; für das Berichtsjahr betrug diese Vergütung bezw. Umbuchung Fr. 11,198. 28 Cts. Die Reparaturkosten der Lokomotiven (Kap. IV C a 1) sind etwas gestiegen, diejenigen der Wagen (Kap. IV C a 2 u. 3) dagegen zurückgegangen; die Ursache dieser Erscheinung mag darin liegen, dass die Lokomotiven, weil bestelltes neues Material noch nicht abgeliefert war, durchschnittlich stärker beansprucht werden mussten (38,628 km. gegenüber der als normal angenommenen Leistung von 35,000 Km.), was bei dem ältern zur Ausrangierung bestimmten Material noch grössere Kosten für Instandhaltung verursachte, während bei den Wagen neues Material in erheblicher Anzahl in Betrieb gesetzt werden konnte.

Die beträchtlichen Minus-Differenzen, welche Kapitel IV C b (Erneuerung des Rollmaterials) im Jahr 1892 gegen 1891 zeigt, haben ihren Grund in vermindertem Bedarf an Ersatzstücken für Lokomotiven und Wagen und einer Beschränkung in der Ausrangierung baufälliger Güterwagen. Im übrigen sind nähere Angaben aus Abschnitt 2 "Statistik des Betriebsdienstes" ersichtlich.

V. Verschiedene Ausgaben. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 90,971. 78 Cts. gegenüber 1891 erwachsen, die wir in der Hauptsache begründen wie folgt: Fr. 48,531. 18 Cts. kommen auf Rubrik V A 1 "Pacht- und Mietzinse für Mitbenützung fremder Bahnhöfe und Bahnstrecken", zumeist deshalb, weil die Entschädigung für den Bahnhof Luzern samt Zufahrtsstrecke, welche bisher der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zur Last fiel, erstmals in unserer eigenen Rechnung erscheint. Die bezüglichen Vergütungen haben für 1892 Fr. 44,445. 85 Cts. betragen; der Rest von Fr. 4,085. 33 Cts. verteilt sich auf verschiedene Bahnhöfe. Des Fernern erzeigen die Rubriken V C 3 "Unfallentschädigungen" ein Plus von Fr. 135,646. 89 Cts. und V C 8 "Verschiedenes" ein solches von Fr. 20,317. 52 Cts. Erstere Vermehrung beruht auf den Vergütungen, welche (wie im Abschnitt II näher nachgewiesen ist) nach dem Übereinkommen vom 5. September 1885 bisher der Jura-Simplonbahn an die von dieser ausgerichteten Entschädigungen aus den Unfällen bei Mönchenstein und Zollikofen mit Fr. 149,022. 98 Cts zu leisten waren. Die letztere bezieht sich auf den Nordostbahnanteil an den Kosten für die provisorischen Bauten in Glarus und Ennenda, welche wegen des eidgen. Schützenfestes daselbst erstellt werden mussten. Hinwieder sind an Miete für fremdes Rollmaterial Fr. 76,242. 44 Cts. weniger verausgabt worden, was sich aus den auf pag. 62 gegen 1891 ausgewiesenen Minderleistungen fremder Wagen auf dem Netze der Nordostbahn erklärt. Unter Rubrik VC 4 "Transportversicherungen" sind bisher auch die durch Zusammenstösse entstandenen Schäden an Rollmaterial eingereiht worden; mit dem ab 1. Januar 1892 in Kraft gesetzten neuen Regulativ für den Versicherungsfonds werden derartige Kosten nunmehr unter den Rubriken IV C a 1-3 "Unterhalt des Rollmaterials" gebucht, wodurch sich die Ausgaben der vorgenannten Rubrik V C 4 für 1892 um Fr. 35,007. 93 Cts. reduziert haben. Endlich ist auf Rubrik VC6 "Steuern und Abgaben" eine Minderausgabe von Fr. 13,698. 77 Cts. zu verzeichnen, zufolge einer dem geringeren Reinertrag pro 1891 gegen 1890 entsprechend reduzierten Konzessionsgebühr für 1891 um Fr. 13,800.

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

	Übertrag vom Jahr 1891 .					289 Fälle	
	Neu hier angebracht					1,667	
	Von fremden Bahnen überwiesen					695 "	
					Total	2,651 Fälle	
	Erledigt wurden im Berichtsjahre					2,303 "	
	Unerledigt blieben			,		348 Fälle	
	der Nordostbahn teils an die Reklam ädigungen auf Kap. V. C 4 beziffern					0	69,793.96 Cts.
gegenüb	er einer reklamierten Summe von F	Fr. 134,175), —				
**					2		

Davon sind abzurechnen an Rückerstattungen von anderen Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern

Fr. 26,132.60 Cts.

43,661.36 ,

An den Bruttoausgaben partizipieren:

Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von .

a)	Gänzlicher Verlust	· 1			Fr.	8,172.	55	Cts.
b)	Beschädigungen .			, .	22	32,498.	95	77
()	Versnätungen					29 122	46	

Total

Fr. 69,793. 96 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

		-									
Getreide							٥	Fr.	24,730.	40	Cts.
Mehl .								17	1,322.	29	22
Wein .				 			. ,	33	6,168.	17	22
Sprit und Öl								27	4,825.	11	77
Kolonialwaren								11	6,800.	67	77
771								"	3,363.	04	27
Baumwollwar								27	7,818.	03	"
Holzwaren								77	2,187.	78	77
Glaswaren								n	896.	84	22
								12	11,395.	73	"
Aus dem Per	soner	ntrans	port					12	285.	90	12
						Tota		E _n	69,793.	0.6	Cto
						TOU	71	r.I.	00,000.	00	CID.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr wurden die 2 im Vorjahr auf den Altmaterialwert abgeschriebenen Lokomotiven C^{3T} 121 und 122 abgebrochen; ferner wurden abgeschrieben die Lokomotiven C^{3T} 123 und 126. Neu in Dienst gesetzt wurden 6 Tenderlokomotiven der Serie A² (No. 287–292), 2 Personenzugslokomotiven der Serie A^{2T} (No. 51 und 52) und 12 Güterzugslokomotiven der Serie C^{3T} (No. 161–172), so dass zu Ende des Jahres 166 Stück vorhanden waren, d. h. 16 Stück mehr als im Vorjahr.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 132 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteinteilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschungen, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangierdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 117, wovon 91 im Strecken- und 26 im Rangierdienst. Jene 132 Lokomotiven haben im ganzen 5,872,109 Kilometer, nämlich im Fahrdienst* 5,177,747 und im Rangierdienst* 694,362 zurückgelegt (1891: 5,662,238 Kilometer, wovon 4,956,872* im Fahr- und 705,366** im Rangierdienst). Durchschnittlich waren in der Werkstätte 15 Lokomotiven.

In den angegebenen Rangierzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangierdienst, welche sich für 1892 auf 231,192 Kilometer (1891: 219,673**) beziffern.

^{*} Die vom 1. Januar bis 31. Mai und 1. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 73 und 78 und vom 1. Juli bis 15. September in den Schnellzügen 75 und 76 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (36,573) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

^{**} Die Rangierstunde wurde im Berichtsjahre zu 6 Kilometer berechnet.

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

		Fahrplan- mässige Zugs- kilometer	Extrazugs- Kilometer	Total der Zugs- kilometer	Vorspann- Kilometer	Nutz- Kilometer	Material- transport Kilometer	Leer- · fahrten- Kilometer	Total der Kilometer
•	Schnell- und Personenzüge	3,161,316	39,550	3,200,866					
Ti.	Gemischte Züge	214,693		214,693	100.010	4 446 044	10.050	69.405	4 505 500
Eigenes Netz	Güterzüge	557,104	286,763	843,867	186,618	4,446,044	16,059	63,425	4,525,528
	Total	3,933,113	326,313	4,259,426					
	Schnell- und Personenzüge	304,335	1,247	305,582					
Bötzbergbahn mit	Gemischte Züge	31,802		31,802	04.400	000.010	201	15 505	0.10.151
Koblenz-Stein	Güterzüge	129,916	95,105	225,021	64,408	626,813	891	15,767	643,471
	Total	466,053	96,352	562,405					
Führung der Arlbergzüge		8,540		8,540	_	8,540			8,540
Aushülfe an schweizerische Bahnen		156		156	_	156	_	52	208
Total* 1892 1891		4,407,862 4,186,534	422,665 454,609	4,830,527 4,641,143		5,081,553 4,862,294	16,950 13,650	79,244 80,928	5,177,747 4,956,872
plus 1892 minus "		221,328	3 1, 944	189,384	29,875	219,259 —	3,300 —	1,684	220,875

^{*)} Die vom 1. Januar bis 31. Mai und 1. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 73 und 78 und vom 1. Juli bis 15. September in den Schnellzügen 75 und 76 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (36,573) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

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

					1891	1892	
Verbrauch an Steinkohlen				Kgr.	46,426,775	49,663,327	
" Tannenholz				Ster	1369,5	1262,6	
Totalverbrauch (Ster Tannenl	nolz in St	einkoh	ılen-				
einheiten reduziert) .				Kgr.	46,974,575	50,168,367	
Verbrauch an Schmiermateri	al			77	80,714	86,547	
Kosten des Brennmaterials				Fr.	1,254,221. 15 Cts.	Fr. 1,310,822.10 Cts.	
n n n	er 100 K	Kgr		77	2.67 "	, 2.63 ,	
" Schmiermaterials			*1	77	35,866.88 "	, 37,976.55 ,	
n n n	per 1 K	gr		Cts.	44,4	Cts. 43,8	
" für Putzmaterial,	Beleuchtu	ng,	Ver-				
packung, Wasserpumpen u	and Streu	sand		Fr.	54,506.34 Cts.	Fr. 58,579. 22 Cts.	
Erneuerungs- und Reparatur	kosten .			77	540,094.18 ,*	" 587,875.1 7 "*	
Totalkosten				99	1,884,688.55 "*	, 1,995,253.04 ,*	

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

				1891	1892
Verbrauch an Brennmaterial			Kgr.	8,457,092	9,076,563
" Schmiermaterial .			n	20,670	20,391
Kosten des Brennmaterials			Fr.	225,183. 13 Cts.	Fr. 237,156.50 Cts.
" Schmiermaterials			97	9,185.60 "	, 8,947.52 ,
" für Putzmaterial, Beleuchtung,	Verpa	ckung,			
Wasserpumpen und Streusand .			77	10,171.94 "	, 10,471.40 ,
Erneuerungs- und Reparaturkosten .			77	67,746.27 "*	, 78,837.03 ,*
Totalkosten			22	312,286.94 "*	" 335,412. 45 "*

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahre wurden 1 baufälliger und 3 zertrümmerte Personenwagen (B⁴ 702 B^c 877, C 1190 und 1207) vom Inventar abgeschrieben, dagegen 20 neue Personenwagen (A^{B3} 251-258 und C³ 1502-1513) dem Betriebe übergeben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1892 vorhanden:

523 Stück mit 1169 Achsen und 21,715 Sitzplätzen.

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahr wurden 24 gedeckte und 7 offene alte und ausrangierte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen 100 neue gedeckte Güterwagen (Serie $K^{R\,1}$) und 30 neue offene Steintransportwagen (Serie $M^{R\,2}$) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

Detaillierte Angaben über den Bestand der Wagen, beziehungsweise die Verteilung 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.H., a III und b II.

Leistungen. An Achskilometern wurden zurückgelegt:

- 1. Von den Nordostbahnwagen:
 - a) Auf den eigenen Linien:

		1891		1892	
Personenwagen		29,414,927		32,844,959	
Gepäck- und Güterwagen		21,614,288	51,029,215	23,264,935	56,109,894
b) Auf fremden Bahnen:					
Personenwagen		4,601,768		5,226,075	
Gepäck- und Güterwagen		41,188,522	45,790,290	40,952,408	46,178,483
	Total:		96,819,505	-	102,288,377

^{*} In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 130,182.06 Cts. (1891: Fr. 125,896.83 Cts.) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 110,333.18 Cts. welche zur Abschreibung von vier ausrangierten Lokomotiven aufgewendet werden.

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

	1891		1892
Personenwagen	4,703,889		3,582,331
Gepäck- und Güterwagen	. 58,889,660		54,865,326
Schweizerische Bahnpostwagen	4,664,089	68,257,638	5,061,134 63,508,791
3. Von den Nordostbahnwagen und	l fremden Wagen:		
zusammen auf der Nordostbahn		119,286,853	119,618,685

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 19,079 Kilogramm, wofür Fr. 4150.21 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 18,432.5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 4236.97 Cts. im Vorjahr. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 6269 Achskilometer zurückgelegt (1891: 6471).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 418,986.41 Cts. (1891: Fr. 425,011.55 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 11,484.15 Cts. (1891: Fr. 23,147.10 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen verwendeten Fr. 138,354.19 Cts. (1891: Fr. 205,839.66 Cts.), sowie die für neue Installationen verausgabten Fr. 27,415.82 Cts.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

		*	F	ahrdier	ıst .			D	
	В2Т.	A 2 und	12 12T	C2T u.	T7 9	То	tal	Rangie	rdienst
	B. 1	A^{2T}	A ³ u. A ³ T	Сзт	E 2	1891	1892	1891	1892
a) Štand und Leistungen.				300					
Zahl der Lokomotiven	43	19	22	52	4	124	140	26	26
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen Km. im Materialtransport , , in Leerfahrten , ,	1,633,987 2,315 28,954	552,890 - 2,211	1,108,169 - 4,497	1,604,910 11,536 38,668		4,862,294 13,650 80,928	5,081,553 16,950 79,244	_	
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,665,256	555,101	1,112,666	1,655,114	189,610	4,956,872	5,177,747	925,039	925,554
Im tägl. Durchschnitt Kilometer (1892) Beförderte Wagenachskilometer per Fahrkilometer (1892) 1891	4,549.8 4,791.8 29,335,251 17.61 18.57	1,516.6 1,041.5 9,323,427 16.79 16.69	$\begin{array}{r} 3,040 \\ 3,039 \\ 24,165,677 \\ 21.72 \\ 22.10 \end{array}$	$\begin{array}{r} 4,524.9 \\ 4,160.8 \\ 53,347,505 \\ 32.28 \\ 34.62 \end{array}$	518 547 2,660,989 14.03 13.25	13,580. ₁ *118,519,201 	14,149.3 *118,832,849 **22.95	2,534.3 ———————————————————————————————————	(231,192) 2,528.8 — — — —
b) Kosten des Brennmaterials. Verbrauch im ganzen Kg.	13,726,972	4 538 550	11 055 255	19,366,684	1 480 806	46,974,575	50,168,367	8 457 099	9,076,563
", per LokomKilom. Kg 1892 1891 Kosten im ganzen Fr Fr	8.2431 8.2818 358,663.06 21.5381 22.1126	8.1761 7.9617	9.9359 9.5178	11.7011 11.5038 506,019.51 30.5732 30.7152	7.8097 7.8032	9.4767	9.6892 1,310,822.10 25.3161	9.1424	9.8066
c) Übrige Unterhaltskosten.					1				,
Verbrauch an Schmiermaterial Kg. " per LokomKilom. Kg (1892) Kosten des Schmiermaterials Fr. " per LokomKilom Cts. (1892) Kosten für Beleuchtung, Reinigungs-	$\begin{array}{c} 24.481 \\ 0.0147 \\ 0.0141 \\ 10,742.20 \\ 0.64 \\ 0.62 \end{array}$	9,856 0.0177 0.0179 4,324.78 0.77 0.79	18,960 0.0170 0.0173 8,319.58 0.74 0.76	30,233 0.0182 0.0180 13,266.15 0.80	3,017 0.0159 0.0134 1,323 84 0.69 0.59	80,714 — 0.0163 35,866 88 — 0.7235	86,547 0.0167 	20,670 	20,391 0.0220 8,947.52 0.9667
material, Verpackung, Wasser- pumpen und Streusand Fr. Unterhalts- und Erneuerungskosten	18,840.13	6,280.22	12,588.32	18,725.37	2,145.18	54,506.34	58,579.22	10,171.94	10,471.40
der Lokomotiven und Tender "Kosten per LokomKilom. Cts. 1892	217,689.86 13.07 12.45	41,179.56 7.43 4.91	109,668.57 9.85 9.79	200,359.20 12.10 11.60	18,977.98 10.008 9.35	540,094.18 - 10.89	587,875.17 11. ₈₅₉	67,746.27 — 7. ₃₂	78,837.03 8.512 —
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putz- material, Beleuchtung, Verpack- ung, Wasserpumpen und Streu- sand, sowie für Erneuerung und Reparaturen Fr. per LokomKilom Cts. 1892	605,935.25 36.38 36.29	170,369.09 30.69 28.06	419,440.47 37.69 37.01	738,370.23 44.61 44.22	61,138.00 32.29 30.55	1,884,688.55 — 38. ₀₂	1,995,253.04 38.53	33.75	36.23
per Wagenachskilom " 1892 1891	2.06 1.95	1.82 1.68	1.73 1.67	1.38 1.27	2.29 2.30	1.59	1.67	Für jed — Fr. 855. 58	en Tag: Fr. 916.43

^{*} In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachskilometer nicht inbegriffen: 1891 = 767,652; 1892 = 785,836.

** Bei Berechnung dieser Verhältnisszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf den V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer nicht berücksichtigt, 1891 = 8,600; 1892 = 8,540.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials. II. Personen wagen.

									A. St	and u	nd Leist	ung	en.							
		Anzahl der	Wagen		Achsen	Sit	zplä	tze d	er W	agen	Auf di	ie Li	änge ei	nes I	αilom	eters redu	ziert, wurde	n befördert		
tsjah		Anza	M		der Ac		im ein	zelnen					Eige	en-]	ruttolast			
Berichtsjahr	achträdrige	sechsrädrige	vierrädrige	Total	Anzahl de	I. Klass	I se Kla		III.	im ganzen		gewicht		gewicht der Wagen		ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achs- kilometer		
	acl	Se	Vie								Tonnen									
1892	51	21	451	5 23	1169	1,20	3 6,8	87 13	,625	21,71	14,261	,534	173,37	0,020	187,	631,554	267,281	5.15		
1891	52	1	454	507	1119	1,139	9 6,7	67 13	,121	21,027	13,774	,716	153,48	9,898	167,	264,614	241,712	4.92		
	-				"				В.	Unte	rhaltsko	sten	. a					1		
	k	Ach	ıs-		Rеря	ırat	urkos	ten	1	chs-	Ко	sten	des Sc	hmiern	nateri	ials	Putzen, H Beleuc			
Berichtsjahr		r eig Wag	,		im		per	nten	der	ometer eigenen und		Aus- gaben per Achskilo- meter		Ausgaben	Kosten					
Beric		N. O und frem	. B. auf		ganzer	1	Achs- lometer	HH	Wag	mden gen auf der	Material		für aterial	Schm	iere	Aus- gaben	für Material	Achs- kilometer		
		Bahı	nen.		Franken	1 (Centimes	in	N.	О. В.	Kilogr.	Fr	anken	Gran	nme	Centimes	Franken	Centimes		
1892	38	,07	1,034	21	0,345.	98	0.552	2.493	36,4	27,290	5,810	1,2	263.85	0.15	95	0.0034	60,453.91	0.166		
1891	34	,01	6,695	20	4,357.	26	0.600	2.485	11	18,816	5,272.8	1,2	211.87	0.15	45	0.0035	62,949.21	0.1845		

III. Gepäck- und Güterwagen.

					A	. Sta	and und	Lei	istunger	1.						o.
		A n	zahl		der c- und en	der	Achse I.	Auf	die Läng	ge ei	nes Kilon	neters redu	ızier	t, wurde	n bef	ördert
tsjahr	Gepäck- wagen	Güter wage		lzahl .	ragkraft de 1. Gepäck- Güterwagen	Eigengewicht of Wagen per Ac Tragkraft per Ac im Mittel.		Gepäck,]	Eigen-		Bruttolast			
Berichtsjahr	vierrädrige	vierrädrige	Wagen	Achsen	Tragkraft de sämtl. Gepäck- Güterwagen			Equ	nipagen gev		vicht der Wagen	im ganz	en	per Bahn-	KIIOIIIUI.	per Achs- kilomtr.
	vie	vie	der	der		Tonnen										
1892	75	2,59	3 2,668	5,336	30,114	3.13	36 5.6249	139	,090,563	285	5,539,739	424,630,302		604,88	86	5.104
1891	75	2,49	4 2,569	5,138	29,003	2.99	22 5.58	147,785,365		287	7,117,673	434,903,038		628,47	2	5.66
1			1	1	I	В.	Unterha	ltsk	osten.			I			1	
ır	Achs		Repa	ratur	kostei	n	Achs-		F	Cost	ten des	Schmie	er m	ateri	als	
tsjał	der eig Wagen	enen	im		ster ster	men	kilomet der eiger und				Ausgab	e n für]	Betreffnis kil o r		chs-
Berichtsjahr	der N. 0	O.B.	ganzen	per	kilometer Prozenten	Einnahmen	fremde Wager auf de	nden Material Material Sch				nmiere	e Ausgaben			
	Bahn		Franken	Cen	times .5	der	N. O. 1				Fran	nken	Gr	amme	Cer	ntimes
1892	64,217	,343	208,640.4	3 0	-325	.602	83,191,	395	13,269)	2,88	36.36	0	·1595	0	•0034
1891	62,802	,810	220,654.2	9 0	.351	1.731	85,168,	037	13,159	9.7	3,02	25.10	0	1545	0	.0035

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

		T	1	
I. Ausgaben.		1890	1891	1892
(Während des ganzen Jahres betriebene Länge 1890: 1891: 1892:	692 , im Durchschnitt.			
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer Fr. , Zugskilometer , , Nutzkilometer , , Lokomotivkilometer . , , Wagenachskilometer Cts.	16,914.23 2.68 2.56 2.52 10. ₁₅	18,470.75 2.75 2.63 2.58 10.71	18,994.60 2.76 2.62 2.58 11. ₁₅
I. Allgemeine Verwaltung	" Bahnkilometer Fr.	705.54	712.36	695.96
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	n n	3,369.58	3,724.55	3,919.47
III. Expeditions- und Zugsdienst	n · · · n	5,196.80	5,748.—	5,896.89
IV. Fahrdienst:				
Im ganzen	, Bahnkilometer Fr Zugskilometer Cts Nutzkilometer ,	5,478.78 86.75 83.01 81.53 3.29	6,037.74 90.02 85.93 84.29 3.50	6,136.60 89.18 84.77 83.20 3.60
A. Personal	, Zugskilometer , , , Nutzkilometer , , , Lokomotivkilometer . , , , Wagenachskilometer . , ,	23.44 22.42 22.02 0.89	24.00 22.90 22.47 0.93	24.48 23.26 22.84 0.98
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	" Zugskilometer , " " Nutzkilometer , " " Lokomotivkilometer . , " " Wagenachskilometer . , "	33.57 32.12 31.55 1.27	35.69 34.07 33.42 1.39	$\begin{array}{r} 35.78 \\ 34.02 \\ 33.38 \\ 1.45 \end{array}$
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	", Zugskilometer ", ", Nutzkilometer ", ", Lokomotivkilometer ", ", Wagenachskilometer ",	29.27 28.01 27.51 1.11	29.79 28.44 27.89 1.16	28. ₁₉ 26. ₈₀ 26. ₃₀ 1. ₁₄
D. Sonstige Ausgaben	" Zugskilometer " " Nutzkilometer " " Lokomotivkilometer . " " Wagenachskilometer . "	0.47 0.46 0.45 0.02	0.54 0.52 0.51 0.02	0.73 0.69 0.68 0.03
V. Verschiedene Ausgaben	"Bahnkilometer Fr.	2,163.53	2,248.10	2,345.68

Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der älteren Jahresberichte unmöglich geworden. Um indessen weiter zurückgreifende Vergleichungen zu ernöglichen, wurden für die Jahre 1878 bis ehronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 68 und 69). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung teils undurchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsiffern der Gesamtbe teriebs ausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den führern 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.

			1890	1891	1892
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B.b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer	. Fr.	967.43	1,116.02	1,193,63
	" Nutzkilometer	. Cts.	14.66	15.88	16.49
	" Lokomotivkilometer	• 22	14.40	15.58	16.18
	" Wagenachskilometer	* 77	0.58	0.65	0.70
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	. " Bahnkilometer	. Fr.	630.73	722.46	595.11
¥ ,	" Nutzkilometer	. Cts.	9.55	10.28	8.22
	" Lokomotivkilometer	- 99	9.39	10.09	8.07
	" Wagenachskilometer	- 99	0.38	0.42	0.35
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	. " Bahnkilometer	. Fr.	1,295.65	1,358.25	1,299.44
	" Nutzkilometer	. Cts.	19.63	19.33	17.95
	" Lokomotivkilometer	* 27	19.30	18.96	17.62
	" Wagenachskilometer	- 77	0.78	0.78	0.76
Imganzen	. " Bahnkilometer	. Fr.	2,893.81	3,196.73	3,088.18
	" Nutzkilometer	. Cts.	43.84	45.49	42.66
	" Lokomotivkilometer	• 77	43.08	44.63	41.87
	" Wagenachskilometer	* 99	1.74	1.85	1.81

	1890	1891	1892
II. Fahrmaterial.			
änge des Netzes während des ganzen Jahres Kilometer	689	692	702
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:			
uf jede Lokomotive kommen	4.7847	4.6133	4.4430
, Personenwagenachsen	7.8541	7.460	7.443
" " " Güterwagenachsen	34.763	34.253	32.746
im concen Waganachaan	42.62	41.713	40.189
Situal Nation	147.72	140.180	138.227
Tonnon Trackraft	192.40	184.09	185.05
uf jeden Bahnkilometer kommen Lokomotiven	0.208	0.225	0.225
Donanonwaganaahaan	1.641	1.703	1.675
C "tonwa mana ahaan	7.266	7.424	7.370
Wananashaa	8.907	9.128	9.045
Sitanlätao	30.874	31.657	31.111
Tonnon Trackraft	40.212	41.501	41.649
uuf jede Personenwagenachse fallen Sitzplätze	18.81	18,790	18.571
" Güterwagenachse "	5.5846	5.5895	5.650
	J.5546	0.5895	9.690
b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:			
1. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.		1	
uf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr-			
und Rangierdienst zurückgelegt per Jahr Km.	37,131	39,212	38,628
" Tag " m Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zu-	101.7	107.4	105.54
rückgelegt " Jahr "	47,732	44,656	44,254
" Tag "	130.8	122.3	120.91
m Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zu- rückgelegt Jahr "	59,359	58,316	56,898
" Tag "	162.6	159.7	155.46
m Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt . "Jahr "	36,059	35,578	35,598
$_{,}$ Tag $_{,}$	98.8	97.4	97.26
2. Fahrdienstlokomotiven.			
Ourchschnittliche Achsenzahl per Zug	24.75	23.95	22.98
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer Centimes	10.37	10.89	11.35
" Zugskilometer "	11.03	11.63	12.17
" Wagenachskilometer "	0.42	0.45	0.49
Verbrauch an Steinkohlen "Lokomotivkilometer" Kilogr.	9.1274	9.4767	9.689
" Zugskilometer "	9.7123	10.1215	10.385
"Wagenachskilometer "	0.3695	0.3963	0.422
" Schmiermaterial " Lokomotivkilometer "	0.0159	0.0163	0.016
" Zugskilometer ,	0.0169	0.0174	0.017
" Wagenachskilometer "	0.00064	0.00068	0.000
Kosten des Brennmaterials "Lokomotivkilometer Centimes	23.8610	25.3027	25.816
	05	27.024	27.136
" Zugskilometer "	25.3900	21.024	△ 0 +150

Note Nordostbahnwagen Nord		1890	1891	1892
Kosten des Putzmaterials Lokomotivkilometer 1.096 1.090 1.11 1.2	Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer Centimes	0.7817	0.7235	0.73
Kosten des Putzmaterials Lokomotivkilometer 1.096 1.099 1.1 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.166 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.174 1.2 1.2 1.2	,, Zugskilometer ,,	0.8317	0.7728	0.786
Notes Nordostbahnwagen Nor		1.096	1.099	1.13
Kosten für Reparaturen, sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial: per Bahnkilometer	(Zamaki) marka	1.166	1.174	1.21
Per Bahnkilometer Franken 2,426.48 2,723.54 2,842 36.10 38.02 38.42 40.60 41.40 1.46 1.59 1.40 1.46 1.59 1.40				
## Augenachskilometer	per Bahnkilometer Franken	2,426.48	2,723.54	2,842.2
## 1.46 ## 1.59 ## 1.46 ## 1.53 ## 1.46 ## 1.59 ## 1.46 ## 1.59 ## 1.46 ## 1.59 ## 1.46 ## 1.53 ## 1.46 ## 1.59 ## 1.46 ## 1.4	"Lokomotivkilometer Centimes	36.10	38.02	38.5
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend: Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen Kilometer und zwar jede Personenwagenachse	" Zugskilometer "	38.42	40.60	41.3
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . Kilometer 15,336 15,473 16,108 und zwar jede Personenwagenachse . , Güterwagenachse . , 12,921 12,223 12,412 Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen , Güterwagenachsen	" Wagenachskilometer "	1.46	1.59	1.6
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . Kilometer 15,336 15,473 16,108 und zwar jede Personenwagenachse . , Güterwagenachse . , 12,921 12,223 12,412 Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen , Güterwagenachsen	c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:			
### Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen	E	15,336	15,473	16,108
### Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen			30,399	32,373
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personen wag enachsen	"Güterwagenachse . "		12,223	12,4 12
, Personen-u. Güterwagenachsen von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachskilometern fallen auf Nordostbahnwagen	Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personen wagenachsen.		135.07	141.7
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachskilometern fallen auf Nordostbahnwagen	"Güterwagenachsen	328.65	337.19	323.7
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachskilometern fallen auf Nordostbahnwagen	"Personen-u. Güterwagenachsen	456.79	472.25	465.5
auf Nordostbahnwagen			,	
" fremde Wagen " 58.95 57.22 53. Kosten des Schmiermaterials per Wagenachskilometer Centimes 0.0024 0.0035 0.0035 Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken 585.38 614.18 596. " Wagenachse und Jahr " 65.72 67.92 65. " Wagenachskilometer Centimes 0.428 0.438 0.4 d) Ausnützung der Wagen: In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Prozente 27.58 26.67 26.67		41.05	42.78	46.9
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachskilometer	•	58.95	57.22	53.0
Reparaturkosten per Bahnkilometer	-	0.0624	0.0035	0.0
"Wagenachse und Jahr " 65.72 67.92 65. "Wagenachskilometer	Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	585.38	614.18	596.9
d) Ausnützung der Wagen: In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt		65.72	67.92	65.9
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	"Wagenachskilometer Centimes	0.428	0.438	0.40
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	d) Ausnützung der Wagen:			
	In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen	27.58	26.67	26.
		37.45	37.17	35.9

Chronologische Vergleichung

	lich ahn-		Ausgabe per												
Betriebs- länge Barge	Allgen	neine Ve	rwaltung		Unterhalt	und Aufsi	Expeditions- und Zugsdiens								
jahr	Durchschnittlich betriebene Bahn- länge	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			
1892	702	595	101	696	1,434	1,202	1,194	90	3,920	5,302	595	5,897			
				70						-					
								1							
							•								
				100 mm							MARK AND				

Bemerkungen:

^{1) 1879—1883} Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien in der Rubrik "Unterhalt der Bahn" inbegriffen.
2) Bis und mit 1883 Ersatz von Rädern, Bandagen, Feuerbüchsen und Siederöhren in der Rubrik "Unterhalt des Rollmaterials" inbegriffen.
3) Bis und mit 1886 sind die durch die N. O. B. vermittelten Schuldbetreffnisse fremder Bahnen für Wagenmiethe inbegriffen.

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

der Betriebs-Ausgaben.

		Bahn:		erer		11				<u> </u>	1 ~	aben-
Fahrdienst				Ve	erschiede	ne Ausgal	Ιm	Betreffniss pe				
Personal	Material- verbrauch	Unterhalt des Roll- materials	Erneuerung des Roll- materials	Sonstige Aus- gaben	Total	Pacht- und Miethzinse		Verwend- ungen aus Spezial- fonds	Total	Ganzen	Loko- motiv- kilometer	Wagen achs- kilomete
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	1,19 1	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
1,684	2,462	1,345	595	50	6,136	1,299	834	212	2,345	18,994	2,58	11,15
											×	
				-								
												je.
. 80							,					
			r									
18												

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1891		1892	Mehr resp. wenige gegenüber 1891			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Ct
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	16,383,331 936,309	42 46	18,553,645 963,335	93 80	+ 2	2,170,314 27,026	51 34
Betriebsausgaben	17,319,640 10,312,163	88 86	19,516,981 11,744,396	73 44		2,197,340 1,4 32,2 32	88 58
İberschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	7,007,477	02	7,772,585	29	+	765,108	27
oder: 1891 1892 In Prozenten der Bruttoeinnahmen 40,46 % 39,72 % Per Bahnkilometer (Gesamtlänge 567/633 Kil.) Fr. 12,358. 87 Fr. 12,278. 96 " Zugskilometer 1. 93 1. 82 " Nutzkilometer 1. 82 1. 74							
Ertrag verfügbarer Kapitalien	1,068,488 312,319 173,111 1,437,280 75,825	76 35 72 56 76	953,886 457,090 112,537 1,515,334 1,084,508	79 70 43 60 89	+ - +	114,601 144,771 60,574 78,054 1,008,683	9 3 2 9 0 1
Davon kommen in Abzug:	10,074,503	17	11,895,943	70	+ 7	1,821.440	5
Konto-Korrentzinse und Provisionen Abschreibungen Einlage in die Spezialfonds Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anfor-	60,683 129,391 1,372,848	68 67 70	19,956 262,877 1,710,765		+ +	40,726 133,485 337,916	8 5 4
derungen an die Jahresrechnung	* — — 113,020	_	393,765 5 3 6,314	57 19	++	393,765 $423,294$	5
	1,675,944	05	2,923,679		+ :	1,247,734	6
Reinertrag des eigenen Netzes	8,398,559	12	8,972,264	70	+	573,705	F
Hiezu kommt ferner: Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,821,994	08	792,054	18	-	1,029,939	6
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	10,220,553 573,424	20 16	9,764,318 533,424	88 86		456,234 39.999	6
Total	10,793,977	36	10,297,743	74	-	496,233	- (
Hievon sind erforderlich: 1. Für Verzinsung der Anleihen: a) Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken. b) , auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn	5,268,800	_	5,351,487	50	+	82,687	F
von 3 Millionen Franken	120,000 178,375	_	120,000 227,225	_	+	48,850	
2. Für Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stammaktien:	5,567,175		5,698,712	50	+	131,537	P
a) Emission von 1891, einschliesslich Agio, zu $4^{1/2}$ % b) Emission von 1892 zu $4^{1/2}$ % ab 1. Oktober/31. Dezember 1892	56,397 —	50	220,500 24,470	89	+	164,102 24,470	
	5,623,572	50	5,943,683	39	+	320,110	
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,170,404	86	4,354,060	35	_	816,344	
Verwendet für Amortisationen	510,000 290,000 300,000	=	540,000	=	+ -	30,000 290,000 300,000	
kasse zur Amortisation des Defizits	136,980	_	136,399	85	-	580	
	1,236,980	_	676,399	85	-	560,580	
Zur Verfügung der Aktionäre	3,933,424	86	3,677,660	50	_	255,764	

Zu den Differenzen, welche sich nach vorstehender Tabelle zwischen dem Finanzergebnisse des Berichts- und demjenigen des Vorjahres erzeigen, geben wir, soweit darüber nicht schon in vorangehenden Abschnitten das Nötige gesagt wurde, folgende Erläuterungen:

Das Plus auf dem Titel "Verschiedene Einnahmen" beruht, wie schon bezüglich der Transporteinnahmen an anderer Stelle bemerkt wurde, darauf, dass infolge Einverleibung der Linie Zürich-Zug-Luzern in die Nordostbahn die Betriebsergebnisse dieser Linie 1892 erstmals direkt in die Betriebsrechnung der Nordostbahn eingestellt worden sind. Wäre dieses veränderte Rechnungsverhältnis nicht eingetreten, so würde die Vermehrung der verschiedenen Einnahmen nur Fr. 1,041.88 Cts. betragen haben. Dieselbe resultiert aus dem Mehrertrag der Hülfsgeschäfte mit Fr. 13,958. 26 Cts. (Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb Fr. 20,000. — abzüglich Fr. 6,041.74 Cts. Ausfall auf den übrigen Hülfsgeschäften), wovon an Mindereinnahmen für Pacht- und Mietzinse Fr. 12,272.53 Cts. und für sonstige Einnahmen Fr. 643.85 Cts. abgehen.

Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien beziffert sich nach Abzug der Konto-Korrentzinse und Provisionen auf Fr. 933,929. 94 Cts. gegen Fr. 1,007,805. 08 Cts. im Vorjahr, ist somit um Fr. 73,875. 14 Cts. geringer als in letzterm. Das Mindererträgnis wurde durch die Inanspruchnahme eines weiteren Teils unserer disponiblen Mittel für Bauzwecke bedingt. Es wäre aber effektiv noch um Fr. 55.399. 20 Cts. grösser, als vorstehend ausgewiesen ist, wenn nicht diesem Titel im Berichtsjahr aus dem Mehrerlös verkaufter eigener Wertpapiere ein Nettogewinn von Fr. 21,824. 20 Cts. hätte zugewendet werden können, während im Jahr 1891 demselben für Abschreibungen auf dem Wertschriftenbestande Fr. 33,575.— belastet wurden. Ausser den Bauverwendungen hat sich sodann auch hier die Verschmelzung der Linie Zürich-Zug-Luzern mit dem eigenen Netze mit einem Nettoausfalle an Zinsen von etwa Fr. 18,650.— geltend gemacht; einerseits ist nämlich durch die Abschreibung der im eigenen Besitze befindlich gewesenen 1073 Obligationen der genannten Filialbahn eine Mindereinnahme von Fr. 53,650.— herbeigeführt worden, anderseits aber durch die Aufhebung der Verzinsung der Konto-Korrent-Guthaben der Linie Zürich-Zug-Luzern an die Nordostbahn eine Ersparnis auf den Passivzinsen von etwa Fr. 35,000.— eingetreten.

Die Einnahmevermehrung von Fr. 144,771.35 Cts. an Zinsen für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien ist auf die erfolgten weitern Bauverwendungen zurückzuführen. Dabei ist zu erwähnen, dass die Verzinsung der Kapitalbeteiligung an der auf gemeinschaftliche Rechnung mit der Schweizerischen Centralbahn erbauten Linie Koblenz-Stein zu Lasten des Baukonto dieser Linie mit deren Betriebseröffnung (1. August 1892) aufgehört hat.

Mit Bezug auf den Ertrag des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee verweisen wir auf die Erläuterungen in Abschnitt E des Berichtes (Seite 74 u. ff.).

Von der Imprägnieranstalt wurden im Jahr 1892 an Schwellen und diversen Holzwaren für Private imprägniert 2,092 m^3 (1891: 4,337 m^3) und für die eigene Verwaltung 11,193 m^3 (1891: 7,976 m^3), zusammen 13,285 m^3 (1891: 12,313 m^3). Darauf erzielte sie einen Nettogewinn von Fr. 13,675.23 Cts. gegen Fr. 17,878.87 Cts. im Vorjahr. Das Minderergebnis im Jahr 1892 ist, wie oben ersichtlich, aus dem Rückgang der Arbeiten für Private abzuleiten. Von dem Reingewinn wurden nur Fr. 8,200. — der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres gutgeschrieben und Fr. 5,475.23 Cts. auf neue Rechnung vorgetragen. Der letztere Betrag ist zur Bestreitung der Verzinsung des restierenden Anlagekapitals, der Miete für den Schwellenlagerplatz und der Reparatur der maschinellen Einrichtungen der Anstalt im Jahre 1893 bestimmt, da mit Ende Januar 1893 die Werkstätte wegen der Verlegung der Einführung der Winterthurerlinie abgebrochen werden musste und deren Betrieb für längere Zeit nicht wieder aufgenommen werden kann.

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

```
1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds:
Betriebsrechnung II B b: Erneuerung des Oberbaues.
                                                              . Fr. 837,927.90 Cts.
              IV C b:
                                 des Rollmaterials
                                                              . , 417,769.40
Gewinn- und Verlustrechnung 3 a: Ertragsanteil der Bötzbergbahn
                                                                      9,902.96
                           6 b: Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee "
                                                                     13,774.06
                                                                                   Fr. 1,279,374.32 Cts.
        2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds:
Betriebsrechnung IV Ca: Unterhalt des Rollmaterials.
                                                                    23,954.81 Cts.
               VC3: Unfallentschädigungen .
                                                                    265,215.28
               III 2: Ertrag der Hülfsgeschäfte
                                                                     15,672.45
Gewinn- und Verlustrechnung 6: Ertrag der Nebengeschäfte
                                                                      6,117.74
                                                                Fr. 310,960.28 Cts.
    ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über
        den Versicherungsfonds
                                                                     75,000. —
                                                                                         235,960.28
                                                                         Zusammen Fr. 1,515,334.60 Cts.
```

Die Zunahme der Einnahmen aus sonstigen Quellen um den Betrag von Fr. 1,008,683. 13 Cts. ist eine ausnahmsweise und beruht auf den in der Gewinn- und Verlustrechnung selbst unter Ziffer 8 d—g näher bezeichneten Verhältnissen. In Wegfall sind gekommen gegen das Vorjahr der Anteil der Nordostbahn an dem Mehrertrag der Centralbahnstrecke Aarau-Wöschnau über 5 % des Anlagekapitals und die Vergütung des Bundes für die Nachtzüge im Jahr 1886, zusammen Fr. 9,505.65 Cts.; ferner ist der Nettoertrag des Liegenschaftenkonto im Jahr 1892 um Fr. 8,967.64 Cts. unter demjenigen des Jahres 1891 verblieben.

Bezüglich der laut Tabelle sich auf Fr. 1,029,939.90 Cts. beziffernden Minderantheile am Ertrag der gemeinschaftlichen Linien ist zu berücksichtigen, dass, wie eingangs dieses Abschnittes angeführt, die Betriebsresultate der Linie Zürich-Zug-Luzern in der Betriebsrechnung der Nordostbahn nunmehr direkt enthalten sind und desshalb die im Jahr 1891 noch unter dem Ertrag der Gemeinschaftsbahnen eingestellte Anteilsquote für diese Linie, die Fr. 962,600 betragen hatte, hier sich nicht mehr wiederholt. Von der Restverminderung von Fr. 67,339.90 Cts. entfallen Fr. 72,927.74 Cts. auf die Bötzbergbahn, ferner Fr. 1034.02 Cts. auf die Linie Wohlen-Bremgarten infolge Steigerung des Betriebsdefizits, abzüglich Fr. 6,621.86 Cts. Mehr-Ertragsanteil für die Aargauische Südbahn. Hinsichtlich des Ausfalls auf der Ertragsquote der Bötzbergbahn verweisen wir auf den besondern Bericht über die Bötzbergbahn einschliesslich der Linie Koblenz-Stein.

Die Aktienbeteiligung an der Sihlthalbahn blieb für 1892 ertraglos.

Für die Befriedigung der Baubedürfnisse auf den Gemeinschaftsbahnen mit der Schweizerischen Centralbahn hatten wir im Jahr 1892 auf die Beteiligungskapitalien einzuzahlen: für die Bötzbergbahn Fr. 85,000, für die Aargauische Südbahn Fr. 50,000 und für die Linie Koblenz-Stein Fr. 900,000, womit sich die Beteiligung der Nordostbahn erhöhte bei der Bötzbergbahn von Fr. 11,729,000 auf Fr. 11,814,000, bei der Aargauischen Südbahn von Fr. 5,925,000 auf Fr. 5,975,000 und bei der Linie Koblenz-Stein von Fr. 1,350,000 auf Fr. 2,250,000. Diese

vermehrten Beteiligungskapitalien verzinsten sich 1892 für die Bötzbergbahn einschliesslich der Linie Koblenz-Stein zu 3,706 % und ohne letztere Linie zu 4,42 % gegen 5,066 % im Vorjahr, für die Aargauische Südbahn zu 4,607 % gegen 4,534 % im Jahr 1891. Die Gesamtbeteiligung von Fr. 20,639,000 an den oben bezeichneten vier Unternehmungen ertrug im Durchschnitt 3,838 % gegen 4,734 % von Fr. 18,154,000 (ohne Zürich-Zug-Luzern, Koblenz-Stein und Sihlthalbahn) im Jahr 1891.

Die unter Ziffer 4. d der Gewinn- und Verlustrechnung belastete Abschreibung am Baukonto im Betrag von Fr. 393 betrifft den Minderwert einer beseitigten baufälligen Wärterbude im Rohmaterialbahnhof Zürich.

Die ordentliche Jahreseinlage in den Erneuerungsfonds für 1892 beschränkte sich im Sinne der im letztjährigen Berichte gemachten Erklärungen auf den nämlichen Betrag, der aus diesem Fond für Erneuerungszwecke oder neue Installationen entnommen wurde. Sodann ist ihm, wie schon im Abschnitt I berichtet wurde, mit Genehmigung des Verwaltungsrates der (ebenfalls für Erneuerungszwecke angelegte) Reservefonds der ehemaligen Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, der auf Ende 1891 durch die Liquidation dieser Unternehmung der Nordostbahn mit Fr. 331,390.85 Cts. zufiel, einverleibt worden, wodurch sich der Bestand des Fonds per Ende 1892 auf Fr. 8,331,390.85 Cts. erhebt.

Mit Bezug auf die stattgehabten Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung verweisen wir auf die an anderer Stelle gegehenen Erläuterungen.

Das Mehrerfordernis von Fr. 131,537.50 Cts. pro 1892 für die Verzinsung der Anleihen ergiebt sich aus folgenden Posten:

,			
	a. $4^{1}/2^{0}/0$ Jahreszins auf den zur Auslösung des Kantons Zürich vom Unternehmen		
	Zürich-Zug-Luzern auf 1. Januar 1892 ausgegebenen Obligationen im Betrage von		
	Fr. 1,837,500. —	Fr.	82,687.50 Cts.
	b. 2 % Zins vom 15. Februar/31. Dezember 1892 auf der II. Rate von Fr. 180,000		
	der Beteiligung des Kantons Zürich am Subventions-Darleihen für die rechtsufrige		
	Zürichseebahn	77	3,150.— "
	und $2^{0}/0$ Jahreszins auf der I. Rate von Fr. $350,000$ pro $1892 = Fr. 7,000$ gegen		
	$2{}^{0}/{}_{0}$ Zinse für $10{}^{1}/{}_{2}$ Monate im Jahr 1891 mit 6,125.—		
		77	875 "
	c. 3 $^{0}/_{0}$ Zinse vom 1. Februar bis 31. Dezember 1892 für Fr. 1,630,000 Einzahlungen		*
	auf das Subventions-Darleihen für die Linie Thalweil-Zug	"	44,825 "
	Zusammen	Fr.	131,537.50 Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	T	ransportq	uantitäten				Einna	ahmen		
	189	1	189	2	1	89	L.	18	892	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
Einfache Fahrt I. Platz	11,713	11.23	12,064	10.72	25,079.	03	23.27	25,101.	75	22.79
" " II. "	18,924	18.14	19,658	17.46	23,325.	74	21.65	23,430.	62	21.26
Hin- und Rückfahrt I. "	8,878	8.51	9,022	8.01	7,263.		6.74	7,339.		6.67
, , , II. ,	21,228	20.33	23,274	20.67	12,020.		11.16	13,123.		11.91
Abonnementsbillete I. "	5,126	4.92	6,492	5.77	4,318.		4.01	4,794.		4.35
" II. "	3,262	3.13	3,903	3.47	1,760.		1.63	1,976.		1.79
Lustfahrtbillete I. " . :	13,012	12.48	13,866	12.32	22,216.		20.62	21,404.		19.43
" П. "	22,178	21.26	24,298	21.58	11,771.	49	10.92	12,998.	24	11.80
Total .	104,321	100	112,577	100	107,756.	18	100	110,168.	98	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	38,729	37.12	41,444	36.81	58,877.		54.64	58,640.		53.23
II. "	65,592	62.88	71,133	63.19	48,878.	52	45.36	51,528.	59	46.77
Total .	104,321	100	112,577	100	107,756.	18	100	110,168.	98	100
w 0	Tonnen		Tonnen			-		4.000		
II. Gepäcktransport	220		255		4,403.	16		4,986.	40	
III. Viehtransport.	Stück		Stück				139			
Klasse a, Pferde	72	1.35	129	2.05						
" b, schweres Vieh	861	16.12	1,377	21.83						
" c, leichtes "	788	14.76	1,109	17.58	4,743.	83		6,627.	11	
" d, Schweine	1,412 1,716	26. ₄₅ 32. ₁₄	706 $2,485$	11. ₂₀ 39. ₄₀						
" e, Kalber, Schafe und Ziegen Hunde	490	9.18	501	7.94	1					
Total .	5,339	100	6,307	100	4,743.	99		6,627.	11	
IV. Gütertransport.	Tonnen	100	Tonnen	100	1 4,140.	00	•	0,021.	11	•
Eilgut	1,404	0.81	1,370	1.04						
Stückgut	9,475	5.45	9,303	7.07						
Massengut A	7,016	4.04	6,451	4.90						
"В	24,567	14.13	25,445	19.84	482,550.	99		358,285.	87	
Spezialtarif I	57,799	33.25	45,738	34.77						
, II	12,368	7.12	8,429	6.41						
" , III	61,194	35.20	34,830	26.47						
Total .	173,823	100	131,566	100	482,550.	99		358,285.	87	
V. Verschiedenes					278.	87		264.	07	٠
Gesamttotal .					599,733.	03		480,332.	43	
Rekapitulation:	-			Ì	40 V ₁			1		120
Personentransport					107,756.		17.97	110,168.		22.94
Gepäcktransport					4,403.		0.73	4,986.		1.04
Viehtransport					4,743.		0.79	6,627.		1.38
Gütertransport					482,550.		80.46	358,285.		74.59
Verschiedenes					278.	8.1	0.05	264.	UT	0.05
Total .	I	1		1	599,733.	00	100	480,332.	10	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

		4	Ре	ersonen		G	epäck			Vieh		G	lüter		Ver schiede		Total- einnahn	
1			Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1		1892	112,577	110,168	98	255	4,986	40	6,307	6,627	11	131,566	358,285	87	264	07	480,332	43
		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
	mehr	als 1891	8,256	2,412	80	35	583	24	968	1,883	28			_	-	_	_	
	wenige	er " "		_	_		-	_	-	-	-	42,257	124,265	12	14	80	119,400	60

Durchschnittseinnahmen.

		4		Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1892				Fr. 0. 98 Cts.	Fr. 19. 55 Cts.	Fr. 1. 05 Cts.	Fr. 2. 72 Cts.
1891	٠.			" 1. 03 "	, 20. 01 ,	" 0. 89 "	" 2. 78 "

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre haben sich auf dem bisherigen Stande erhalten; dagegen ist im Güterverkehre nicht nur der schon im letzten Geschäftsberichte vorausgesehene Rückgang der Holztransporte eingetreten, sondern es sind auch die Getreidetransporte (Sp. T. I) auf ein so geringes Quantum herabgegangen, wie seit Jahrzehnten nie. Es rührt dieser Ausfall von Ernte- und Markt-, sowie Zollverhältnissen, also von Faktoren her, die wir nicht zu beeinflussen imstande sind.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	891					892		Ge	genül	per 1891	
	.001							Mehrausg	gabe	Minderaus	sgabe
Fr.	Cts.	Prozente			Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	_	2.24	1.	Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	_	2.32				
14,800	40	3.32	2.	Gehalte des Administrationspersonals	15,459	20	3.59	658			
			3.	Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffs-							
135,069	66	30.26		personals	132,063	85	30.62	_		3,005	81
3,862	59	0.86	4.	Bekleidung desselben	3,375	32	0.78	2.5		487	27
			5.	Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung							
3,355	68	0.75		und Beheizung der Bureaux	3,183	66	0.74			172	02
66,648	60	14.93	6/7.	Ein- und Ausschiffen der Güter	50,860	60	11.79	_	_	15,788	_
			8.	Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch-							-
125,209	- 08	28.05		tung und Beheizung der Schiffe	125,636	65	29.13	. 427	57	_	
58,782	52	13.17	9.	Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	64,328	95	14.92	5,546	43	_	-
7,669	56	1.72	10.	Assekuranzprämien	11,700	15	2.71	4,030	59		
21,000	74	4.70	11.	Verschiedenes	14,658	51	3.40			6,342	23
446,398	83	100		Total	431,266	89	100			15,131	94

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 15,131.94 Cts. vermindert, indem vier Posten Mehrausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 10,663.39 Cts. fünf Posten Minderausgaben von zusammen Fr. 25,795.33 Cts. gegenüberstehen. Die beiden nahmhaftern Posten Mehrausgaben fallen auf die Hauptreparatur des Trajektkahns A (Kapitel 9), sowie auf die im nachfolgenden Titel "5. Versicherungen" zu besprechende Versicherung der Passagiere gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht (Kapitel 10). Unter den Minderausgaben sind hervorzuheben diejenige von Fr. 15,788. — auf Kapitel 6/7 "Ein- und Ausschiffen der Güter" als Folge des Rückganges des Güterverkehrs, sowie der Posten von Fr. 6,342.23 Cts. Kapitel 11 "Verschiedenes" zufolge Minderanschaffung von Anbindpfählen und Mindervergütung an die bayerische Verwaltung für Schleppleistungen im Fusionsdienst.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

			1	1891	L				189	2	
		Total		Per Fa		In Prozenten der Brutto-	Total		Per Fa		In Prozenten der Brutto-
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	einnahmen
Einnahmen .		599,733	03	4	97	_	480,332	43	3	92	
Ausgaben .		446,398	83	3	70	74. 43	431,266	89	3	- 52	89.79
Vorschlag .		153,334	20	1	_27	25. 57	49,065	54	0	40	10.21

Betriebsmaterial.

Da die beiden ältesten Bodenseedampfboote der Nordostbahn "Schaffhausen", erbaut im Jahr 1851, und "St. Gallen", erbaut im Jahr 1853, den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprachen, sah sich die Verwaltung vor die Notwendigkeit der Vornahme einer kostspieligen Hauptreparatur dieser beiden Schiffe gestellt. Bei eingehender Prüfung fand sie, dass es vortheilhafter sei, die grosse Ausgabe für die zwei alten Schiffe zu ersparen und dafür ein neues, mittelgrosses Halbsalonboot anzuschaffen. Der Bau des neuen Schiffes, mit dem Namen "Säntis", von 48,5 m Länge, 5,6 m Breite, 2,5 m Höhe und 1,25—1,27 m Tiefgang, mit einer Dreicylinder-Schaufelraddampfmaschine von 80 Pferden Nominalkraft, mit einem versenkten Salon auf der Hinterseite, einem Dache über dem Raum zwischen den Radkasten und mit elektrischer Beleuchtung wurde der Firma Escher, Wyss & Co. übertragen. Die Ablieferung und Inbetriebnahme fand Ende Juni bezw. Anfangs Juli 1892 statt. Nach Inbetriebsetzung des neuen Dampfbootes wird das Dampfboot "St. Gallen" nunmehr als Reserveschiff verwendet, das Dampfboot "Schaffhausen" aber wurde ausser Dienst gestellt und ausrangirt.

Im Übrigen ist im Bestande des Betriebsmaterials während des Berichtsjahres keine Änderung eingetreten; dasselbe bestand somit am Jahresschlusse aus 6 Raddampfern, 4 eisernen Schleppschiffen, 2 eisernen Trajektkähnen, ferner aus 1 Trajektdampffähre und 1 eisernen Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

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

a. Leistungen der Schiffe:	1891	1892
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).		-
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer 120,595	122,447
und zwar in Z	eitstunden 7,571	7,523
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer 15.93	16.28
Schleppboote. Solche durchliefen	" 117,184	94,962
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz	Ster 14.500	19.25
Steinkohlen	Tonnen 3,900.800	3,960.60
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster		
Holz = 400 Kilogr. Kohlen	, 3,906.600	3,968.30
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm 32.394	32.40
"Zeitstunde	, 515.995	527.48
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken 118,265. 31	118,293. 58
per Kilometer	Centimes 98.07	96.6
"Zeitstunde	Franken 15. 62	15. 75
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen	Tonnen 8.603	9.54
per Kilometer . I	Kilogramm 0.071	0.07
"Zeitstunde .	n 1.186	1.26
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken 4,117. 58	4,581. 3
per Kilometer	Centimes 3.41	3.74
"Zeitstunde	n 54.39	60.90
d. Unterhalts- und Reparaturkosten: im ganzen	Franken 58,782. 52	64,328. 9
per Kilometer	Centimes 48.74	52.54

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Tr	ansport	uantitäten			Einna	ahmen	
	189	1	189	2	1891	l	189	2
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts	Prozente
Einfache Fahrt I. Plats	27,471	3.67	29,505	3.23	27,123. 51	7.51	28,824. 65	6.77
, , II. ,	118,786	15.86	155,018	16.96	63,371. 93	17.55	79,362. 01	18.65
Hin- und Rückfahrt . I. "	122,008	16.29	134,382	14.70	86,216. 05	23.87	95,304. 37	22.40
, , II. ,	351,670	46.96	438,926	48.01	142,592. 36	39.48	177,219. 39	
Abonnementsbillete . I. "	40,500	5.41	41,538	4.54	11,047. 23	3.06	10,491. 90	2.46
" . Ш. "	60,297	8.05	78,984	8.64	12,082. 23	3.35	13,896. 80	3.27
Gesellschafts-, Lust- u.								
Rundfahrtbillete . I. "	12,313	1.64	12,521	1.37	10,775. 05	2.98	10,869. 46	
" II. "	15,901	2.12	23,309	2.55	7,935. 52	2.20	9,611. 55	2.26
Total	. 748,946	100	914,183	100	361,143. 88	100	425,580. 13	100
Rekapitulation nach Plätzen	:				İ			
I. Platz	202,292	27.01	217,946	23.84	135,161. 84	37.43	145,490. 38	34.19
II. ,,	546,654	72.99	696,237	76.16	225,982. 04	62.57	280,089. 75	65.81
Total	748,946	100	914,183	100	361,143. 88	100	425,580. 13	100
	Tonnen		Tonnen				I	
II. Gepäcktransport .	827		1,048		6,239. 65		8,100. 75	
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	. 40	1.03	18	0.39				
" II	1,318	34.02	1,546	33.47	3,308. 45		3,978. 05	
" III	2,241	57.85	2,804	60.71				
YYY	275	7.10	251	5.43				-
Total	3,874	100	4,619	100	3,308. 45		3,978. 05	
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	. 3,027	5.87	3,452	4.74				
Stückgut-Klasse 1	3,120	5.53	4,016	5.51				
" 2	. 8,973	15.90	10,531	14.45				
Wagenladungen Klasse A .	. 934	1.66	1,306	1.79				
" B.	. 2,835	5.02	3,040	4.17	110,000,05		105 450 00	
Spezialtarif " Ia .	. 2,410	4.27	2,488	3.41	110,826. 05	. /	135,452. 33	
$_{n}$ $_{n}$ $_{n}$ $_{n}$ $_{n}$ $_{n}$	5,278	9.36	7,942	10.90	=			
" IIa .	1,275	2.26	1,331	1.83				
" IIb .	. 973	1.72	1,502	2.06				
" Ша.	1,301	2.31	1,747	2.40				
" III _b .	26,290	46.60	35,524	48.74				
	56,416	100	72,879	100	110,826. 05		135,452. 33	
Lokalspesen					14,458. 55		16,170. 20	
Total				.,	125,284. 60		151,622. 53	
W. Wanashindanaa					2,520. —		2,804. 50	
Gesamttotal					498,496. 58		592,085. 96	
Rekapitulation:					1			
Personentransport			• ;		361,143. 88	72.45	425,580. 13	71.88
Gepäcktransport					6,239. 65	1.25	8,100. 75	1.37
Viehtransport				. ′	3,308. 45	0.66	3,978. 05	0.67
Gütertransport				,	125,284. 60	25.13	151,622. 53	25.61
Verschiedenes					2,520. —	0.51	2,804. 50	0.47
Total					498,496. 58	100	592,085. 96	100
10tai								

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Pe	rsonen		G	epäck			Vieh			Güter		Ver- schieder	- 1	Total- einnahm	- 1
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1892	914,183	425,580	13	1,048	8,100	75	4,619	3,978	05	72,879	151,622	53	2,804	50	592,085	96
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
mehr als 1891	165,237	64,436	25	221	1,861	10	745	669	60	16,463	26,337	93	284	50	93,589	38
weniger " "		-	-	-	*******					-	-	-			_	-

Durchschnittseinnahmen.

			Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1892			Fr. 0. 47 Cts.	Fr. 7. 73 Cts.	Fr. 0. 86 Cts.	Fr. 2. 08 Cts.
1891			" 0.48 "	" 7. 54 "	" 0. 85 "	" 2. 22 "

Die grossen Mehreinnahmen gegenüber jenen im Jahr 1891 erklären sich zunächst aus dem Umstande, dass die letztern wegen der mehr als zwei Monate andauernden Seegefrörne aussergewöhnlich gering waren; sie weisen aber ausserdem gegenüber den frühern Jahren eine auf normaler Entwicklung des Verkehrs beruhende Steigerung auf. Zur Vermehrung des Güterverkehrs hat ferner der Bau der rechtsufrigen Seebahn beigetragen.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1	1891					892		Ge	genül	ber 1891	ė.
	LOUI	7				. O D 4		Mehrausg	gabe	Minderaus	sgabe
Fr.	Cts.	Prozente			Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000		3.02	1.	Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	_	2.87			_	-
19,719	70	3.98	2.	Gehalte des Administrationspersonals	18,551		3.55		_	1,168	70
225,775	34	45.52	3.	Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals.	234,514	91	44.84	8,739	57	_	
5,547	25	1.12	4.	Bekleidung desselben	4,532	98	0.86	_		1,014	27
18,213	62	3.67	5.	Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	16,632	63	3.18	_	-	1,580	99
120,088	04	24.21	6.	Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	144,469	95	27.62	24,381	91	_	_
64,038	22	12.92	7.	Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	59,220	79	11.32	_	_	4,817	43
1,798 25,792	90	0.36 5.20	8. 9.	gebühren	15,608		2.99	13,809	45	— 11,283	- 46
20,194	-00	5.20	9.	verschiedenes	14,509	40	2.77			11,200	40
495,973	93	100		Total	523,040	01	100	27,066	08		_

Die Ausgaben weisen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 27,066.08 Cts. auf, indem fünf Posten Minderausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 19,864.85 Cts. drei Posten Mehrausgaben von zusammen Fr. 46,930.93 Cts. gegenüber stehen. Die Mehrausgaben werden begründet durch Personalvermehrung um durch-

schnittlich drei Mann zufolge Zunahme des Güterverkehrs in Horgen und Richtersweil, speziell Baumaterialtransport für die rechtsufrige Zürichseebahn (Kapitel 3), durch um etwa 50,000 Kilometer vermehrte Fahrleistungen und daherigen grössern Materialverbrauch (Kapitel 6) und durch die Versicherung der Passagiere gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht (Kapitel 8). Von den Minderausgaben ist von erheblicherem Belang bloss diejenige auf Kapitel 9 "Verschiedenes", sie ist zum grössern Teil zufällig und durch Wegfall der während der Seegefrörne im Vorjahr gehabten Auslagen für Omnibus- und Camionnagedienst entstanden.

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

a. Leistungen der Schiffe:					1891	1892
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt				Kilometer	204,647	244,539
und zwar in			۰	Zeitstunden	15,380	18,584
per Zeitstunde durchschnittlich		•		Kilometer	13.31	13,1
Schleppdampfboote. Solche durchliefen.	•				22,822	26,409
und zwar in			•	Zeitstunden	,	3,724
sonach per Zeitstunde durchschnittlich .			•		$\frac{3,141}{7.27}$	7.0
m		• /	٠	Kilometer		
				77 - 11 - 1 1	18,466	24,968
			•	Zeitstunden	1,473	1,956
sonach per Zeitstunde durchschnittlich .				Kilometer	12.54	12.5
Total: Zurückgelegte		• ,	*:	"	245,935	295,916
				Zeitstunden	19,994	24,264
per Zeitstunde durchschnittlich				Kilometer	12.30	12.5
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz			100	Ster	30.000	26.0
Steinkohlen				Tonnen	3,782.900	4,654.9
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	Ste	inkohlo	en:	n	3,794.900	4,665.8
Durchschnittsverbrauch per Kilometer .				Kilogr.	15.430	15.7
" Zeitstunde .				"	189.802	$192{2}$
Kosten für Brennmaterial im ganzen .				Franken	110,490.47	133,730
, per Kilometer .				Centimes	44.93	45.1
" " " Zeitstunde .				Franken	5. 53	5. 5
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg in	ı ga	nzen		Tonnen	10.988	13.9
n n pe	r K	ilomete	er.	Kilogr.	0.044	0.0
17 17 27 27	Z	eitstund	le.	77	0.547	0.5
Kosten für Schmiermaterial im ganzen .				Franken	6,609.58	7,882.6
per Kilometer				Centimes	2.69	2.6
" Zeitstunde				"	33.06	32.4
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen				Franken	64,038.22	59,220.7
per Kilome	tor			Centimes	26.04	20.0

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

						1891					1892		
				Total		per Fahrkilom		In Prozenten	Total		per Fahrkilom	eter	In Prozenten
1 -				Fr.	Cts.	Fr.		der Brutto- einnahmen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	der Brutto- einnahmen
Einnahmen				498,496	58	2	03	_	592,085	96	2	00	_
Ausgaben				495,973	93	2	02	99.49	523,040	01	1	77	88.34
	Vo	rs c hla	g·	2,522	65		01	0.51	69,045	95		23	11.66

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr sind zwei neue hölzerne Schleppschiffe angeschafft worden. Im übrigen fanden keine Änderungen statt. Der Bestand des Betriebsmaterials war daher zu Ende des Jahres: 1 Salondampfer, 7 andere Raddampfer, 2 Schrauben-Dampf boote, 1 Trajekt-Dampffähre, 7 eiserne und 23 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

Bezüglich der Abschreibungen auf diesem Betriebsmaterial, einschliesslich der Werfteanlage in Wollishofen und auf Mobiliar und Gerätschaften, verweisen wir auf Abschnitt III, S. 26 dieses Berichtes.

3. Werkstättebetrieb.

Die Lösung der im letztjährigen Geschäftsbericht behandelten Werkstätte-Frage steht in engem Zusammenhange mit den Studien über Änderungen am Güterbahnhof Zürich (vgl. Abschnitt V, 1) und kann erst im Anschluss an dieselben folgen.

In den Räumlichkeiten und Einrichtungen sowohl der Hauptwerkstätte als der Filial-Werkstätten in Romanshorn und Wollishofen haben im Berichtsjahre keinerlei Änderungen stattgefunden. Für die Hauptwerkstätte Zürich sind einige Arbeitsmaschinen: 1 Schraubeschneidmaschine, 1 Fraisenschärfmaschine, 1 Universal-Fraismaschine und 3 Drehbänke, ein englisches Schneidzeug und ein Laufkrahn angeschafft worden, für deren Kosten im Betrage von Fr. 14,561.40 Cts. der Baukonto belastet wurde. Die Arbeitskräfte der Werkstätte sind in bisheriger Weise hauptsächlich durch den Unterhalt des Betriebsmaterials, sowie durch die Erstellung von Dampfheizungen für Personenwagen und Luftdruckbremsen in Anspruch genommen worden.

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

1. Ersetzen von 9 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 6 Feuerbüchsen, 1145 Siederöhren, 104 Bandagen für Triebräder, 65 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 2 Tender-Fr. 114,977. 90 Cts. 2. Ersetzen von 61 Bandagen und 25 Radsternen für Personenwagen

3. Ersetzen von 117 Bandagen, 45 Radsternen und 1 Achse für Gepäck- und Güterwagen 9,721. 22 Fr. 129,846. 04 Cts. zusammen Hievon ab die Altmaterialerlöse . 36,039. 34 Total der Ersatzstücke für Rollmaterial 93,806. 70 Cts. 4. Erstellen von Westinghouse-Bremsen an 35 Personen- und 4 Gepäckwagen . 10,083. 93

5,146. 92

5. Erstellen von Dampfheizungen in 20 Personenwagen . 16,437. 65

6. Umbau der Lokomotiven F2 No. 251 und 252 in F3 Lokomotiven 47,859. 51 Fr. 168,187. 79 Cts. Total

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug zu Ende des Berichtsjahres 559 (1891: 523); um den Anforderungen, die an die Werkstätte gestellt werden und in stetem Wachsen begriffen sind, zu genügen, müsste bei entsprechenden Einrichtungen die Arbeiterzahl noch weiter erhöht werden. — Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1891	1892
An Einnahmen	Fr. 1,349,489. 60 Cts.	Fr. 1,507,208. 03 Cts.
" Ausgaben	" 1,340,787. 55 "	" 1,502, 5 94. 53 "
Einnahmen-Überschuss	Fr. 8,702. 05 Cts.	Fr. 4,613. 50 Cts.

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 5 Entgleisungen, 4 auf Stationen und 1 auf offener Bahn, sowie 6 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei 1 Angestellter getötet und 1 solcher verletzt wurde.

Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 6 Personen getötet und 139 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 2 Reisende und 4 Angestellte, die Verletzungen 2 Reisende, 136 Angestellte und 1 Drittperson. Ferner sind noch 2 auf dem Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

Beim Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee sind 2 Angestellte ertrunken und 12 verletzt worden. Im Bodenseebetrieb sind keine Unfälle zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1892 bestanden folgende Versicherungen: a. Gegen Feuerschaden: 1. Gebäude in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhansen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus, ferner im Grossherzogtum Baden Fr. 15,260,369. — Cts. 2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar , 43,112,000.— , Fr. 58,372,369.— Cts. b. Gegen die Gefahren des Wassertransportes: Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich-. 610,000.c. Versicherung der Passagiere und im Dienst befindlichen Postangestellten auf den Bodensee- und Zürichsee-Dampfbooten auf Ableben durch Unfall " 1,100,000.— Cts. Total Fr. 60,082,369.— Cts. Ausserdem besteht zur Ausgleichung der Folgen der Unfälle von Personen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, welcher mit Ende 1892 laut Rechnung einen Bestand erzeigt von Fr. 806,886.97 Cts.

Die Assekuranzsumme für die Hochbauten, vide litt. a 1 oben, ist um Fr. 554,600 höher als per Ende 1891. Diese Erhöhung wurde in der Hauptsache notwendig durch die neue Linie Koblenz-Stein.

Die unter litt. a 2 aufgeführten Versicherungen für Inventar und Transportgüter etc. mussten zu Ende Juni 1892 einer Erneuerung unterworfen werden, da mit diesem Termine die bisherigen Policen abgelaufen waren. Der Hauptversicherungsvertrag, ferner die Spezialversicherungen der Güter in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn, sowie das Inventar der Werkstätten in Zürich und des in diesen in Reparatur befindlichen Rollmaterials wurden für eine Periode von fünf Jahren erneuert, diejenigen für die Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee und der Imprägnieranstalt wegen der bevorstehenden Veränderung der Verhältnisse dagegen nur bis Ende des Jahres 1893. Es ist uns dabei gelungen, bei den meisten Versicherungsabschlüssen etwas günstigere Bedingungen zu erzielen als in der vorausgegangenen Periode; dagegen sahen wir uns genötigt, auf Grund der vorhandenen Bestände eine Vermehrung der Versicherungswerte eintreten zu lassen; die bezügliche Erhöhung beziffert sich auf Fr. 6,172,000.

Die Spezialversicherung für Personen un fälle, welche unter litt. c erwähnt ist, trat mit 1. Mai 1892 ins Leben. Durch Vertrag mit der Transport- und Unfallversicherungs-Gesellschaft "Zürich" vom 30. April 1892 sind die Passagiere, welche auf den Personen dampfbooten der Nordostbahn auf dem Zürich- und Bodensee befördert werden, für Ansprüche auf Grund der gesetzlichen Haftpflicht bei Todesfällen bis zum Maximum von Fr. 20,000 per Kopf und einer höchsten Summe von Fr. 500,000 per Unfall versichert worden. Hieran wurde eine weitere Versicherung bei dem Rheinisch-Westfälischen Lloyd angeschlossen für allfällige weitergehende Ersatzansprüche bis

auf Fr. 600,000 per Unfall und Fr. 20,000 per Kopf in dem Sinne, dass die Verbindlichkeit aus diesem Vertrage erst beginnt, wenn das bei der Gesellschaft Zürich versicherte Maximum im einzelnen Falle nicht ausreicht.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war folgender:	1	1891	18	192
I. Allgemeine Verwaltung.				
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	165		164	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	56	221	83	247
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.				
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Ein-				
schluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	554		497	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	742	1,296	736	1,233
III. Expeditions- und Zugsdienst.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lager-				
haus Romanshorn), auf Personalkonto		2,383		2,482
IV. Maschinendienst und Werkstätten.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto	510		553	
ebenso und Arbeiter (wovon 561 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti .	537	1,047	583	1,136
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto .	3,612		3,696	
" andern Konti .	1,335	4,947	1,402	5,098
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im ganzen 7,26 Angestellte		-,		-,
(im Vorjahr 7,15).				
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter	210		210	
VI. Imprägnieranstalt.				
Arbeiter	27	237	29	239
Gesamttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals		5,184		5,337
7. Unterstützungs- und Krankenkassen,				
Hinsichtlich der neuen mit 1. April 1893 in Kraft gesetzten Statuten der Pe	nsions	s- und	Hülfsk	asse.
sowie der mit dem Bundesrat getroffenen Vereinbarung über die Deckung des versiehe				
Kasse verweisen wir auf die Mitteilungen im ersten Abschnitt gegenwärtigen Berichte				
des Verwaltungsrates.		Ö	0	
Das im letztjährigen Geschäftsberichte nachgewiesene Defizit auf 31. Dezember 18	1 von	Fr. 2,87	6.629. 3	36 Cts.
hat infolge einiger vom Eisenbahndepartement konstatierter Verschreibungen im Guta		-,	-,	
des Herrn Professor Kinkelin eine Erhöhung erfahren von		, 14	1,885.	
dazu Mehrerfordernis zur Verzinsung des Defizits für die Jahre 1890/91 wegen diese	r Er-			"
höhung		" 1	.0,822. 6	30 "
Rektifizierter Betrag am 31. Dezember 1891		Fr. 3,02	9,336 9	6 Cts.
Dasselbe hat sich aber durch den ausserordentlichen Zuschuss der				
Bahngesellschaft als III. Amortisationsrate pro 1892 von		" 18	36,399. 8	35 "

Das Deckungskapital berechneten wir im Geschäftsberichte	е							
von 1891 auf 31. Dezember 1891 mit					Fr.	6,513,636.	72	Cts.
Durch die oben aufgeführte Rektifikation des Defizits erfuh								
das Deckungskapital ebenfalls eine Erhöhung von					77	152,707.	60	"
und bezifferte sich demnach per Ende 1891 auf					Fr.	6,666,344.	32	Cts.
Im Jahr 1892 kamen hinzu:								
a) für Verzinsung des Defizits per Ende 1891 zu $3^3/4^0/0$.	. F	r. 113,6 0 0.	15	Cts.				
b) an ordentlichen Einnahmen		, 640,992.	28	77				
c) an Zuwachs auf dem Titel "Nicht verfallene Aktivzinse"		, 7,568.	50	22				
	F	r. 762,160	93	Cts.				
abzüglich die Jahresausgaben für 1892		,						
						282 204	50	
					"	383,304.	39	22
Hienach ergiebt sich als Deckungskapital per 31. Dezembe	er 189)2			Fr.	7,049,648.	91	Cts.

Hinsichtlich der Krankenkasse für die Bahnarbeiter des Oberingenieurs für den Bahnbetrieb ist zu erwähnen, dass deren Statuten im Jahr 1892 einer Revision unterworfen wurden, dahingehend, dass ab 1. Februar 1892 den Mitgliedern in Erkrankungs- oder Verletzungsfällen (bei letztern, soweit es sich nicht um Haftpflichtfälle handelt) ausser der kostenfreien ärztlichen Hülfe und freien Arznei ein Krankengeld von Fr. 1. 50 per Tag verabreicht wird, statt wie bisher nur Fr. 1. Bei Unterbringung in einer Krankenanstalt werden von der Kasse die erlaufenen Kosten bestritten und überdies dem Erkrankten eine tägliche Unterstützung von Fr. 1. — gewährt; in derartigen Fällen wurden nach den bisherigen Statuten nur die Spitalkosten vergütet. Im ferneren wurde die Unterstützungsberechtigung auf die Dauer von 100 Tagen ausgedehnt gegen eine solche von 60 Tagen nach den früheren Bestimmungen. Diesen vermehrten Vergünstigungen ist der Rückschlag von Fr. 121. 36 Cts. in der Rechnung pro 1892 zuzuschreiben, während die bisherigen Rechnungen Überschüsse ergaben.

I. Jahresrechnung pro 1892.	a. Pensions- und Hülfska für die Bean und Angestel	isse iten	b. Krankenkas für die Güter- Werkstätte arbeiter	und	c. Krankenkas für die Bahnarbeit		Total	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	1
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder		-	3,865	60	- <u> </u>	-	3,865	
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	14,576	64	-	_		-	14,576	
c) Regelmässige Beiträge	229,758	15	31,815	19	8,423	70	269,997	1
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	244,334	79				-	244,334	
b) Ausserordentliche Beiträge	258,596	26			_	-	258,596	
c) Sonstige Zuwendungen	493	75	909	90	160	60	1,564	
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	134,161	50	2,159	07	901	25	137,221	
b) Beiträge von Versicherungsanstalten		-		-	-			
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen,	6 600	60-	1.770	05	146	40	0.500	
Bussen etc	6,682 2,388	59	1,770 905	25 20	248	40	8,599 3,541	
w) describing and versonications	890,992	28	41,425	21	9,879	95	942,297	-
		-			0,010	-	011,101	
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende								
Mitglieder	211,564	74	31,348	09	10,001	31	252,914	
b) Unterstützungen und Pensionen an die	101.051	-0	F.00				100 551	
Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	131,874	58	700	-	-		132,574	1
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	9,991	30	500		Miller		10,491	1
2. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder	23,484	42	1,489	21			24,973	
	#U,TUT	54	1,100	~1			MI,U.U	
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs-	1 041	90	100		50.000		1 0/1	
kosten etc.)	1,941	30	34.037	30	10,001	31	1,941 422,894	-
	378,856	34	34,037	-		-		-
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1892	512,135	94	7,387	91	— 121	36	519,402	1
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1891	3,600,397	86	53,377	_	23,430	07	3,677,204	
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1893	4,112,533	80	60,764	91	23,308	71	4,196,607	
								1
Zahl dan Mitaliadan	0.616		1 557		1 000		K 100	
Zahl der Mitglieder	2,616 637		1,557 558		1,009 239		5,182 1,434	

	a. Pensions- und Hülfska		b. Krankenkas für die Güter-	und	c. Krankenkasse für die		Total	
II. Bilanz auf 31. Dezember 1892.	für die Bean und Angestel		Werkstätte arbeiter	-	Bahnarbeit	er		
Aktiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
 Wertschriften und hypothekarische Anlagen: 								
a) Schuldbriefe	1,918,600	-	16,200		_	-	1,934,800	-
b) Diverse Obligationen	1,407,700	-		-	7,500	-	1,415,200	
c) Nordostbahn-Obligationen	726,250		44,500	-	15,500		786,250	_
	4,052,550	_	60,700	_	23,000		4,136,250	
2. Guthaben an die Nordostbahngesell-								
schaft	59,983	80	64	91			60,048	71
3. Nicht verfallene Aktivzinse	44,178	140					44,178	-
4. Sonstige Guthaben		-	_		-		_	-
5. Liegenschaften		_	_	_		-		
6. Kassasaldo	_		-		308	71	308	71
7. Defizit	2,892,937	11	_				2,892,937	11
	7,049,648	91	60,764	91	23,308	71	7,133,722	55
	1,010,010		00,101		20,000	-		_
Passiven.								
1. Schulden				_				_
2. Nicht verfallene Passivzinse					1000	_		
	7.040.649	0.1					7,049,648	91
3. Deckungskapital	7,049,648	91	CO 704	0.1	00.000	71		62
4. Reserven			60,764	91	23,308	71	84,073	-
	7,049,648	91	60,764	91	23,308	71	7,133,722	55
				× -				
							X = e	
							N.	
•								
					*			
			B		П			
	1	1	II.	1				

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Der Zinsenertrag des Stiftungsvermögens von Fr. 30,000, angelegt in 30 Stück 4 0 /o Gotthardbahn-Obligationen Serie B, wurde folgenden Konti gutgebracht:

Fr. 800. — Cts. der Pensions- und Hülfskasse als Zinsbetrag von Fr. 20,000 Kapital, ferner Fr. 352. — Cts. der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter , 48. — , derjenigen der Bahnarbeiter

" 400. — " als Zinsbetrag von Fr. 10,000 Kapital.

Total Fr. 1200. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

a) Barkautionen von Angestellten.	
Aktivsaldo am 31 Dezember 1891	Fr. 60,357. 93 Cts.
Vermehrung	" 1,206. 52 "
Bestand am 31. Dezember 1892: in Wertpapieren Fr. 61,500. — Cts. in Konto-Korrent-Guthaben bei	
der Nordostbahn " 64. 45 "	
	Fr. 61,564. 45 Cts.
b) Kautionskasse der Güterarbeiter.	
Am 31. Dezember 1891 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 104,228. 51 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1892 hinzu . Fr. 26,659. 14 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 10. 55 Cts. und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben	
und Zinsen " 20,781.08 " " 20,791.63 "	
Vermehrung	, 5,867. 51 ,
Bestand am 31. Dezember 1892:	
in Wertpapieren Fr. 108,000. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn . " 344. 15 "	
in Barschaft in Handen der Rechnungssteller , 1,751. 87 ,	

Fr. 110,096. 02 Cts.

Schliesslich geben wir noch einen Ausweis über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der ständigen Güterarbeiter per 31. Dezember 1892.

	Kau		(XV			
	Beamten	und	ständige	en	Total	
A Destand day Wantsure	Angestell	ten	Güterarbe	itern		
A. Bestand der Kautionen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	('ts
a) In bar	61,564	45	110,096	02	171,660	47
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	107,000	_	_	_	107,000	
e) Bürgschafts-Genossenschaft	4,317,000		any della		4,317,000	_
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	582,500	-	_	_	582,500	-
Summe	5,068,064	45	110,095	02	5,178,160	47
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	61,500		-	-	61,500	-
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	107,000	-	<u></u>		107,000	-
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter		_	108,000	_	108,000	-
	168,500	_	108,000	_	276,500	_
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	64	45	2,096	02	2,160	47
e) Bürgschaften	4,899,500				4,899,500	
Summe .	5,068,064	45	110,096	02	5,178,160	47
					,	

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

Gemäss früheren Beschlüssen wird die Winterthurerlinie, im Anschluss an die rechtsufrige Zürichseebahn, von der Eisenbahnbrücke bei Wipkingen bis zum Güterbahnhof Zürich in der Art verlegt, dass zwischen dem innern und dem äussern Bahnhof die Zahl der durchgehenden Geleiseverbindungen wesentlich vermehrt werden kann. Über die hieran anzuschliessenden weiteren Änderungen am genannten Bahnhof, verbunden mit Verlegung der Werkstätten, wurden generelle Pläne und Kostenberechnungen ausgearbeitet, über die aber abschliessende Entscheide noch nicht erfolgt sind.

Nachdem die Pläne für den Umbau und die Erweiterung der Station Altstetten unterm 10. Juni 1892 vom Eisenbahndepartement genehmigt worden sind, wurde im Berichtsjahre die Expropriation für das zur Stationserweiterung erforderliche Land eingeleitet; dieselbe ist in der Hauptsache durchgeführt, so dass im laufenden Jahre mit der Bauausführung begonnen werden kann.

Auf dem Bahnhof Brugg wurde die neue Lokomotivremise samt den Geleiseanlagen der Depotstation fertig erstellt und Kohlenlager mit Geleisen in grösserer Ausdehnung angelegt. Da sich die Beleuchtung mit Petrollampen daselbst immer mehr als unzureichend erwies, wurde bei Anlass der Einführung der elektrischen Beleuchtung und elektrischen Kraftabgabe der Stadt Brugg auch im Bahnhofe elektrische Beleuchtung eingerichtet und wird für den Betrieb von Arbeitsmaschinen der Depotstation elektrische Kraft bezogen.

Im Bahnhof Turgi wurde der Zugang à niveau über die Geleise der Waldshuter Linie aufgehoben und durch einen Durchgang mit Treppenanlagen ersetzt.

Für Erweiterung der Station Örlikon, bestehend in Erstellung eines längeren Ausziehgeleises, Anlage eines grösseren Rohmaterialbahnhofes, Erstellung von Durchgängen für den Personenverkehr an der Affolterner- und an der Schaffhauserstrasse etc., wurden Pläne und Kostenberechnungen angefertigt, und mit Ermächtigung des Verwaltungsrates die Expropriation an Hand genommen, während die Genehmigung der Pläne von letzterm noch ausgesetzt wurde. Ausserdem trafen wir Vorbereitungen für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes.

Die umfangreichen Arbeiten für Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes Winterthur wurden im Berichtsjahr im Unterbau nahezu vollendet, die Überführungen der Briggerstrasse über die Zürich-Winterthurer Linie und über die Koblenzer Linie fertig erstellt, sowie Rangier- und Aufstellgeleise in grösserer Ausdehnung gelegt.

Für die Erweiterung und den Umbau des Personen- und Remisenbahnhofes Winterthur wurden dem Eisenbahndepartement unterm 17. November 1892 neuerdings Pläne vorgelegt, und es erfolgte die Genehmigung derselben nach vorgängigen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden am 21. Februar des laufenden Jahres. Für möglichst rasche Ausführung der sehr schwierigen Bauten sind Vorbereitungen getroffen.

Die Erweiterung des Rangierbahnhofes in Romanshorn ist bis auf einige Ergänzungsarbeiten vollendet, das direkte Verbindungsgeleise zwischen der Winterthurer und der Rorschacher Linie ausgeführt und ein Anschlussgeleise mit dem neu errichteten eidgen. Alkoholdepot erstellt. Ferner wurden die Wart- und Restaurationslokale durch einen Anbau an der Südseite des Aufnahmsgebäudes vergrössert.

Die Erweiterungsbauten der Station Koblenz wurden in der Hauptsache durchgeführt; die Geleiseanlagen und Strassenverlegungen sind fertig erstellt und die neuen Lager- und Verladeplätze nahezu vollendet. Die centrale Weichen- und Signalstellung wird dagegen erst im laufenden Jahr ausgeführt werden.

Für die schon an anderer Stelle des Berichts besprochene Einrichtung der Station Au auch für den Güterdienst wurden die Pläne angefertigt. Darnach wird unterhalb des Stationsgebäudes ein Güterschuppen erstellt, ferner ein durchgehendes Gütergeleise, anschliessend an das Hauptgeleise, sowie in Verlängerung des Gütergeleises in der Richtung gegen Horgen ein Stumpengeleise mit Brückenwage.

Von weiteren Ergänzungsbauten führen wir noch an:

Erstellung von 27 Wärternischen im Wipkinger Tunnel.

Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Andelfingen.

Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Dietikon.

Erstellung eines Anbaues an den Güterschuppen in Wädensweil zur Schaffung grösserer Bureauräume.

Vergrösserung der Bureaulokale durch Anbau auf der Station Pfäffikon (Schwyz).

Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Lachen.

Vergrösserung der Dienstwohnung durch einen Aufbau auf dem Stationsgebäude Steckborn.

Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe auf der Station Affoltern a. A.

Verlängerung des Ausweichgeleises auf der Station Ebikon.

Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung einer Brückenwage auf der Station Dätwyl.

Verlängerung des Ausweichgeleises auf der Station Thalheim.

Erstellung eines Stumpengeleises in Mannenbach.

Erweiterung des Stationsplatzes in Sitterthal.

Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Fehraltorf.

Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Oberglatt.

Erweiterung der Station Steinmaur.

Einrichtung der Gasbeleuchtung auf den Stationen Ennenda und Rheinfelden.

Erstellung von Wärterwohnhäusern zwischen Schlieren und Dietikon, oberhalb Richtersweil, bei Schübelbach und bei Arnegg.

Erstellung von elektrischen Kontrollapparaten für Signalscheiben auf einer grössern Anzahl von Stationen.

Vollendung der centralen Weichen- und Signalstellungen auf den Stationen Wiesendangen, Islikon, Felben, Müllheim, Märstetten, Bürglen, Erlen, Amrisweil, Horgen, Au, Reichenburg, Bilten, Bonstetten.

Anlage einer neuen Telegraphenleitung Zürich-Glarus.

Erstellung von elektrischen Läutewerken auf den Strecken Wettingen-Baden und Stein-Pratteln.

2. Bau neuer Linien.

a. Allgemeines.

Wie bereits im letztjährigen Berichte erwähnt worden ist, waren damals sämtliche sechs Moratoriumslinien in Angriff genommen oder im Studium begriffen und hat eine successive Inangriffnahme, wie ursprünglich beabsichtigt war, nicht stattfinden können.

Bereits eröffnet wurde am 12. August 1891 die Linie Dielsdorf-Niederweningen und am 1. August 1892 die Linie Koblenz-Stein. Über die an ersterer Linie erfolgenden Bauten finden sich von jetzt an die allfällig nötigen Mitteilungen im vorangehenden Abschnitt, während über die Bauten an der Linie Koblenz-Stein der Bericht über die Bötzbergbahn einschliesslich Koblenz-Stein die nötigen Mitteilungen enthält.

Von den vier andern Linien ist die rechtsufrige Zürichseebahn bekanntlich seit Anfang 1889 im Bau. In Angriff genommen wurde der Bau der Linie Thalweil-Zug, bei welcher jedoch wegen Ausstehens der Plangenehmigungen für den übrigen Teil der Linie nur die Ausführung des bedeutendsten Objekts, des 3340 m langen Albistunnels und der nächsten Umgebung, begonnen werden konnte. Die Unterbau-Arbeiten der Linie Schaffhausen-Etzweilen wurden Ende des Berichtsjahres an eine Unternehmung vergeben, welche noch kurz vor Schluss des Jahres in Thätigkeit getreten ist. Die letzte Linie Eglisau-Schaffhausen blieb noch im Stadium des Projekts, und es konnte während des Berichtsjahres nicht einmal eine Verständigung über die allgemeine Richtung des Tracés erzielt werden.

Zur Bewältigung der umfangreichen Aufgaben musste der Bestand des technischen Personals noch etwas erhöht werden und waren zu Ende des Jahres 47 Ingenieure, Architekten und Geometer, 10 Zeichner, 1 Buchhalter und 4 Kanzlisten bei der Bahnbauabteilung und zwar mehr als zur Hälfte beim Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn beschäftigt.

b. Rechtsufrige Zürichseebahn.

Wie schon den Mitteilungen im letzten Jahresberichte zu entnehmen war, bereitet bei den heutigen Verhältnissen die Genehmigung und Bereinigung der Pläne ganz erhebliche Schwierigkeiten. Es ist denn auch im Berichtsjahre noch nicht gelungen, alle diesbezüglich bestehenden Anstände zu beseitigen. Wenn eine Genehmigung erfolgte, war sie öfters mit so vielen und oft wichtigen Vorbehalten verbunden, dass eine nochmalige Planauflage notwendig wurde, welche den Beteiligten dann wieder zu neuen Begehren Anlass gab und einen abermaligen Schriftenwechsel erforderlich machte. Es würde zu weit führen, dieungemein zahlreichen Verhandlungen und Beschlüsse, die sich auf die Gestaltung und Anlage der Stationen, Wegkorrektionen, Durchfahrten etc. beziehen, sämtlich vorzuführen; immerhin wird es am Platze sein, wenigstens die hauptsächlichsten dieser Fragen kurz zu berühren.

Auf der ersten Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen ist noch unerledigt das Projekt für die Unterführung der Langgasse, und auch über die Detailpläne der Station Wipkingen, deren Vorlage am 17. November erfolgte, stund die Erledigung zu Ende des Berichtsjahres noch aus. Am 9. März ist dem Bundesrate der gemäss dessen Entscheid vom 5. Dezember 1891 in den Gemeinden Ende Januar aufgelegte, ausgearbeitete Plan für diese Station zugestellt worden; bei dessen Genehmigung vom 16. Juni wurde aber eine nochmalige detaillirte Vorlage mit Berücksichtigung der dabei gemachten Vorbehalte betreffend die Abänderung von Strassen und Wege vorgeschrieben, sowie eine Verständigung mit den Gemeinden vorbehalten. Schon zuvor fand vertraglich eine Verständigung mit der Stadt Zürich statt; dagegen traten die Gemeinden Unterstrass und Wipkingen mit neuen Begehren auf, verlangten Trottoir-

anlagen, Pflästerungen etc., die früher auch nicht vorhanden waren, und da die Gesellschaft nicht entsprach, kam es nicht in allen Punkten zu einer Verständigung und musste die Sache nochmals der Bundesbehörde zur Entscheidung vorgelegt werden.

Von Tiefenbrunnen aufwärts sind es namentlich die Anlage der Station Herrliberg und das Tracé Gubelfeld-Rapperswil, welche trotz mehrfachen Verhandlungen und Augenscheinen nicht vollständig zur Erledigung gelangten.

Unterm 18. März hat der Bundesrat in Abweisung einer Eingabe der Gemeinde Herrliberg die in seinen frühern Beschlüssen vom 3. Februar und 21. Juli 1891 genehmigte Lage der Station festgehalten, sowie den Beteiligten eine Frist von 3 Wochen eingeräumt, binnen welcher sie sich über die Anlage oder Verlegung der Burggasse, deren Verbesserung bei diesem Anlass vorgenommen werden sollte, zu verständigen hätten; zugleich hat er das Eisenbahndepartement für den Fall, dass eine Verständigung nicht stattfinden sollte, ermächtigt, von sich aus einen Entscheid zu treffen. Die Gemeinde Herrliberg hat sich diesem Entscheid nicht unterzogen, alle und jede Beteiligung an den Verhandlungen, sofern nicht auch auf die von ihr verlangte Verlegung der Station auf Gemeindegebiet eingetreten werden wolle, verweigert und am 25. März die Gesellschaft um Bestellung eines Schiedsgerichts über die Frage ersucht, ob die Nordostbahn nicht verpflichtet sei, eine Station in der Gemeinde anzulegen — ein Ansinnen, das trotz der angedrohten Anrufung der Gerichte als unhaltbar abgelehnt wurde. Ende April legte sodann die Gemeinde Herrliberg Verwahrung gegen die Inangriffnahme der Bahnarbeiten auf der Teilstrecke ein, welche bei der Lage der Station in Frage kommen könne, und machte gleichzeitig die Mitteilung, dass ein Rekurs an die Bundesversammlung erfolgen werde. Trotzdem entschloss sich Anfangs Mai die Nordostbahn zur Auflage der neuen Pläne in den Gemeinden Herrliberg und Meilen, um soweit an ihr jedem Vorwurf der Verschleppung begegnen zu können. Die Gemeinde Herrliberg verweigerte zuerst in Missachtung der gesetzlichen Bestimmungen die Auflage, entschloss sich aber nachträglich, als sie für alle Folgen verantwortlich gemacht wurde, doch zu derselben. In diesen Plänen wurde von einer Verlegung d. h. vollständigen Korrektion der sog. Burggasse Umgang genommen, weil die Gesellschaft eine Pflicht zu einer so ausgedehnten Strassenverbesserung nicht anerkennen konnte. Erst nachdem die Bundesversammlung auf das Begehren von Herrliberg nicht eingetreten war, hat Herrliberg sich veranlasst gesehen, etwas einzulenken und gemeinsam mit der zürcherischen Regierung eine Beitragspflicht an die von ihnen gewünschte Strassenverbesserung zuzugestehen. Konferenz, die am 12. Oktober an Ort und Stelle unter Leitung des Vorstandes des Eisenbahndepartements stattfand, machte derselbe den Vorschlag, es sollten die zu Fr. 40,000 berechneten Mehrkosten zwischen Kanton und Gemeinde einer- und Nordostbahn anderseits hälftig geteilt werden. Von der Regierung wurde dieser Vorschlag als annehmbar erklärt, wogegen die Abgeordneten der Gemeinde die Verpflichtung zur Tragung irgend welcher Kosten ablehnten. Die Vertreter der Gesellschaft erklärten, dass, wenn sich dieselbe zur Übernahme eines Teils der Mehrkosten verstehen könne, dieses lediglich geschehe, um an ihrem Orte zur endlichen Beilegung des Konfliktes das Mögliche beizutragen. Für die Abgabe bezüglicher Erklärungen wurde der Gesellschaft und der Regierung des Kantons Zürich eine Frist von 10 Tagen angesetzt, innert welcher dann beidseits der Vorschlag des Departementes angenommen wurde. In der Zusage wurde von uns aber betont, dass wir damit unsern Rechtsstandpunkt, wonach die Gesellschaft nicht pflichtig erscheine, die Kosten der weder durch den Bahnbau bedingten, noch durch die der Bahngesellschaft obliegende Verbindung der Station mit den öffentlichen Strassen geforderten Korrektion der Burggasse ganz oder teilweise zu übernehmen, nicht aufgeben, sondern dieses Zugeständniss lediglich machen, um die Angelegenheit zu einem Abschlusse zu bringen. Anfang November wurden die demgemäss neu anzufertigenden Pläne der betreffenden Teilstrecke in den Gemeinden Herrliberg und Meilen vollendet, in den Gemeinden aufgelegt und nach Bern gesandt; deren Genehmigung war bis zum Schlusse des Jahres jedoch

noch nicht erfolgt. Es wird nun die Gemeinde Herrliberg durch den Bahnbau eine Station, allerdings nicht auf dem Gebiete der Gemeinde, aber doch in unmittelbarer Nähe, in nicht einmal 300 m Entfernung von der Kirche, und gleichzeitig grösstenteils auf Kosten der Bahn eine neue und bequeme Strasse auf das Hochplateau des Dorfes von $5^{-1}/2^{-0}/0$ an Stelle der bisherigen steilen Burggasse von $16^{-0}/0$ Maximalsteigung erhalten, so dass diese Gemeinde wahrlich keinen Anlass zur Klage hat.

Die am Schlusse des Jahres 1891 in Bern vorgelegten Pläne der Gemeinden Ütikon und Männedorf erhielten zwar am 20. April 1892 die Genehmigung; doch waren der Vorbehalte wieder so viele, dass trotz langen Verhandlungen eine Einigung namentlich über die Anlage der Stationen bis zum Schlusse des Jahres noch nicht erfolgt war.

Bei Genehmigung der Pläne für die Strecke Meilen-Rapperswil am 25. September 1891 machte der Bundesrat u. a. den Vorbehalt, dass in Bezug auf das Tracé Gubelfeld-Rapperswil der Regierung von St. Gallen noch Gelegenheit zu geben sei, sich im Einzelnen über das Projekt zu äussern. Die Regierung begnügte sich hiebei jedoch nicht, sondern verlangte sowohl schriftlich als anlässlich eines Augenscheins nochmals aufs eindringlichste, der Bundesrat möchte auf seinen Beschluss zurückkommen und die von ihr verlangte Verlegung der Linie landeinwärts gutheissen. Durch Beschluss vom 20. April 1892 wies der Bundesrat dieses Begehren ab, behielt aber der kantonalen Regierung neuerdings das Recht vor, sich noch über die Details des grundsätzlich genehmigten Projekts Gubelfeld-Rapperswil zu äussern, in der Meinung, dass die Bahngesellschaft sich mit ihr direkt zu verständigen oder eventuell den Entscheid des Departements anzurufen habe. Die neuen Pläne gelangten am 13. Mai an das Departement. Deren Genehmigung erfolgte mit den nunmehr üblichen Vorbehalten am 2. Juli. Am 9. September teilte das Departement sodann die Begehren mit, welche die Regierung von St. Gallen noch zu stellen im Falle sei, und machte gleichzeitig einen Vermittlungsvorschlag, zu dessen Annahme sich die Regierung von St. Gallen bezw. die Stadtgemeinde Rapperswil erst nach einem nochmaligen Augenschein, der von ihr kurz vor Schluss des Jahres begehrt worden war, entscheiden konnte. Die Erledigung des betreffenden Teilstücks der Pläne hat sich daher über das Ende des Jahres verzogen, so dass auch auf diesem Teil weder die Expropriation durchgeführt, noch weniger mit den Bauten begonnen werden konnte.

Nachdem die wesentlichen Anstände besprochen worden sind, dürfte die Aufzählung einer Menge von kleinen Differenzen, die sich auf die Anlage von Strassen, Durchfahrten etc. bezogen haben, kaum mehr notwendig sein und wird aus dem Gesagten schon genügsam hervorgehen, welche Schwierigkeiten heute die Bahnbauten zu überwinden haben.

Mit den vielen Anständen bei der Plangenehmigung war nicht nur die Vornahme der Expropriation welche, wie schon im letztjährigen Berichte erwähnt werden musste, grosse Schwierigkeiten bereitet, sehr gehemmt und im Rückstande, sondern es konnten infolgedessen auch die Bauten nicht in wünschenswerter Weise gefördert werden. Leider waren es gerade die Stellen mit den grössten baulichen Schwierigkeiten, welche bis zum Schlusse des Jahres noch gar nicht in Angriff genommen werden konnten; so die Partie an der steilen Felslehne in Herrliberg mit vielen Mauern und Viadukten, ferner die Strecken Ütikon-Männedorf und Gubelfeld-Rapperswil mit einem der grössten Einschnitte der ganzen Linie.

Die Bauten der Strecke von Tiefenbrunnen bis Rapperswil sind zu Anfang März ausgeschrieben, und Anfang April in der Absicht an Unternehmer vergeben worden, es werde der grössere Teil noch im Laufe des Jahres vollendet werden können, wie es die Einhaltung des konzessionsgemässen Termins erfordert hätte. Ohne Schuld der Gesellschaft war jedoch, wie sich aus den bisherigen Anbringen wird ergeben haben, eine befriedigende Inangriffnahme der Arbeiten, sowie der schwierigsten Partien im Laufe des Jahres nicht möglich.

Die Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen ist in der Hauptsache mit Ausnahme des Viaduktstückes, welches an einer Stelle des zu beseitigenden Winterthurer Dammes zu bauen ist, im Berichtsjahr vollendet und auf der-

selben auch ein grosser Teil der Beschotterung noch eingebracht worden. Der 2093 m lange Zürchertunnel, welcher am 17. Dezember 1891 durchgeschlagen worden ist, wurde bereits im Februar fertig gemauert, so dass diese schwierigste Strecke der Bahn der Eröffnung längst keine Schwierigkeiten mehr bereitet. Auf der oberen Strecke sind trotz der sehr ungünstigen Verhältnisse bis zum Schlusse des Jahres noch eirea 40 0 /o der Unterbauarbeiten vollendet worden, immerhin zu wenig, um die Eröffnung der Bahn am 1. August noch als möglich erscheinen zu lassen.

Die Ausschreibung der eisernen Brücken erfolgte im Mai und diejenige der Hochbauten im Juli, der Abschluss der bezüglichen Verträge Ende Juni bezw. Anfang September. Beide Arbeiten sind mit Energie gefördert worden, so dass noch vor Schluss des Jahres die Montierung der eisernen Brücken in Aussersihl zum Angriff kam und bis zum Schluss des Jahres der grössere Teil der Gebäude fundiert, 3 (Zollikon, Küsnacht und Erlenbach) unter Dach gebracht und die meisten übrigen im Erdgeschoss fertig gestellt waren. Nicht begonnen waren einige Güterschuppen, ferner die Nebengebäude und Bahnwärterhäuser. An einer rechtzeitigen Vollendung dieser Arbeiten ist aber nicht zu zweifeln.

Die Zeit der Eröffnung der Linie wird wesentlich auch davon abhängen, wann im Bahnhofe Zürich die Anschlussbauten an die verlegte Winterthurerlinie und die rechtsufrige Zürichseebahn zur Ausführung gelangen können.

c. Thalweil-Zug.

Im Abschnitt I wurde bereits der Schwierigkeiten gedacht, welchen die Festsetzung des Tracé der Linie Thalweil-Zug zufolge erneuten Dazwischentretens des Eisenbahnprojektes St. Gallen-Rapperswil-Zug begegnete, sowie der Verzögerung, welche seither die Genehmigung der Pläne für die Strecke Thalweil-Steinmatt wegen der sich für deren Tracierung widersprechenden Bestrebungen erlitt. Auch im übrigen hat die Plangenehmigung dieser Linie im Berichtsjahre nur geringe Fortschritte gemacht und ist trotz manchen Schriftenwechsels und mehrfacher Verhandlungen eine wesentliche Förderung hierin nicht zu verzeichnen.

Die Festsetzung des Tracé von der Südseite des Albistunnels bis Zug hängt mit der Anlage des Bahnhofs Zug enge zusammen und kann, so lange hierüber eine Einigung nicht erfolgt ist, nicht erledigt werden. Über ein kleines an den Tunnel anschliessendes Stück, welches allen Projekten dienen kann, nämlich von km 12.250—13.450, sind zwar im November die definitven Pläne ausgearbeitet, in den Gemeinden aufgelegt und an die Behörden versandt worden; allein eine Genehmigung derselben hat im Berichtsjahre nicht mehr stattgefunden.

Für die übrigen Teile bis Zug und den Bahnhof Zug sind eine Menge von Varianten ausgearbeitet und auch den Behörden vorgelegt worden, deren Entscheid aber noch zu gewärtigen bleibt. Die Nordostbahn und mit ihr die Stadt Zug haben in erster Linie demjenigen Projekt den Vorzug gegeben, welches eine Erweiterung des alten Bahnhofes und Einführung der Thalweiler Linie von Osten her in Aussicht nimmt und zwar nicht ausschliesslich mit Rücksicht auf die Kosten, sondern hauptsächlich auch, weil die Betriebsverhältnisse und der weitaus wichtigere Verkehr, nämlich derjenige in der Richtung nach und von Luzern, sich bei einem solchen Projekte am günstigsten gestalten. Die dabei mitinteressierte Gotthardbahn bekämpfte dieses Projekt hauptsächlich deshalb, weil Zug für den Verkehr Zürich-Zug-Goldau Kopfstation würde; sie verlangte die Einführung der Thalweiler Linie von Westen her oder Erstellung eines neuen Bahnhofes vertikal zum jetzigen östlich der Baarerstrasse. Von der Nordostbahn wurde hierauf nachgewiesen, dass auch bei der von ihr vorgeschlagenen Erweiterung des alten Bahnhofes die Betriebsverhältnisse sich sehr einfach lösen lassen und die erforderlichen Manöver sich rascher abwickeln werden als bei Ausführung des Projektes der Gotthardbahn. Die Rücksichtnahme auf besondere Gotthardzüge von Zürich an, wie sie von der Gotthardbahn gefordert wurde, konnte die Nordostbahn unter Hinweis auf den geringen Verkehr, der bis jetzt im Durchschnitt nur 7—8 Reisende per Zug von und nach Bellinzona und weiter betragen hat, nicht

zugeben; sodann bekämpfte sie die Projekte der Gotthardbahn besonders auch noch aus dem Grunde, weil der bisherigen Linie über Affoltern erhebliche Mehrlängen (für Güter bis 2.5 km) entstehen würden und nebst diesem Umweg der ganze Verkehr noch eine unnötige Höhe von ca. 9 m über dem jetzigen Bahnhof zu ersteigen hätte. Für den Fall, als wirklich eine neue Anlage in Zug in Frage kommen müsste, bezeichnete die Nordostbahn eine von ihr bearbeitete Variante, westlich der Baarerstrasse senkrecht zur jetzigen Bahnanlage, als weit geeigneter, indem ihr die hauptsächlichsten Nachteile des von der Gotthardbahn vorgelegten Projektes nicht zukommen und zugleich die für die übrigen Linien entstehenden Nachteile bedeutend vermindert werden. In dieser Angelegenheit hat unter Vermittlung des Eisenbahndepartementes ein lebhafter Schriftenwechsel, sowie am 6. Juli in Zug eine Konferenz in Anwesenheit sämtlicher Beteiligten stattgefunden, ohne dass dabei eine Verständigung erzielt wurde. Gegen Schluss des Jahres hat die Stadt Zug eine besondere Expertenkommission mit der Untersuchung der Angelegenheit betraut.

Über die Pläne des ersten Teils der Linie von Thalweil über Oberrieden bis zum Albistunnel, welche bereits im Jahr 1891 in den Gemeinden aufgelegt und den Behörden zugestellt wurden, hat der Bundesrat am 6. September 1892 den folgenden Beschluss gefasst: "Gegenüber der Eingabe der Gemeinde Horgen vom "23. März d. J. wird das Trace der Linie Thalweil-Zug, wie es vom Bundesrate unterm 6. Juni 1891 genehmigt "worden ist, festgehalten; die Nordostbahn wird dagegen eingeladen, das unterm 9. Oktober 1891 vorgelegte Projekt "für die Strecke Thalweil-Albistunnel in der Weise abzuändern resp. zu ergänzen, dass für Oberrieden eine Halte-"stelle für Personen- und Güterverkehr eingeschaltet wird." Die Gesellschaft hatte gegen die Einschaltung einer Haltestelle Oberrieden Stellung genommen, weil diese, ausserhalb des Dorfes und oben im Berg gelegen, nur für den Verkehr in der Richtung nach Zug würde benutzt werden und dieser nicht ein so erheblicher wäre, dass die mit der Anlage verbundene Verschlechterung und Verlängerung der Linie um mehr als 200 m und die grossen Mehrkosten gerechtfertigt erschienen wären. Obschon der Entscheid des Bundesrates über diese Vorbringen hinweggegangen ist, glaubte die Gesellschaft von einer Weiterziehung dennoch Umgang nehmen zu sollen.

Die Pläne der neuen Haltestelle wurden sofort in Angriff genommen, gleichzeitig aber auch noch geprüft, ob es sich, da nun vom direkten Trace Thalweil-Forsthaus abgewichen werden musste, etwa empfehle, die Linie noch weiter gegen Horgen der seewärts gelegenen Berglehne entlang und dann mittelst eines etwas längeren Tunnels nach der Station Steinmatt zu führen. Nachdem diese Untersuchung jedoch ergeben hatte, dass der Bau der Variante über Horgen immer noch mit erheblichen Mehrkosten und der Betrieb derselben mit sehr ins Gewicht fallenden Mindereinnahmen verbunden sein werde, fand die Gesellschaft sich nicht veranlasst, dieselbe weiter zu verfolgen. Die Gemeinde Horgen blieb jedoch unermüdlich thätig, erklärte sich in einer neuen Eingabe an den Bundesrat zur Übernahme der Mehrkosten bereit und erreichte vorerst, dass das Departement zur Abklärung der Frage eine nochmalige Konferenz sämtlicher Interessenten auf den 16. Dezember 1892 in Bern veranstaltete, an welcher sich, neben der Bahngesellschaft, die Regierung des Kantons Zürich, die Stadtgemeinde Zürich, die Gemeinden Horgen und Oberrieden, sowie die Sihlthalbahn vertreten liessen. Ein Resultat hatte dieselbe nicht; es wurde allseitig eine nähere Prüfung der neuen von der Nordostbahn angefertigten Pläne gewünscht, vom Vorsteher deshalb eine zweite Konferenz in einer Frist von einem Monat in Aussicht genommen, bei welcher die Interessenten alsdann ihre bestimmten Erklärungen würden abzugeben haben, und vereinbart, dass die Pläne mit der neuen Haltestelle in Oberrieden gleichwohl sofort in der Gemeinde aufzulegen seien, damit für den Fall, dass eine Verständigung betreffend die Linienführung über Horgen nicht zu stande käme, eine weitere Verzögerung vermieden werde. In dieser Lage ging die Angelegenheit ins laufende Jahr hinüber.

Der Fortgang der Bauarbeiten ist ein schr günstiger. Nachdem die Ende des letzten Berichtsjahres erfolgte Ausschreibung über das II. Arbeitslos mit dem grossen Albistunnel und einer Bausumme von Fr. 3,556,800. — mit Eingabefrist bis 28. Dezember 1891 ein durchaus unbefriedigendes Resultat ergeben hatte, wurde sofort eine

nochmalige Konkurrenz eröffnet und alsdann das Baulos mit einem Abgebot von 3 % an eine Unternehmung vergeben. Infolge des bereits erwähnten Vorgehens der Regierung des Kantons St. Gallen verzögerte sich jedoch der Abschluss des Vertrages bis Anfang März. Die Unternehmung hat alsbald die Tunnelarbeiten mit Energie aufgenommen und im Laufe des Jahres derart gefördert, dass Ende des Jahres bereits 1293 m Sohlstollen vollendet und noch 2047 m zu durchbrechen waren. Der Vollausbruch hatte eine Länge von 830 m, und auf 697 m war der Tunnel fertig ausgemauert. Nach den bisherigen Resultaten kann mit Sicherheit angenommen werden, dass der Tunnel um die Mitte des Jahres 1894 vollständig durchbrochen und vor Ende desselben Jahres auch ausgemauert sein wird. Das durchfahrene Gebirge besteht beidseits meist aus trockenem, festem Sandmergel, und nur hie und da zeigten sich Spuren von Sandstein, die sich jedoch bald wieder verloren. Ein eigentlicher Wasserzufluss kam im Innern des Tunnels nicht vor, nur an der Ostseite, wo sich derselbe auf eine Länge von ca. 90 m in der überlagernden Moräne bewegt, hat der Terrainwechsel am Übergang etwas Sickerwasser gebracht. Neben dem Tunnel wurde hauptsächlich an der Sihlkorrektion gearbeitet und die Verlegung der Sihl, welche beim östlichen Tunneleingang zur Gewinnung eines Platzes für die Station Sihlbrugg (Steinmatt) und die Ablagerung des Tunnelausbruchmaterials notwendig war, nahezu und soweit vollendet, dass ein allfälliges Hochwasser mit Eisgang ungehindert passieren konnte.

Mit Schluss des Jahres war somit die schwierigste Strecke in vollem Bau und erheblich vorgeschritten, während über die anschliessenden Stücke beidseits noch nichts entschieden und nicht einmal Aussicht vorhanden war, dass in nächster Zeit eine Entscheidung werde getroffen werden.

d. Schaffhausen - Etzweilen.

Die noch rückständige Genehmigung der am 18. April 1891 eingereichten Pläne des ersten und schwierigeren Teils der Linie von Schaffhausen bis zur Kantonsgrenze bei Langwiesen km 0—3. 976 erfolgte seitens des Bundesrates den 15. August 1892, unter verschiedenen Vorbehalten, sowie unter der Bedingung, dass die Genehmigung für die ersten 600 m bei der Einmündung in den Bahnhof Schaffhausen nur als eine provisorische zu betrachten und die definitive Gestaltung dieser Strecke bis zur Genehmigung des Erweiterungsprojektes für den Bahnhof Schaffhausen vorbehalten sei.

Von den Vorbehalten betraf der hauptsächlichste die Verlegung der Station Feuerthalen auf die Südseite der Geleise. Nach dem von der Nordostbahn vorgelegten Projekte waren die Stationsgebäude auf der Nord- oder Rheinseite an der Hauptstrasse angenommen. Diese Anlage war als die weit rationellere gewählt worden, weil damit die Gebäude auf die innere Seite der Kurve zu liegen kamen und die Überwachung der Züge und des Dienstes eine wesentlich bessere geworden wäre, während durch die von der Mehrheit der Gemeinde gewünschte und sodann vom Bundesrate vorgeschriebene gegenteilige Anlage die Anwendung kleinerer Radien und eine ganz unvorteilhafte Lage der Gebäude bedingt und damit die Überwachung der Züge durch das Stations- und Zugspersonal beeinträchtigt wird. Die neuen Pläne von Feuerthalen wurden hierauf sofort anfangs September fertiggestellt und auch in der Gemeinde zur Auflage gebracht. Es haben dieselben zu nochmaligen Einwendungen Anlass gegeben, da die Nordostbahn von einer totalen Verlegung der Landstrasse auf die Südseite der Station, wie ihr solches nach dem schon erwähnten Beschluss freigestellt war, Umgang genommen hatte. Die Gemeinde und mit ihr die Regierung fanden aber, dass der Nordostbahn diese totale Verlegung der Landstrasse, deren Verunstaltung zuerst bekämpft worden war, nun auch noch zugemutet werden dürfe, und hofften, der Bundesrat werde auf seinen früheren Beschluss nochmals zurückkommen. Eine Erledigung dieser Angelegenheit fand bis Ende des Jahres nicht statt, ebensowenig wie eine Verständigung über die allerdings unwesentlicheren Differenzpunkte auf dem übrigen Teile der Linie zu erzielen war. An mehrfachen Verhandlungen mit der Regierung des Kantons Thurgau und einzelnen Gemeinden hat es nicht gefehlt, und es hat in den meisten Fällen auch eine Verständigung erzielt werden können; doch blieben immerhin noch einzelne übrig, für welche der Entscheid des Departements angerufen werden musste.

Über die Erweiterung bezw. den Umbau des Anschlussbahnhofes Schaffhausen wurden die Pläne in den ersten Tagen des Jahres in Schaffhausen aufgelegt. Nachdem sowohl von einzelnen beteiligten Besitzern, als vom Stadt- und Regierungsrate von Schaffhausen und der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen verschiedene Eingaben erfolgt waren, wurde eine teilweise Umarbeitung der Pläne vorgenommen und wurden dieselben alsdann im September nochmals in der Gemeinde aufgelegt und gleichzeitig auch den Behörden übermittelt. Zu wesentlichen Einsprachen gaben diese Pläne nicht mehr Anlass, so dass eine Verständigung auf Grund derselben in Aussicht steht. Die Vergrösserung des Bahnhofs in Schaffhausen erfolgt in der Weise, dass die Einrichtungen für den Güterverkehr vollständig abgetrennt und in den dazu einzig möglichen Raum nördlich vom jetzigen Bahnhof in die sog. Fulacherwiesen verlegt werden. Das jetzige Bahnhofareal wird dadurch vollständig für die Anlagen des Personenverkehrs frei, und es sollen zwei Zwischenperrons erstellt und mit Personentunnels zugänglich gemacht werden. Der stark frequentierte Niveauübergang beim Schlagbaum am nördlichen Ende des jetzigen Bahnhofes wird beseitigt und durch eine 12 m weite Durchfahrt neben dem Mühlebach ersetzt werden.

Anfangs September wurden dem Departement die Pläne sämtlicher Hochbauten der Linie zur Genehmigung unterbreitet. Am Schlusse des Berichtsjahres stand die Genehmigung noch aus.

Sobald die Pläne wenigstens in der Hauptsache als genehmigt betrachtet werden konnten, wurden die Voranschläge für die Unterbauarbeiten bereinigt, im September die Ausschreibung der letztern vorgenommen. Die definitive Vergebung an eine Unternehmung erfolgte im Oktober, worauf dieselbe alsbald die vorbereitenden Arbeiten und die Errichtung von Bureau, Werkhütten und Baraken in Feuerthalen, sowie das grosse Gerüst über den Rhein bei Schaffhausen in Angriff nahm, Steinbrüche ankaufte, Baumaterial beischaffte und im Stammheimer Riet mit dem Aushub des unter dem Bahndamm auszuhebenden Torfbodens die eigentlichen Bauarbeiten begonnen hat.

Leider machte die Expropriation nicht die wünschenswerten Fortschritte, um eine umfassendere Inangriffnahme der Arbeiten zu gestatten.

e. Eglisau-Schaffhausen.

Nachdem die Vorstudien im Jahre 1891 beendigt waren, schienen überwiegende Gründe dafür zu sprechen, dass, der Ausarbeitung und Auflegung der Detailpläne vorgängig, den beidseitigen Staatsbehörden ein allgemeiner Traceplan zur Prüfung unterbreitet werde. Es wurde daher im Februar über das schon im letzten Berichte näher umschriebene Trace vorerst ein Übersichtsplan im Massstab 1: 25000 nebst Langprofil sowohl dem Bundesrate als dem badischen Ministerium mit dem Gesuche zugestellt, die beiden Regierungen möchten denselben grundsätzlich die Genehmigung erteilen und in Vollziehung von Art. 2 des Staatsvertrags zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Verbindung der beidseitigen Eisenbahnen bei Schaffhausen und bei Stühlingen vom 21. Mai 1875 die Grenzübergangspunkte entsprechend feststellen. Die gleichen Pläne wurden auch den beteiligten Regierungen der Kantone Zürich und Schaffhausen mitgeteilt, welche es nicht unterlassen haben, alsbald die schon früher bei der Gesellschaft geltend gemachten Forderungen betreffend die Einschaltung von Haltestellen bezw. Stationen für Hüntwangen-Wyl und Altenburg dem Eisenbahndepartemente zur Kenntnis zu bringen. Der Chef des Departements hat hierauf die Beteiligten auf den 20. und 21. Juli zu einer Lokalbesichtigung eingeladen. Die schon im frühern Jahresberichte erwähnten Stationsprojekte wurden eingehend besprochen, und es wurde der Gesellschaft vom Departementsvorsteher eine Frist von 6 Wochen gestellt, um sich über die neuen Projekte der Beteiligten, welche hiebei vorgewiesen wurden, zu äussern und ihre Gegenvorschläge zu machen.

In der Gemeinde Neuhausen hatte die Nordostbahn sich veranlasst gesehen, bereits im April das Detailprojekt zur öffentlichen Auflage zu bringen, indem ein längeres Zuwarten ihr nicht rätlich erschien, nachdem die
Bevölkerung über die Richtung der Bahn nicht mehr im Zweifel sein konnte. Dieses Projekt hat namentlich im
Rheinfallkessel von seiten einiger Beteiligter und der Regierung des Kantons Schaffhausen lebhaften Widerspruch gefunden
und ist an oben genannten Tagen mit in Augenschein genommen worden. Wie in den andern Fällen, so wurde auch
hier der Nordostbahn eine Frist zur Anfertigung allfälliger neuer Varianten und eingehender Beantwortung eingeräumt.

In der Eingabe, welche anfangs September erfolgte, erklärte die Gesellschaft sich zur Anlage einer Haltestelle Wyl-Hüntwangen zwischen dem Rhein und der Landstrasse von Eglisau nach Hüntwangen bereit, sofern ihr ein Zurückgehen auf das Trace vom Jahre 1876 gestattet und die in Aussicht gestellte Subvention zugesichert werde, lehnte dagegen eine Anlage, wie sie von dem von den Gemeinden zugezogenen Sachverständigen vorgeschlagen worden war, wegen der grossen Mehrkosten im Betrage von Fr. 527,000 des entschiedensten ab.

Ebenfalls ablehnend lautete unsere Erklärung betreffend die Anlage einer Station für Altenburg nach dem von dem nämlichen Sachverständigen bearbeiteten Projekt mit einem Mehraufwand von Fr. 347,000; diese Anlage kommt übrigens auf badisches Gebiet zu liegen, und die grossherzoglich badische Regierung hatte die Beteiligten auf die der Nordostbahn diesfalls zukommende Rechtsstellung aufmerksam gemacht. Dagegen stimmten wir der Anlage einer Personenhaltstelle in passendem Orte der alten Linie, da eine solche Anlage mit grossen Mchrkosten nicht verbunden ist, für den Fall zu, dass wenigstens ein Teil der Mehrkosten von den Beteiligten übernommen werde.

Für die Führung der Linie im Rheinfallbecken brachte die Regierung von Schaffhausen ein neues Projekt in Vorschlag, nach welchem die Bahn daselbst in den Berg hineingeschoben und ein eirea 1200 m langer Tunnel angelegt werden sollte. Da die Mehrkosten dieses Tunnelprojekts Fr. 750,000 betragen, von einer Verunstaltung der Gegend durch das Projekt der Nordostbahn in Wirklichkeit nicht die Rede sein kann und der Hauptgrund der Befehdung des herwärtigen Projektes in der Verfolgung untergeordneter Privatinteressen zu suchen ist, sah sich die Nordostbahn zu der Erklärung veranlasst, dass sie die Ausführung der Tunnel-Linie durchaus ablehnen müsse.

Kurz vor Schluss des Jahres hat das Departement der Nordostbahn noch die Rückäusserungen der Regierungen des Kantons Zürich und Schaffhausen zugestellt, welche zum Teil mit Bezug auf die Anlage der Haltestellen Wyl und Altenburg etwelches Entgegenkommen zeigen, aber sich immerhin, ohne wesentlich Neues vorzubringen, mit den von der Gesellschaft gemachten Vorschlägen nur mit Vorbehalt zufrieden geben.

Die Regierung von Schaffhausen sodann hat ein zweites Tunnelprojekt für die Anlage der Bahn beim Rheinfall ausarbeiten lassen, nach welchem die Länge des Umfahrungstunnels auf 829 m und die Mehrkosten auf circa Fr. 500,000 ermässigt werden, dagegen eine Menge anderer Übelstände mit in den Kauf genommen werden müssten. Die weitere Behandlung dieser, wie schon erwähnt, kurz vor Schluss des Jahres eingetroffenen Eingaben fällt nicht mehr in dieses Berichtsjahr.

Angesichts dieser Verhältnisse musste die Bearbeitung des schon weit vorgerückten Detailprojekts der Linie Eglisau-Schaffhausen gänzlich sistirt werden. Die Wiederaufnahme wird erst stattfinden, wenn diese Tracestreitigkeiten endgültig entschieden sein werden.

3. Rollmaterial.

Im letztjährigen Geschäftsberichte machten wir nähere Mitteilungen über ein Bedarfsschema für Rollmaterial nach dem vorhandenen und nach dem künftigen, durch die Eröffnung neuer Linien sich gestaltenden Bedürfnis. Wir sind im Falle, heute auf dieselben zurückzukommen und folgende weitere Aufschlüsse zu geben:

a) Lokomotive n. In jenem Bericht haben wir die jährliche Durchschnittsleistung einer Lokomotive pro 1889 zu $37,524 \ km$ angegeben. Damals war die Rangierstunde noch zu $8 \ km$ berechnet, während jetzt allgemein nur $6 \ km$ gerechnet werden dürfen.

Werden, um richtige Vergleichsziffern zu erhalten, die Leistungen der Lokomotiven nach dieser neuen Basis umgerechnet, so erhalten wir folgende Durchschnittsleistungen unserer Lokomotiven

	рег	km	u n d	Jah	r:
1889					35,206
1890					36,882
1891		10.			38,194
1892					36,554
1893	vorau	ssicht	tlich.		35,895

Eine Durchschnittsleistung von 35,206 km für eine Lokomotive per Jahr ist als das zulässige Maximum der Leistungsfähigkeit zu betrachten, und wir müssen darauf bedacht sein, die Leistung, welche seit dem Jahr 1889 neuerdings erheblich gestiegen ist, wieder auf das Mass des genannten Jahres herunterzubringen. Wie aus dem Abschnitt "2. Statistik des Betriebsdienstes" Tabelle a) ersichtlich ist, haben die Lokomotiven im Fahr- und Rangierdienst im Berichtsjahr zurückgelegt 6,103,301 km. Es müssten daher an Maschinen vorhanden sein

$\frac{-6,103,301}{35,206} =$	rund 173 Maschiner	<u>1.</u>					
Am Schlusse des Jahres 1892 waren vorhande	en			166	Lokomotiven		
Davon werden im Jahre 1893 ausrangiert 5 S	Stück: 3 A ^{2T} No. 56,	60 und 6	31 und				
2 0	$2~\mathrm{C^{3T}}$ No. 124 und 125						27
			bleiben	161	Stück		
			Defizit	12	Stück		
Rechnen wir dazu die pro 1893 in Aussicht s	stehenden Mehrleistung	en auf d	em im				
Betrieb stehenden Netz mit rund 70,000	km (Koblenz-Stein fü	rs ganze	Jahr),				
also mit				2	77		
ferner den Bedarf für die rechtsufrige Zürichs	eebahn mit			7	77		
und für Etzweilen-Schaffhausen mit				4	27		
so bi	leiben bis Ende 1894	noch zu	decken	25	Stück.		

Von diesen 25 Lokomotiven sind 20 Stück bereits bestellt, nämlich 4 A^{2T}, 8 A^{3T} und 8 A^{2T}, wovon 16 im Jahr 1893 und 4 im Jahr 1894 lieferbar; es bleiben also für das Jahr 1894 noch 5 Stück als Ersatz für die im Jahr 1893 zur Ausrangierung kommenden zu bestellen.

b) Personen- und Gepäckwagen. In unserm letztjährigen Geschäftsberichte haben wir den Bedarf an Personenwagen für die Jahre 1890, 1891 und 1892 als Ersatz für abgehendes Material und als Bedarf für die neuen Linien Koblenz-Stein und rechtsufrige Zürichseebahn zu 3190 Sitzplätzen angegeben.

Es sind nun abgeliefert worden pro 1891/92:

Stückzahl	à Plätze	Summe der Sitzplä	tze
8	32	256	
12	52	624	
20	à 44	8	80
llt:			
22	32	704	
26	56	1456	
48	à 45	21	60
12	à 52	6	24
	8 12 20 111t: 22 26 48	8 32 12 52 20 à 44 11t: 22 32 26 56 48 à 45	8 32 256 12 52 624 20 à 44 8 11t: 22 32 704 26 56 1456 48 à 45 21

Total der Ablieferungen und Bestellungen 30 A B 3 und 50 C 3 = 80 Stück à 45.8 Sitzplätze = 3664

Ferner wurden pro 1893 6 Gepäckwagen, 2 als Ersatz für abgegangenes Material und 4 als Bedarf für die rechtsufrige Zürichseebahn bestellt.

c) Güterwagen. Wie in Abschnitt II dieses Berichtes erwähnt ist, partizipiert die Nordostbahn an der vom schweizerischen Wagenverband beschlossenen Vermehrung des Güterwagenparks mit 171 Stück. Dazu kommt der Ersatz für abgehendes Material und der Bedarf für die rechtsufrige Zürichseebahn. Im Jahr 1892 wurden abgeliefert die im letztjährigen Geschäftsbericht pag. 99 als bestellt bezeichneten

100 K^{RI} und 30 M^{RII} = 130 Stück und pro 1893 bestellt:

190 KRI und 40 LRI, wovon indessen 80 Stück erst im Jahr 1894 zu bezahlen sind =230 "

Total der Ablieferungen und Bestellungen pro 1892/93 360 Stück

Ferner wurden 2 drei
achsige Spezialgüterwagen Serie O^2 mit je 30 Tonnen Tragkraft für das Jahr 1893 bestellt.

VI. Direktion.

Die statutengemäss im Austritt befindlichen Direktionsmitglieder Herren Frölich und Arbenz wurden von der ordentlichen Generalversammlung, der erstere als thurgauisches, der letztere als frei zu wählendes Mitglied, auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren wiedergewählt. Ferner fand im Berichtsjahre die Erneuerungswahl des Präsidenten und des Vice-Präsidenten der Direktion durch den Verwaltungsrat statt, wobei Herr Dr. E. Escher als Präsident und Herr E. Russenberger als Vice-Präsident bestätigt wurden.

Hinsichtlich der den Verwaltungsrat betreffenden personellen Mitteilungen verweisen wir auf dessen besonderen Bericht.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 120 Sitzungen und fasste 2922 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Die Zahl der Direktionsgeschäfte hat auch im Berichtsjahre wieder zugenommen. Das Hauptregister weist 36,791 (Prinzipal-) Nummern auf gegenüber 35,649 im Vorjahre.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1892 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 2. Juni 1893.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. E. Escher.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1892.

- I. Betriebsrechnung.
- II. Gewinn- und Verlustrechnung.
- III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.
- Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.
- V. Kapitalrechnung.
- VI. Bilanz per 31. Dezember 1892, nebst Beilage.

Beilagen:

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

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Einnahmen.		χ.				
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						
I. Ertrag des Personentransportes			7,589,119	19		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.						
I. Vom Gepäck	561,557	80				
2. Von Tieren	307,091	92				
3. Von Gütern	10,095,877	02	10,964,526	74		
II. Verschiedene Einnahmen.			10,001,020	-	18,553,645	9
	4					
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)	900 594	05				
 a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, 	320,531	25				
Landabschnitte etc	97,357	93				
c) Für Rollmaterial	439,867	16	857,756	34		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	4,613	50				
b) Material-Verwaltung	8,562	10				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb .	70,000	_				
d) Privattelegraphendienst	2,309	80	85,485	40		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen	15,539	63			· ·	
b) Verschiedenes:						
 Entschädigung von der Sihlthalbahn für Besorgung des Güterdienstes zwischen Hauptbahnhof Zürich und 	>				·	
Station Zürich-Giesshübel Fr. 591. —						
2. Verschiedenes		10				
	4,554	43	20,094	06	963,335	
					2	
						_
Summe der Einnahmen .					19,516,981	-
						-

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Trube upon.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)	89,827	65				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	67,059	95				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse	67,562	10				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	14,730	45				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)	46,747	23				
6. Betriebskontrolle	120,003	78				
7. Statistisches Bureau	23,470	50				
8. Telegraphen-Inspektion	10,576	28				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	11,798	85	451,776	79		
B. Sonstige Ausgaben.			101,110			
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	46,665	49				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	13,714	53				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	3,013	94				
4. Verschiedenes	13,319	86	76,713	82		
Hievon ab: Vergütung aus den Baukonti für die administrative Bauleitung	•		528,490 39,926	61 12	400 504	40
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.				-	488,564	49
A. Personal.						
1. Bureau des Oberingenieurs	91,464	70		,		
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	30,833	05	2.			
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	82,275	85				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter	532,724	15				
5. ¹ / ₃ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 753,818. 47 Cts	251,272	82				
6. Bekleidungskosten	18,385	97	1 006 056	5.4		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.		-	1,006,956	54		
a) Unterhalt der Bahnanlagen.					×-	
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	286,788	10				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)	290,074	94				
Übertrag	576,863	04	1,006,956	54	488,564	49
Soliton	3.0,000		-,-,-,0			

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.						
Übertrag .	576,863	04	1,006,956	54	488,564	49
2. Hashbar	154 591	10				
3. Hochbau	154,531	12			2	
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Fundation)	30,746	21			2 100	
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	68,144				5	
6. Räumung von Schnee und Eis	12,856	19	843,140	99		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	257,628	61				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	436,675	54				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	143,623	75	837,927	90		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	10,206	65				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	3,099	56				
3. Beleuchtung der Bahn	4,649	01				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	44,095	71				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	379	_	2			
6. Verschiedenes	1,010	04	63,439	97	0.751.405	4
II. Expeditions- und Zugsdienst.					2,751,465	4
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle .	94,234	49				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unter- stellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrol- leure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nacht-			,		á	
wächter	792,375	41				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	321,644	75				
c) Billetdrucker und Billetsortiererinnen	12,080	55			2	
d) ² / ₃ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 753,818. 47 Cts.	502,545	65				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter	1,127,957	92				
Übertrag .	2,850,838	77			3,240,029	8

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.			1			
Übertrag	2,850,838	77			3,240,029	89
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	802,333	98				
4. Bekleidungskosten	68,988	68	3,722,161	43		
B. Sonstige Ausgaben.			5,122,101	40		
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billete, Buchbinder- kosten, Inserate, Porti und Telegramme	140,876	71			*	
 Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen 	211,728	01			, ·	
 Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal 	41,552	23			2	
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc	6,478	89	25			
5. Camionnage und Plombage	7,114	61				
6. Verschiedenes	9,702	48	417,452	93	4,139,614	3
V. Fahrdienst.						
A. Personal.	8					
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	44,082	15				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	955,439	87				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	178,516	67				
4. Bekleidungskosten	4,402	38	1,182,441	07	a de la companya de l	
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.			1,102,111			
a) Lokomotiven.	1,547,978	60				
	46,924	07				
2. Schmiermaterial	9,647	73			/	
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand	59,402	89	1,663,953	29		
b) Wagen.			1,000,000	20		
1. Beheizungsmaterial	46,550	42				
2. Schmiermaterial	4,150	21				
			0.040.00	6.0	H 050 0	
Übertrag .	50,700	63	2,846,394	36	7,379,644	2

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Ausgaben.		-				
Übertrag .	50,700	63	2,846,394	36	7,379,644	25
0. Delevel 4 and 4 delevel 5	7 000	19				
3. Beleuchtungsmaterial	7 ,869 6,034	13 36				
	0,001		64,604	12		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	536,530	14				
2. Personenwagen	206,419	56				
3. Gepäck- und Güterwagen	201,082	79	944,032	49		
b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)						
1. Lokomotiven und Tender	240,515	24				
2. Personenwagen	51,680					
3. Gepäck- und Güterwagen	125,574	16	417,769	40		
D. Sonstige Ausgaben.			411,109	40		
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	5,193	61				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale	9,272	31				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	18,729	43				
4. Verschiedenes	1,901	13	35,096	48	4.00=000	0.1
					4,307,896	8
. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	190,995	83				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)	1,309	11				
3. Für Rollmaterial	719,906	58	912,211	52		
B. Verlust an Hülfsgeschäften				_		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	1,829	99				
2. Feuerversicherungen	51,810	01				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben Fr. 116,192.30						
Verwendungen aus dem Versicherungsfonds _, 149,022.98	265,215	28		,		
			0.4.0		44.00==	
Übertrag .	318,855	28	912,211	52	11,687,541	10

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.						
Übertrag .	318,855	28	912,211	52	11,687,541	1
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	26,132	60				
5. Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen	_	_				
6. Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühr)	94,617	39				
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	265,588	34				
8. Verschiedenes	29,257	65	734,451	26		
			154,451	20	1,646,662	7
Total der Ausgaben .					13,334,203	8
Hievon ab:					3	
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf						
der Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein					1,589,807	4
			100			
			n ₂ =			٠
			2			
					8	
			*		3	
\ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \						
			*		×	
			(X)			
			9			
•						
			*			
umme der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung					11,744,396	4
					, ,	1

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Einnahmen.						
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1891			3,933,424	86		
ab: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1892 a. 5 $^0/_0$ Jahresdividende pro 1891 an die Prioritätsaktien von 26 Millionen Franken	1,300,000				,	
$b.\ 5\ ^0/_0$ Jahresdividende pro 1891 an die Stammaktien von 42 Millionen Franken	2,100,000		3,400,000	Tagger may	533,424	86
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	19,516,981 11,744,396	73 44	7,772,585	29		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bötzbergbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein)b. Aargauische Südbahn	521,262 275,259	54 59	3		, .	
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	4,467	95*	792,054	18		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien			953,886	79		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien		٠	457,090	70		
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	49,065	54				
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	55,271 8,200	89				
	0,200		112,537	43		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds. a. Erneuerungsfonds	1,279,374	32		7	v	
b. Versicherungsfonds	235,960	28	1,515,334	60		
8. Aus sonstigen Quellen.					8 9	
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn	32,000	_				
b. Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftenkontos der Nordostbahn pro 1892 (Pacht- und Mietzinse etc.)	23,352	47				
c. Beitrag der Gemeinde Steinmaur und der Lägernsteinbruchgesellschaft an das Betriebsdefizit der Linie Dielsdorf-Niederweningen, II. Rate von Fr. 10,000.	4,000	_				
Übertrag .	59,352	47	11,603,488	99	533,424	8
* Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.						

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	C
Ausgaben.						
		-				
. Kontokorrentzinse und Provisionen etc			19,956	85		
Warring and a houseliding to Antoine						
. Verzinsung der konsolidierten Anleihen. a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 131,720,000 zu 4 % Fr. 5,268,800. —						
$\frac{1,837,500}{}$ $\frac{4^{1}/2^{0}}{0}$ $\frac{82,687.50}{}$	5,351,487	50				
Fr. 133.557,500	₩ 8				19	
$b.$ Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn. Fr. 3,000,000 zu 4 $^0/{\rm o}$	120,000					
c. Subventionsdarleihen:	120,000					
Fr. 3.950,000 zn. 2.0/0						
", 180,000 ", 2 % ab 15. Februar 1892 ", 3,150. —	2					
, 3,200,000 , $2^{1}/2^{0}/0$, $80,000.$ — , $1,630,000$, $3^{0}/0$ ab $\frac{1. \text{ Februar}}{31. \text{ Dezember}}$ 1892 , $44,825.$ —					×	
1,630,000 , 3 % ab 31. Dezember 1892 , 44,825. — 450,000 , 4½ %	205 225					
Fr. 9,410,000	227,225		5,698,712	50		
11. 3,410,000						
. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften						
W						
Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen. a. Amortisationen	540,000					
b. Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse der	0.20,000					
Angestellten pro 1892 Fr. 113,600.15	. 3:				19	8
c. Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1892 zur Amortisation des Defizits " 136,399.85	070.000					
F	250,000				4	
d. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten im Jahre 1892, abzüglich Erlös für gewonnenes Material	393	_				
e. Wertabschreibungen auf der Dampfbootunternehmung für den						1
Zürichsee:						
auf der Werfteanlage in Wollishofen . Fr. 42,479.52						
, dem Salonboot "Helvetia" , 30,000.						
" dem Mobiliar und Gerätschaften . " 5,121 40	262,484	22	1,052,877	22		
Birlaga in dia Spagialfands						
Einlage in die Spezialfonds a. Erneuerungsfonds:		1				
Jahreseinlage pro 1892 Fr. 1,279,374. 32						
Zuwendung des Saldos des Reservefonds der						
Linie Zürich-Zug-Luzern v. 31. Dez. 1891 " 331,390. 85	1,610,765	17	1 510 505	15		
b. Versicherungsfonds	100,000		1,710,765	17		
Übertrag .			8,482,311	74		

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Einnahmen.						
			S S			
Übertrag .	59,352	47	11,603,488	99	533,424	86
d. Anteil der Nordostbahn an dem Betriebssaldo der Linie Zürich - Zug - Luzern per 31. Dezember 1891 von Fr. 434,195.57 abzüglich Restabfindung an die zur Konversion ange-			2			
meldeten Obligationen der Linie Zürich-Zug-Luzern Fr. 45,937.50						
und der Liquidationskosten " 2,042.50 " 47,980. —	386,215	57				
e. Abtretung des Saldos des Reservefonds der Linie Zürich-Zug- Luzern vom 31. Dezember 1891	331,390	85				*
f. Zuwendungen aus der Liquidation der Rücklage für Erhöh- ung des Gesellschaftskapitals	300,000			Annual Control of the	8	
g. Agioertrag auf den restlich begebenen 730 Stück neuen Stammaktien, Emission 1891	7,550	_	1,084,508	89	12,687,997	88
					,	
					÷,	
Summe .					13,221,422	74

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

		1				Ī
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.						
Übertrag			8,482,311	74		
. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.	×					
 a. Zuwendung des Anteils der Nordostbahn am Betriebssaldo der Linie Zürich-Zug-Luzern vom 31. Dezember 1891 . b. Zuwendung des Agioertrags auf den restlich begebenen 730 	386,215	57				
neuen Stammaktien der Emission von 1891	7,550	_	393,765	57		
. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.						
$\alpha.$ Verzinsung der I. und II. Einzahlung auf die neuen Stammaktien der Emission von 1891, einschliesslich Agio, Fr. 4,900,000 zu $4^{1/2}{}^{0/0}$ pro 1892	220,500	_				
b. Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stammaktien der Emission von 1892 zu $4^1/2^{0}/0$ ab 1. Oktober bis 31. Dezember 1892	24,470	89				
$c.\ ^{1/_20/_0}$ Superdividende an die Stammaktien von 42 Millionen Franken pro 1891, als Nachtrag für 1888	210,000		,			
d. Bestreitung der Emissionskosten für die neuen Stammaktien von 1891/92 $$	90,000					
e. Rückvergütung an die Tössthalbahn aus Mitbenützung des Bahnhofes Winterthur für $1890/91$	5,840	12				
f. Konzessionsgebühren an den Bund, Nachträge pro $1888/91$ gemäss bundesrätlichen Entscheids vom 20. Januar 1893 .	116,229	47				
g Entschädigung an den Verwaltungsrat der Eisenbahnunter- nehmung Etzweilen-Schaffhausen für die ihm erlaufenen und bezw. noch erlaufenden Kosten, Rate pro Dezember 1892	644	45	667,684	93	9,543,762	
3. Zur Verfügung der Aktionäre					3,677,660	
		2				
Summe .					13,221,422	,

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige

	Erlöse u Rück- erstattun		Verwendun zu Bauzweck	0	Zus	amr	nenzüge		TOTA	L
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten		-	3,799	15					3,799	15
B. Verzinsung des Baukapitals	. —	-	-	-					-	
C. Expropriation.	152						-			
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne Entschädigungen Schatzungs- und Gerichtskosten Vermarkung	1,891 —	53 —	140 55,585 262	53 61 40			140 53,694 262	53 08 40		
5. Verschiedenes		-	353	59			353	59	54,450	60
D. Bahnbau.					·					
1. Unterbau.	8									
 a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc. b. Tunnels c. Brücken und Durchlässe d. Beschotterung e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen f. Fluss- und Uferbauten g. Verschiedenes 	10,002		30,083 12,217 29,695 22,896 5,688 30,221	87 08 04 78 01 17	30,083 12,217 29,695 22,896 5,688 20,218	87 08 04 78 01 84	120,799	62		
2. Oberbau.										
 a. Schienenunterlagen (Schwellen) b. Schienen und deren Befestigungsmittel c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung d. Legen des Oberbaues e. Verschiedenes 	14,514	15	23,087 30,683 177,160 9,331 76	92 92 35 39 86	23,087 30,683 162,646 9,331 76	92 92 20 39 86	007 004	00		
3. Hochbau u. mechanische Stations-							225,826	29		
einrichtungen. a. Verwaltungsgebäude b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs	<u>,</u>	_	_	-						
und Rampen c. Werkstätten und feste Einrichtungen der-	8,049	60	50,546	96	42,497 68,44 6	36				
selben, Remisen und Magazine d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser- Beschaffung	73,549 3,584	23	5,102 3,450	36	133	75 87				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	_	_	12,477	40	12,477	40				
f. Wärterhäuser	400		33,434	65	33,034	65				
 g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen h. Verschiedenes 		_	18,494	40	18,494	40	37,923	19		
Übertrag .	111,991	48	554, 790	33			384,549	10	58,249	75

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn 1892.

	Erlöse u Rück- erstattun		Verwendur zu Bauzweck		Zus	amı	menzüge		TOTA	\ L
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Übertrag .	111,991	48	554,790	33			384,549	10	58,249	75
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungenb. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei-			4,414	51	4,414	51				
tungen	_	_	65,919	28	65,919	28 28				
d. Einfriedigung und Barrieren		_	13,902	65	13,902	65	84,313	72	400,000	000
	111,991	48	639,104	05			,,,,,,		468,862	82 57
II. Rollmaterial.	111,001		000,104	00		•			527,112	107
1. Lokomotiven und Tender	128,462 30,214	38	1,218,645 330,803	75 90			1,090,183 300,589	37 90		
3. Gepäck- und Güterwagen	127,289	84	452,371	47			325,081	63		
	285,966	22	2,001,821	12	•				1,715,854	90
III. Mobiliar und Gerätschaften.							0			
 Für die Allgemeine Verwaltung Für den Bahnaufsichts- und Unter- 		-		-			_	-		
haltungsdienst	4,212	_	11,784 10,791	95 80			11,784 6,579	95 80		
4. Für den Transportdienst 5. Für die Werkstätten	6,834	16	60 14,561	40			60 7,727	24		
6. Telegraphenapparate	_	_	4,694	41			4,694	41		
	11,046	16	41,892	56					30,846	40
IV. Nebengeschäfte.	409,003	86	2,682,817	73	٠			٠	2,273,813	87
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn		_	233,552	75			233,552	75		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	262,484	22	2,353	_	•		260,131	22		
C. Imprägnieranstalt	461	20					461	20		
	262,945 671,949	42 28	235,905 2,918,723	75 48		•			27,039	67
Total der Netto-Ausgaben									2,246,774	20
							a e			

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

	Rechtsut	rige bah	Zürichse n.	e-			Nieder- gen.		Thalwei	-
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.	¥		9.		-					
 Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen. Bureaukosten Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften 	149,336 5,915 1,473	77 72 55			842 7	63 95 —			46,990 6,719 639	82 09 34
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	5,077	45				_			1,752	77
6. Verschiedenes	454	40	162,257	89			850	58	361	90
B. Verzinsung des Baukapitals.										
1. Aktienkapital		-				_			12,270	-
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	392,778	70	392,778	70			_		12,210	
C. Expropriation.			10							
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne Entschädigungen	13,669 1,876,064 18,201	27			92 5,853 —	80 90 —			275 4,771	1 -
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermar- kung	1,899	20			2,629	40			 46	8
	1,829	13	1,911,663	40			8,576	10	, 10	
D. Bahnbau.										
 Unterbau. a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc. 	540,756	50			17,694	71			22,700	
b. Tunnels	347,591 608,338	62 17				36			695,000 15,800	-
 d. Beschotterung e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen f. Fluss- und Uferbauten 	56,900 28,940 17,800	05			2,702 982	37 91 —				-
g. Verschiedenes	4,166	45	1,604,492	79		-	21,674	35	235	4
2. Oberbau.					0.055	10				
 a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.) b. Schienen und deren Befestigungsmittel. c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und 	112,285	30			2,975 4,701				_	
Schiebebühnen, einschl. Fundierung d. Legen des Oberbaues	_	-			4,227 4,996				_	-
e. Verschiedenes		_	112,285	30	2,330	1000000	16,902	75		
Übertrag			4,183,478	-			48,003	_		

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn 1892.

Zug.		Etzweile	n-Sc	haffhause	n.	Eglisau	-Sch	affhausen		Zusa	amr	nenzüge.		TOTA	L
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
		49,677 1,856 806	30 42 15			24,879 1,434 268	84 20 44					271,727 15,933 3,187	36 38 48		
56,463	92	3,382 — 112	09 - 75	55,834	71 _	1,330 — 213	10 25	28,125	83	:		11,542 1,142	41 - 30	303, 532	95
12,270		3,479	40	3,479	40	1,425	10	1,425	10			409,953	20	409,953	20
		_ 72,213 _	- 85 -			_						14,037 1,958,903 18,201	60 02 15		
5,092	95	1,080 124	70	73,418	55	38		38	-			5,608 2,038	60 63	1,998,789	-
		 								581,151 1,042,591 624,549 59,602 29,922	21 62 78 37 96				
733,735	40	1,996	85	2,114	10	_	_	_		17,800 6,398	70	2,362,016	64		
		_	_		A CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR	_	_			2,975 116,986	42 96				
				and the same of th					_	4,227 4,996 2	25 42 -	129,188	05		
807,562	27			134,846	76			29,588	93			2,491,204	69	2,712,275	

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

	Rechtsuf	-	Zürichs hn.	ee-			f-Nieder- ngen.		Thalw	eil-	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	C	
	ř										
Übertrag .			4,183,478	08			48,003	78			
3. Hochbau und mechanische Stations- einrichtungen.											
a. Verwaltungsgebäudeb. Gebäude für den Dienst der Reisenden	_				****	-				-	
und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	136,558	95			9,923	03				-	
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	_				2,057	51				-	
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung		-			2,725	51				-	
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen					_	-				-	
f. Wärterhäuser					7,267	46				-	
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gaslei-					110	20					
tungen	101	25			119 6	30			-		
4. Telegraph, Signale und Verschie-	101	20	136,660	20	0		22,098	81		-	
denes. a. Telegraphenleitungen											
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei-					267	28					
tungen. c. Orientierungs- und Ordnungszeichen.		_			1	20					
d. Einfriedigung und Barrieren	4,001	74			900	1 1				8	
e. Verschiedenes		-	4,001	74	_		1,169	08			
										-	
II. Rollmaterial.			4,324,140	02			71,271	67			
1. Lokomotiven und Tender	_	-			_	-				-	
2. Personenwagen	19,224	65			-				_		
3. Gepäck- und Güterwagen	_	_	19,224	65	_	-		-		-	
			10,000								
III. Mobiliar und Gerätschaften											
1. Für die Allgemeine Verwaltung						-			T-market.	-	
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst					294	63					
3. Für den Stationsdienst		_			142	30			_		
4. Für den Transportdienst					114	-					
5 Ti " li - W l t " t t									_	-	
C M 1 1		_									
6. lelegraphenapparate							436	93		-	
Total der Ausgaben .			4,343,364	67			71,708	60			
				-							

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn. 1892.

Zug.		Etzwei	len-Sc	haffhause	n.	Eglisa	ı-Scl	naffhausen		Zusa	amn	nenzüge.		Total.	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	0
807,562	27		•	134,846	76			29,588	93			2,491,204	69	2,712,275]
		_				_	-			_					
			_							146,481	98				
						of Manage	_			2,057	51				
		a a same				_	_			2,725	51				
			_			_	_			7,267	46				
										119	30				
		_			_		_		_	107	25	158,759	01		
		-	_			_	-				-				
			-							267	28				
						_	_			1 4,902	20 34				
_				sometime	_				_		_	5,170	82	2,655,134	_ -
807,562	27			134,846	76		×	29,588	93	,				5,367,409	
						_	-		,			_	-		
		_					_					19,224	65	19,224	
	-			-										19,224	
							_	*							
												294	69		
							_					142			
			_				-								
		_				F-1000-1-	_					_		436	
	_				_				-						- -
807,562	27			134,846	76			29,588	93		٠			5,387,071	_

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Emnamnen.						
I. Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1891					15,875,026	4
II. Kapitaleinzahlungen.						
1. Einzahlungen auf das Gesellschaftskapital.						
a) Emission von 14,000 neuen Stammaktien à Fr. 500. — vom Juli 1891:					8	
I und II. Einzahlung auf restlich begebenen 730 Aktien mit 50 % = Fr. 250 per Aktie	182,500	_				
Resteinzahlung auf 14,000 Aktien mit $50^{\circ}/_{\circ} = \text{Fr. } 250$ per Aktie, Wert 31. Dezember 1892	3,500,000 3,682,500	_				
b) Emission von 10,000 neuen Stammaktien à Fr. 500.— vom September 1892	5,000,000	_	8,682,500		4	
 Einzahlungen auf konsolidierte Anleihen. 4¹/₂ ⁰/₀ Anleihen von Fr. 1,837,500 vom 1. Januar 1892: 						
Übertrag vom Konto Obligationen der Eisenbahnunter- nehmung Zürich-Zug-Luzern, infolge Konversion auf Grund des Vertrages vom 5. Mai 1873			1,837,500	_		
 Einzahlungen auf Subventionsdarleihen. α) Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn. II. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 						
15. Februar 1892	180,000	-				
I. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich Fr. 180,000. — Einzahlungen der übrigen Beteiligten " 1,450,000. —	8			s		
Wert 1. Februar 1892	1,630,000	-				
hausen. I. Rate, Wert 1. Dezember 1892	400,000	_	2,210,000	-		
			12,730,000		= 2	
III. Zuwendungen aus dem Baukonto.	0					
 Zu Gunsten des Konto "Unvollendete Bau- objekte": 						
Rückübertragung der Verwendungen für die per Ende 1891 unvollendet gebliebenen Bauten auf die Bau- rechnung	1,360,051	52				
2. Zu Gunsten des Konto "Zu amortisierende Verwendungen":	1,000,001	02			*	
Rückübertragung eines Teils der früheren Ausgaben für den Bau der Linie Etzweilen-Schaffhausen auf die neue Baurechnung dieser Linie	20,000		1,380,051	52		
IV. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern. Übertragungen auf nachstehende Konti infolge Liquidation dieser Unternehmung per 31. Dezember 1891.						
1. Auf den Baukonto der Nordostbahn: I. Bahnanlage und feste Einricht- ungen Fr. 10,139,124.51	4 1					
II. Rollmaterial , 1,555,646.61 III. Mobiliar und Gerätschaften . , 107,788.66	11,802,559	78				
Übertrag .	11,802,559	78	14,110,051	52	15,875,026	2

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital, neue Stammaktien. Ausstehende Resteinzahlung auf 5400 Aktien Emission 1892 mit 65% = Fr. 325 per Aktie, fällig per 31. Dezember 1893	2				1,755,000	
II. Liquidation der Rücklage für Erhöhung des Gesellschaftskapitals, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 29 Juni 1892.						
 Übertragungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung: a) für ½% Superdividende an die Stammaktionäre pro 1891 	210,000					
b) für Deckung der Emissionskosten der neuen Stammaktien 2. Ausgabe von Anteilscheinen an 136,000 Prioritäts- und Stammaktion A. Fr. 12,50	90,000		300,000		-	
und Stammaktien à Fr. 12 50			1,100,000		2,000,000	
Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich- Zug-Luzern: 1. Konversion in das neue 4 ¹ 2 ⁰ /o Anleihen vom 1. Januar 1892,						
3675 Obligationen à Fr. 500			1,837,500 536,500		9 274 000	
1073 Obligationen à Fr. 500			550,500		2,374,000	
 Verwendungen zu Bauzwecken. Übertragung vom Baukonto Zürich-Zug-Luzern infolge Übergang dieser Linie in das ausschliessliche Eigentum der Nordostbahn mit 1. Januar 1892: 	š		u st			
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	10,139,124	51				
hiezu: Zuschreibung aus Mehrwert It. Inventar per 31. Dezember 1891 19,022. 09	1,574,668	70				
ab: Abschreibung des Minderwerts It. Inventar per 31. Dezember 1891 " 19,022.09	88,766	57	11,802,559	78	2	
2. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1892:			11,002,500	.0	,	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen II. Rollmaterial III. Mobiliar und Gerätschaften	639,104 2,001,821 41,892	05 12 56	2,682,817	73		
3. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1892: a) Rechtsufrige Zürichsecbahn b) Linie Dielsdorf-Niederweningen	4,343,364 71,708	67 60	2,002,011			
 c) Linie Thalweil-Zug d) Linie Etzweilen-Schaffhausen e) Linie Eglisau-Schaffhausen 	807,562 134,846 29,588	76	5,387,071	23		
4. Unvollendete Bauobjekte			3.071,597	57	22,944,046	3
 V. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen. 1. Beteiligung bei der Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein. 						
 a) Bötzbergbahn: XXIII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Juli 1892 	•		85,000	_		-
Übertrag .			85,000	_	29,073,046	3

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

3. Dive Ab V. Zuwendu 1. Zu Ver IX 2. Zu Bau Ab 3. Zu Neb Da	den Liegenschaftenkonto der Nordostn: Wert der entbehrlichen Landabschnitte laut Inventar per 31. Dezember 1891	11,802,559 4,035 193,405 540,000	78	14,110,051 12,000,000	52	15,875,026	4
3. Dive Ab V. Zuwendu 1. Zu Ver IX 2. Zu Bau Ab 3. Zu Neb Da	den Liegenschaftenkonto der Nordostn: Wert der entbehrlichen Landabschnitte laut Inventar per 31. Dezember 1891	4,035 193,405 540,000			52	15,875,026	4
3. Dive Ab V. Zuwendu 1. Zu Ver IX 2. Zu Bau Ab 3. Zu Neb Da	n: Wert der entbehrlichen Landabschnitte laut Inventar per 31. Dezember 1891 erse Kreditoren: bschreibung der Baureserve Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1891 ungen aus dem Betriebsertrag. Gunsten des Konto "Zu amortisierende rwendungen": Amortisationsquote für das Jahr 1892 Gunsten des Konto "Verwendungen zu tzwecken": bschreibung beseitigter Bauobjekte im Jahr 1892. I. Bahnanlage und feste Einrichtungen Gunsten des Konto "Verwendungen auf	193,405 540,000	22	12,000,000			
3. Dive Ab V. Zuwendu 1. Zu Ver IX 2. Zu Bau Ab 3. Zu Neb Da	Wert der entbehrlichen Landabschnitte laut Inventar per 31. Dezember 1891	193,405 540,000	22	12,000,000			
V. Zuwendu 1. Zu Ver IX 2. Zu Bau Ab 3. Zu Neb Da	bschreibung der Baureserve Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1891	540,000	22	12,000,000			
V. Zuwendu 1. Zu Ver IX 2. Zu Bau Ab 3. Zu Neb Da	31. Dezember 1891	540,000	22	12,000,000			
1. Zu Ver IX 2. Zu Bau Ab 3. Zu Neb Da	Gunsten des Konto "Zu amortisierende rwendungen": Amortisationsquote für das Jahr 1892 Gunsten des Konto "Verwendungen zu zwecken": bschreibung beseitigter Bauobjekte im Jahr 1892. I. Bahnanlage und feste Einrichtungen Gunsten des Konto "Verwendungen auf						
Ver IX 2. Zu Bau Ab 3. Zu Neb Da	rwendungen": Amortisationsquote für das Jahr 1892 Gunsten des Konto "Verwendungen zu zwecken": bschreibung beseitigter Bauobjekte im Jahr 1892. I. Bahnanlage und feste Einrichtungen Gunsten des Konto "Verwendungen auf			2			
JX 2. Zu Bau Ab 3. Zu Neb Da	Gunsten des Konto "Verwendungen zu zwecken": bschreibung beseitigter Bauobjekte im Jahr 1892. I. Bahnanlage und feste Einrichtungen						1
Bau Ab 3. Zu Neb Da	zwecken": bschreibung beseitigter Bauobjekte im Jahr 1892. I. Bahnanlage und feste Einrichtungen Gunsten des Konto "Verwendungen auf	393			1		
3. Zu Neb Da VI. Erlöse u 1. Zu	Gunsten des Konto "Verwendungen auf	000	_				
^V I. Erlöse u 1. Zu	engeschäfte":						
1. Zu	ampfboote auf dem Zürichsee. Wertabschreibung auf der Werfte	E		o* =			
1. Zu	Wollishofen Fr. 42,479.52 idem auf sechs Dampfbooten . , 184,883.30 idem auf dem Salonboot "Helvetia" , 30,000.— idem auf dem Mobiliar und Gerät-			-			
1. Zu	schaften	262,484	_22	802,877	22		
	ınd Rückerstattungen.			5			
Биц	Gunsten des Konto "Verwendungen zu zwecken":			,			
	Bisheriges Netz.					8 S	
	I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	111,598	48				
	II. Rollmaterial	285,966	22				
	III. Mobiliar und Gerätschaften	11.046	16				
	Gunsten des Konto "Verwendungen Nebengeschäfte":	408,610	86				
	Imprägnieranstalt	461	20	409,072	06	27,322,000	8
						21,022,000	1
						43,197,027	2

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.			s			
Übertrag			85,000		29,073,046	3
b) Linie Koblenz-Stein:						
X. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Febr. 1892	450,000	_)			
XI. " " " " 1. Juli 1892	450,000		900,000			
2. Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn:		-	985,000			
XXXVIII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 11. August 1892			50,000			
3. Beteiligung bei der Sihlthalbahn:						
Resteinzahlung der Nordostbahn auf die Aktienbeteiligung von Fr. 100,000 per 1. Februar 1892			40,000		1,075,000	-
VI. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Brutto-Bauausgaben pro 1892:			7,47			
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee			233,552	75		
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee			2,353		235,905	17
VII. Zu amortisierende Verwendungen.						
Verluste auf abgebrochenen Bauobjekten im Rangierbahnhof					EC 015	
Zürich			* * *		56.015 30,439,968	(
, ,			5.6		50,455,506	
VIII. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1893				.	12,757,059	2
Ausweis über den Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1892.			=			
			n fair			
1. Aktiven laut Bilanz: a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	7,035,005	68				
b) Wertschriften	16,958,275					
c) Entbehrliche Liegenschaften	956,121	20				
d) Materialvorräte	3,946,922	04				
e) Diverse Debitoren	198,117	65	29,094,441	57		-
2. Passiven laut Bilanz:	1,819,561	02				
a) Schwebende Schulden	9,138,277	82				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen						
an die Jahresrechnung	1,701,882	97				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	3,677,660	50	16,337,382	31		
Restbetrag wie oben			12,757,059	26		
				-		
Summe					43,197,027	2

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Depression en.						
I. Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital. 10,000 neue Stammaktien, Emission vom Sept. 1892: Ausstehende Resteinzahlung auf 5400 Aktien mit 65 % = Fr. 325 per Aktie, fällig per 31. Dezember 1893			. ^		1,755,000	
II. Verwendungen zu Bauzwecken.						
A. Bisheriges Netz der Nordostbahn.	8					
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen. a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung c. Übertrag vom Baukonto der Linie Zürich-Zug-Luzern per	118,368,670 527,112	79 57				
31. Dezember 1891	10,139,124	51	129,034,907	87		
 Rollmaterial. a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz. b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung. 	22,120,176 1,715,854	98 90	120,001,001			
c. Übertrag vom Baukonto der Linie Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1891	1,574,668	.70				"
3. Mobiliar und Gerätschaften.	1,0 1,000	100	25,410,700	58		
 a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung c. Übertrag vom Baukonto der Linie Zürich-Zug-Luzern per 	2,144,211 30,846	43 40				2
31. Dezember 1891	88,766	57	2,263,824	40		
B. Neue Linien.			156,709,432	85		
1. Rechtsufrige Zürichseebahn.	E 004 000					
 a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz. b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung. 2. Linie Dielsdorf-Niederweningen. 	7,234,633 4,343,364	67	11,577,998	08	~	
 a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz. b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung. 3. Linie Thalweil-Zug. 	818,185 71,708	26 60	889,893	86		
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz. b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung. 4. Linie Etzweilen-Schaff hausen.	81,310 807,562	58 27	888,872	85	7	
 a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz. b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung. 5. Linie Eglisau-Schaff hausen. 	63,051 134,846	15 76	197,897	91		
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung .	14,342 29,588	28 93	43,931	21		
C. Unvollendete Bauobjekte.			13,598,593	91		
Betrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1892			3,071,597	57	173,379,624	33
 III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen. 1. Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein. a. Bötzbergbahn: 	7					
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1892, lt. Rechnung b. Linie Koblenz-Stein:	11,729,000 85,000		11,814,000	_		
Betrag der geleisteten Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz. Betrag der geleisteten Einzahlungen im Jahr 1892, lt. Rechnung	1,350,000 900,000		2,250,000			
 Aargauische Südbahn. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1892, lt. Rechnung 	5,925,000 50,000		14,064,000	_		
	,		5,975,000			
$\ddot{ ext{U}} ext{bertrag}$.			20,039,000	_	175,134,624	33

Gesellschaft auf 31. Dezember 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500. —	42,000,000	_				
2. Neue Stammaktien, 24,000 , , , 500. —	12,000,000	_	54,000,000			
108,000 Aktien						
3. Prioritätsaktien, <u>52,000</u> " " " 500.—			26,000,000	_	80,000,000	
160,000 Aktien					9 9	
II. Konsolidierte Anleihen.						
A. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).						
1. 4% Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	15,000,000	_				
2. 4% Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	20,000,000					
3. 4% Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	87,000,000	_				
4. 4% Anleihen von 7 Mill. Franken vom 1. Juni 1888: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	7,000,000	_				
5. 4% Anleihen von 5 Mill. Franken vom 1. März 1889:	5,000,000	_				
Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	5,000,000					
Betrag der Einzahlungen im Jahr 1892 durch Konversion von Obligationen der Linie Zürich-Zug-Luzern	1,837,500	_	135,837,500			
B. 4º/ ₀ Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn. Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883			3,000,000			
C. Subventionsdarleihen.	N.					
1. Mit einem Zinsfusse von 21/20/0 bezw. 41/20/0: Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	_				
 Mit einem Zinsfusse von 2%: Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn: 						
a. Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	5				1	
b. Betrag der Einzahlung im Jahr 1892, lt. Rechnung, II. Rate des Kantons Zürich " 180,000. —	4,130,000	_				
3. Unverzinslich in den ersten 12 Jahren: Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen vom 30. September 1889	157,000	_			4	
4. Mit einem Zinsfusse von 3 %: Subventionsdarleihen für die Linie Thalweil-Zug: Betrag der Einzahlungen per 1. Februar 1892, laut Rechnung	1,630,000	_				
5. Unverzinslich während 10 Jahren: Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaffhausen: Einzahlung der I Rate per 1. Dezember 1892, laut Rechnung	400,000	_	9,967,000	_	148,804,500	
Übertrag			2,001,000	-	228,804,500	
obetuag .			•		,	

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Denitolen.				8		
Übertrag			20,039,000		175,134,624	33
3. Linie Wohlen-Bremgarten. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz.			500,000			
4. Sihlthalbahn. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz Resteinzahlung im Jahre 1892 auf die Aktienbeteiligung	60,000			=		
von Fr. 100,000	40,000		100,000		20,639,000	_
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz					696,467	45
 V. Verwendungen auf Nebengeschäfte. 1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn): 				20.		
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanzb. Betrag der Ausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	1,261,947 233,552	04 75	1,495,499	79		
 Dampfboote auf dem Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen): a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz b. Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1892, lt. Rechnung 	884,324 260,131	22 22	624,193			
3. Imprägnieranstalt. a. Betrag der restierenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz b. ab: Betrag der Einnahmen im Jahr 1892, lt. Rechnung	11,275 461	90 20	10,814	70	0.190.505	40
VI. Zu amortisierende Verwendungen,	1		10,011		2,130,507	49
 a. Betrag der zu amortisierenden Verwendungen, lt. vorjähr Bilanz b. hiezu: Verlust auf beseitigten Bauobjekten im Jahr 1892, lt. Rechnung 	17,950,825 56,015	50 97	10,000,011			
ab: IX. Amortisationsquote lt. neuem Amortisationsplan Übertrag auf Baurechnung Etzweilen-Schaffhausen, lt. Rechnung	540,000 20,000	_	18,006,841	47		
VII. Verfügbare Mittel.	20,000		560,000		17,446,841	47
 Kasse, Wechsel und Bankguthaben. a. Barbestand der Kasse, einschl. Chèque-Konti in Zürich b. Basler Depositenbank in Basel, Giro-Konto. c. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuilles d. Schweizerische Kreditanstalt, Separat-Darleihenkonto 	997,994 86,840 4,950,171 1,000,000	28 25 15	7,035,005	68	216,047,440	74
2. Wertschriften. Eigene Wertpapiere	٠		16,958,275	_		
3. Entbehrliche Liegenschaften. a. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn b. Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier)	924,060 32,060	94 26	956,121	20	e	
4. Materialvorräte. a. Material-Konto (Vorräte an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.) b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorwäte en Schippen Schwellen etc.)	1,532,202 1,858,515	03				
räte an Schienen, Schwellen etc.)	556,204	18	3,946,922	04		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren. Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis			198,117	65	29,094,441	57
Summe					245,141,882	31

Gesellschaft auf 31. Dezember 1892.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			-				
Kreditoren.							
		*					
	Übertrag .					228,804,500	_
III. Schwebende Schulden.						===,===,===	
1. Gekündete, aber noch nicht eingel	löste Obli-						
gationen:							
a. des $4^{1/2}$ $^{0/0}$ Gemeinschafts-Anleihens vom 1. April 1874	r. 1,000. —						
b. des $4^{\circ}/_{0}$ Anleihens von Fr. 7,100,000 vom	1,000.						
1. Oktober 1860	1,000. —						
c. des $4^0/_0$ Anleihens von 5 Mill. Fr. vom 1. Juni 1862	, 1,000. —	3,000		0			
2. Ausstehende Coupons, Gutscheine und	N						
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben		1,325,913	44				
stützungskassen und Kautionen der An				3"		3	
a. der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten I	O			/			
b. der Krankenkasse der Nordostbahn-Arbeiter	" 64. 91						
c. der Barkautionen von Beamten und An-	* 01.15	8 .		8			
d. der Kautionskasse der Güterarbeiter	, 64. 45 , 344. 15	20.455	0.1				
•	"	60,457	31				
4. Barkautionen von Bauunternehmern feranten	und Lie-	04.900	00	- 6		= = =	
		94,328	08				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren: Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis.		995 969	19				
		335,862	10	1,819,561	02		
IV. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfonds der Nordostbahn		8,331,390	85				
2. Versicherungsfonds		806,886	97	9,138,277	82		
V. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anf	orderungen						
an die Jahresrechnung	,			1,701,882	97		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustre	chnung der						
Nordostbahn				3,677,660	50	16,337,382	31
						10,000,002	",1
						2	
	, .			e.			
	Summe .					245,141,882	31
	- 11770 700 O						

Ausweis über die "Diversen Hauptbuch-Debitoren und -Kreditoren"

per 31. Dezember 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	C
		,		
. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	15,685	_		
2. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisen-				
bahngesellschaften und diverse Transportanten	28,818	95		
3. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	153,613	70		
Summe .			198,117	
				-
. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bötzbergbahn	118,788	29		
	79,387	90		
<u> </u>	23,032	95		
Kaufrestanzen auf Liegenschaften	1,600			
	22,097	92		
5. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft.		42		
6. Konto pro Diversi	51,831	23		
7. Konto Betrieb der Inprägniranstalt	5,475	48	1	
8. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	33,648	40		
Summe .			335,862	
				-
				ľ
				,

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1892.

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

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

Anschaffung eines Benzimmotors und eines mit diesem zu betreibenden Fahrstuhlantzugs für das Lagerhaus Erstellung von 110 m Zufahrtsgeleise mit einer Schiebebühne zu der im ehemaligen Getreideschuppen beim Spritkeller eingerichteten provisorischen Wagen-Werkstätte 2. Amrisweil: Erweiterung des Stationsplatzes auf der westlichen Seite um ea. 9 m, Auseinanderrücken der Geleise auf 4 s.m. Distanz, Verbindung des I. Geleises mit dem II. gegen Süden, Erstellen von zwei Geleisesträngen gegen Süden und Norden von 229.5 m Länge, Versetzen der Viehrampe Verriegelung der Weichen und Signale 3. Erlen: 4. Bürglen: 5. Märstetten: 5. Märstetten: 6. Müllheim: 6. Müllheim: 7. Felben: 8. Islikon: 9. Weisendangen: Verriegelung der Weichen und Signale 10. Andelfingen: 9. Weriegelung der Weichen und Signale 10. Andelfingen: 10.	fs. Fr.	Cts. Fr.	Fr.	1
Restaurationsanbau an den Wartsaal III. Klasse, massiv (vide auch Pos. 52) Anschaffung eines Benzinmotors und eines mit diesem zu betreibenden Fahrstuhlaufzugs für das Lagerhaus Erstellung von 110 m Zufahrtsgeleise mit einer Schiebebühne zu der im ehemaligen Getreideschuppen beim Spritkeller eingerichteten provisorischen Wagen-Werkstätte 2. Amrisweil: Erweiterung des Stationsplatzes auf der westlichen Soite um ea. 9 m, Auseinanderrücken der Geleise auf 4 m Distauz, Verbindung des I. Geleises mit dem II. gegen Süden, Erstellen von zwei Geleisesträngen gegen Süden und Norden von 229.5 m Länge. Verriegelung der Weichen und Signale 3. Erlen: 4. Bürglen: 5. Märstetten: Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes 4. Sillikon: 5. Werriegelung der Weichen und Signale 5. Verriegelung der Weichen und Signale 6. Müllheim: 7. Felben: 8. Islikon: 9. Wiesendangen: Verriegelung der Weichen und Signale 6. Andelfingen: Verriegelung für die Stationserweiterung 7. Vergrösserung des Abstandes zwischen Geleise I und II von 4.2 m auf 4.5 m, Verbindung des III. Geleises in der Richtung nach Weichenverbindung vor der Rampe und Verlängern des Stampengeleises gegen Winterthur um S m 7. Verlängerung des Strassengeleises, in der Richtung nach Schaffhausen durch die Weichen Nr. 6 mit dem I. Geleise, Kehren der Weichenverbindung vor der Rampe und Verlängern des Stumpengeleises gegen Winterthur um S m 7. Verlängerung des Strassengeleises beim Güterschuppen I in östlicher Richtung und Strassengeleises beim Güterschuppen I in östlicher Richtung und Strassengeleises beim				-
1. Romanshorn: Restaurationsanbau an den Wartsaal III. Klasse, massiv (vide auch Pos. 52) Anschaffung eines Benziumotors und eines mit diesem zu betreibenden Fahrstuhlaufzugs für das Lagerhaus Erstellung von 110 m Zufahrtsgeleise mit einer Schiebebühne zu der im ehemaligen Getreideschuppen beim Spritkeller eingerichteten provisorischen Wagen-Werkstätte 2. Amrisweil: Erweiterung des Stationsplatzes auf der westlichen Soite um ea. 9m, Auseinanderrücken der Geleise auf 4.5m Distanz, Verbindung des I. Geleises mit dem II. gegen Süden, Erstellen von zwei Geleisesträngen gegen Süden und Norden von 229.5m Länge. Verriegelung der Weichen und Signale Verriegelung der Weichen und Signale Verriegelung der Weichen und Signale Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes Signature von 10,085 11,046 11,046 12,046 13,046 13,046 14,046				
Anschaffung eines Benzimmotors und eines mit diesem zu betreibenden Fahrstuhlaufzugs für das Lagerhaus Erstellung von 110 m Zudahrtsgeleise mit einer Schiebebühne zu der im ehemaligen Getreideschuppen beim Spritkeller eingerichteten provisorischen Wagen-Werkstätte Zerwich zu der im ehemaligen Gestationsplatzes auf der westlichen Seite um ca. 9 m, Auseinanderrücken der Geleise auf 4,5 m Distanz, Verbindung des Edelisses mit dem II. gegen Süden, Erstellen von zwei Geleisesträngen gegen Süden und Norden von 229,5 m Länge. Verretzeten der Vichrampe . 3. Erlen: 4. Bürglen: 5. Märstetten: 4. Bürglen: 5. Märstetten: 4. Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes . 300 — 3				
benden Fahrstuhlaufzugs für das Lagerhaus Erstellung von 110 m Zufahrtsgeleise mit einer Schiebebühne zu der im ehemaligen Getreideschuppen beim Spritkeller eingerich- teten provisorischen Wagen-Werkstätte Erweiterung des Stationsplatzes auf der westlichen Seite um ca. 9 m, Auseinanderrücken der Geleise auf 4.5 m Distanz, Verbin- dung des I. Geleises mit dem II. gegen Stüden, Erstellen von zwei Geleisesträngen gegen Stüden und Norden von 229.5 m Länge, Versetzen der Viehrampe Verriegelung der Weichen und Signale 10,241 5 Märstetten: Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes 6 Müllheim: 7 Felben: Verriegelung der Weichen und Signale 10,004 42 11,416 51 10,004 42 11,416 51 10,004 42 11,416 51 10,004 42 11,416 51 10,004 42 11,416 51 10,004 42 11,416 51 10,006 62 63 64 64 64 64 65 66 66 67 67 67 68 68 68 68 68 68 68 68 68 68 68 68 68	0	40		
Erstellung von 110 m Zufahrtsgeleise mit einer Schiebebühne zu der im ehemaligen Getreideschuppen beim Spritkeller eingerich teten provisorischen Wagen-Werkstätte	=	05		
2. Amrisweil: Erweiterung des Stationsplatzes auf der westlichen Seite um ca. 9 m, Auseinanderrücken der Geleise auf 4.5 m Distanz, Verbindung des I. Geleises mit dem II. gegen Süden, Erstellen von zwei Geleisesträngen gegen Süden und Norden von 229.5 m Länge, Verstezen der Viehrampe				
Versetzen der Viehrampe Verriegelung der Weichen und Signale 8. Erlen: 4. Bürglen: 5. Märstetten: Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes 6. Müllheim: 7. Felben: 8. Islikon: 9. Wiesendangen: Verriegelung der Weichen und Signale Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes 7. Felben: 8. Islikon: 9. Wiesendangen: Verriegelung der Weichen und Signale Landerwerbung für die Stationserweiterung 10. Andelfingen: Vergrösserung des Abstandes zwischen Geleise I und II von 4.2 m auf 4.5 m, Verbindung des III. Geleises in der Richtung nach Winterthur durch die Weichen 1-3 mit dem I. Geleise und dem Güterschuppengeleise, in der Richtung nach Schaffhanssen durch die Weichen 1-3 mit dem I. Geleise und dem Güterschuppengeleise, in der Richtung nach Schaffhanssen durch die Weichen 1-8 mit dem I. Geleise 49,374 2. Zürich: Erstellung eines Dampfkessels nebst Luftreservoir und den erforderlichen Rohr- und Schlauchleitungen bei der Werksätte Zürich zur Erprobung der Luftbremsen- und Dampfheizungsleitungen Verlängerung des Strassengeleises beim Güterschuppen I in östlicher Richtung um 18 m zur Aufstellung eines der Lagerung von rohen Häuten dienenden ausrangierten Güterwagens (vide auch Pos. 52) 8. Dietikon: Erstellung eines Ausladegeleises hinter dem Güterschuppen II mit 63.5 m nutzbarer Länge Erstellung eines Rusien Weichenverbindung zwischen dem Geleise Aarau-Zürich und demjenigen Zürich-Aarau im östlichen Teile der Station Erstellung eines Rusien Weichenverbindung zwischen dem Geleise Aarau-Zürich und demjenigen Zürich-Aarau im östlichen Teile der Station Erstellung eines Sussengeleises hinter dem Güterschuppen II mit 63.5 m nutzbarer Länge Erstellen eines Fussgängerdurchlasses von der Dorfseite her unter den Waldshutergeleisen durch zum Stationsgebäude Erstellen eines Fussgängerdurchlasses von der Dorfseite her unter den Waldshutergeleisen durch zum Stationsgebäude Erstellung der Anlagen für die elektrische Bahnhofbeleuchtung Erstellung der Anlagen für die elektrische Bahnhofbeleuchtung 16,487 451 08				
Verriegelung der Weichen und Signale 10,241 06 9,682 94	1	61		
3. Erlen: 4. Bürglen: 5. Märstetten: Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes 6. Müllheim: 7. Felben: 8. Islikon: 9. Wiesendangen: Verriegelung der Weichen und Signale 10,066 or 9. Wiesendangen: Verriegelung der Weichen und Signale 110,066 or 9. Wiesendangen: Verriegelung der Weichen und Signale 110,066 or 9. Wiesendangen: Verriegelung der Weichen und Signale 12,066 or 10,066 or 10,066 or 9,132 or 10,066 or 10,060 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,066 or 10,0				
Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes	4	94		
Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes	1	11		
Verriegelung der Weichen und Signale 10,385 11 10,066 07 10,066 07 07 07 07 07 07 07	2	42		
Verriegelung der Weichen und Signale Verriegelung der Weichen und Signale 10,385 11 10,066 07 9,132 97 0. Andelfingen: Verriegelung der Weichen und Signale	_			
8. Islikon: 9. Wiesendangen: Verriegelung der Weichen und Signale Landerwerbung für die Stationserweiterung Vergrösserung des Abstandes zwischen Geleise I und II von 4.2 m auf 4.5 m, Verbindung des III. Geleises in der Richtung nach Winterthur durch die Weichen 1—3 mit dem I. Geleise und dem Güterschuppengeleise, in der Richtung nach Schaff- hausen durch die Weichen N. 6 mit dem I. Geleise, Kehren der Weichenverbindung vor der Rampe und Verlängern des Stumpen- geleises gegen Winterthur um 88 m Verriegelung der Weichen und Signale 2. Zürich: Erstellung eines Dampfkessels nebst Luftreservoir und den er- forderlichen Rohr- und Schlauchleitungen bei der Werkstätte Zürich zur Erprobung der Luftbremsen- und Dampfheizungs- leitungen Verlängerung des Strassengeleises beim Güterschuppen I in östlicher Richtung um 18 m zur Aufstellung eines der Lagerung von rohen Häuten dienenden ausrangierten Güterwagens (vide auch Pos. 52) Erstellung einer zweiten Weichenverbindung zwischen dem Geleise Aarau-Zürich und demjenigen Zürich-Aarau im östlichen Teile der Station 4,052 4. Baden: Erstellung eines Ausladegeleises hinter dem Güterschuppen II mit 63.5 m nutzbarer Länge 5. Turgi: Erweiterung des Güterschuppens, 7.5 m lang, 6.3 m breit, sowie Ver- längern der Rampe Erstellen eines Fussgängerdurchlasses von der Dorfseite her unter den Waldshutergeleisen durch zum Stationsgebäude Erstellung der Anlagen für die elektrische Bahnhofbeleuchtung Erstellung der Wasserspülung im Passagier-Abtritt 451 08	3	33		
9. Wiesendangen: Verriegelung der Weichen und Signale Landerwerbung für die Stationserweiterung Vergrösserung des Abstandes zwischen Geleise I und II von 4.2 m auf 4.5 m, Verbindung des III. Geleises in der Richtung nach Winterthur durch die Weichen 1—3 mit dem I. Geleise und dem Güterschuppengeleise, in der Richtung nach Schaff- hausen durch die Weichen Nr. 6 mit dem I. Geleise, Kehren der Weichenverbindung vor der Rampe und Verlängern des Stumpen- geleises gegen Winterthur um 88 m Verriegelung der Weichen und Signale 2. Zürich: Erstellung eines Dampfkessels nebst Luftreservoir und den er- forderlichen Rohr- und Schlauchleitungen bei der Werkstätte Zürich zur Erprobung der Luftbremsen- und Dampfheizungs- leitungen Verlängerung des Strassengeleises beim Güterschuppen I in östlicher Richtung um 18 m zur Aufstellung eines der Lagerung von rohen Häuten dienenden ausrangierten Güterwagens (vide auch Pos. 52) Erstellung einer zweiten Weichenverbindung zwischen dem Geleise Aarau-Zürich und demjenigen Zürich-Aarau im östlichen Teile der Station 4. Baden: Erstellung eines Ausladegeleises hinter dem Güterschuppen II mit 63.5 m nutzbarer Länge 5. Turgi: Erweiterung des Güterschuppens, 7.5 m lang, 6.3 m breit, sowie Ver- längern der Rampe Erstellen eines Fussgängerdurchlasses von der Dorfseite her unter den Waldshutergeleisen durch zum Stationsgebäude Erstellung der Anlagen für die elektrische Bahnhofbeleuchtung 6. Brugg: Erstellung der Anlagen für die elektrische Bahnhofbeleuchtung Einrichtung der Wasserspülung im Passagier-Abtrit 451 08	1	11		
Landerwerbung für die Stationserweiterung	7	07		9
Vergrösserung des Abstandes zwischen Geleise I und II von 4.2 m auf 4.5 m, Verbindung des III. Geleises in der Richtung nach Winterthur durch die Weichen 1—3 mit dem I. Geleise und dem Güterschuppengeleise, in der Richtung nach Schaffhausen durch die Weiche Nr. 6 mit dem I. Geleise, Kehren der Weichenverbindung vor der Rampe und Verlängern des Stumpengeleises gegen Winterthur um 88 m	7	97		
auf 4.5 m, Verbindung des III. Geleises in der Richtung nach Winterthur durch die Weichen 1—3 mit dem I. Geleise und dem Güterschuppengeleise, in der Richtung nach Schaffhausen durch die Weichen Nr. 6 mit dem I. Geleise, Kehren der Weichenverbindung vor der Rampe und Verlängern des Stumpengeleises gegen Winterthur um 88 m	3	40		
2. Zürich: Erstellung eines Dampfkessels nebst Luftreservoir und den erforderlichen Rohr- und Schlauchleitungen bei der Werkstätte Zürich zur Erprobung der Luftbremsen- und Dampfheizungsleitungen	2	52		
forderlichen Rohr- und Schlauchleitungen bei der Werkstätte Zürich zur Erprobung der Luftbremsen- und Dampfheizungsleitungen)	29		
Verlängerung des Strassengeleises beim Güterschuppen I in östlicher Richtung um 18 m zur Aufstellung eines der Lagerung von rohen Häuten dienenden ausrangierten Güterwagens (vide auch Pos. 52) 3. Dietikon: Erstellung einer zweiten Weichenverbindung zwischen dem Geleise Aarau-Zürich und demjenigen Zürich-Aarau im östlichen Teile der Station	2	80		
3. Dietikon: Erstellung einer zweiten Weichenverbindung zwischen dem Geleise Aarau-Zürich und demjenigen Zürich-Aarau im östlichen Teile der Station				
Aarau-Zürich und demjenigen Zürich-Aarau im östlichen Teile der Station				
5. Turgi: Erweiterung des Güterschuppens, 7.5 m lang, 6.3 m breit, sowie Verlängern der Rampe	1	84		
längern der Rampe	2	22		
Erstellen eines Fussgängerdurchlasses von der Dorfseite her unter den Waldshutergeleisen durch zum Stationsgebäude	3	26		
6. Brugg: Erstellung der Anlagen für die elektrische Bahnhofbeleuchtung . 16,487 34 7. Aarau: Einrichtung der Wasserspülung im Passagier-Abtritt 451 08)	09		
0	1	34		
O TO " 1 1	3	08		
8. Döttingen: Erstellung eines Kontrollapparates für die Signalscheibe gegen Siggenthal	7	17		
$\ddot{ ext{U}} ext{bertrag}$. $263,253$ 20)	20		- -

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1892.

,		Fr.	Cts.	Fr.	Ct
	Übertrag .	263,253	20		-
9. Offene Bahn:	Beitrag an die Goldach-Korrektion auf dem Gebiete der Gemeinde				
	Goldach, Kanton St. Gallen, I. und II. Rate	548	62		
	Erwerbung eines Sicherheitsstreifens beidseits der Bahn von Kil. 86.3 – 86.6 in der Gemarkung Egnach	1,283	75		
	Vergrösserung des Wärterwohnhauses bei Kil. 49-483 Winterthur- Schaffhausen; Verlängerung des bestehenden Gebäudes um			574	
	1.25 m, Neuer Anbau 3.8 m lang, 4.1 m breit und 5 m hoch. Erstellung einer Zugbarriere bei Kil. 20.502 bei der Station Kempt-	6,343	18	,	
	thal für den Fusswegübergang von Kyburg Vermehrung der Nischen im Wipkinger Tunnel, 12 Nischen links,	228	47		
	15 Nischen rechts	12,217	08		
	Erstellung einer eisernen Zugbarriere bei Kil. 27.863 Turgi-Waldshut Beitrag an die Aarekorrektion in den Gemeinden Düttingen, Kling-	630	90		
	nau und Koblenz für die Linie Turgi-Waldshut Eindecken und Einfriediguug offener Brücken und Durchlässe:	29,672	55		
	a) Riedtbachbrücke bei Kil. 95.035 Romanshorn- Rorschach Fr. 301.39				
	b) Reussbrücke bei Turgi, Kil. 28.72				
	c) Gewölbte Brücke bei Wildegg, Kil. 40.20 . " 646. 35 d) idem bei Kil. 43.30, diesseits Ruppersweil . " 719. 02				
	e) Suhrbrücke bei Aarau, Kil. 47.54 , 1,147.71	4,548	16		1
	Linksufrige Zürichseebahn.	1,010	10	318,725	1
O. Wiedikon-Ausser- sihl:	Dohlen- und Trottoirbeitrag an die Gemeinde Wiedikon für die von derselben erstellte Stationsstrasse	2,590	75		
1. Enge:	Erstellung einer hölzernen Rampe an der südlichen Stirnseite des	100	0.7		
2. Horgen:	Eilgutschuppens	188 20,866	97 44		
3. Au:	Dasselbe	8,426	73		
4. Wädensweil:	Erwerb einer bisher der Schweiz. Südostbahn eigentümlichen Bahnhofabteilung von $1400\ m^2$ Flächeninhalt und Erstellen von $37\ m$ nutzbarer Geleiseanlage und einer Drehscheibe auf derselben	94,780	45		
5. Pfäffikon (Schwyz):	Stationserweiterung infolge Einführung der Schweiz. Südostbahn,	01,100	10		
	bestehend in Verlängerung des II. Geleises um 157 m und Er- stellen eines Stumpengeleises in westlicher Richtung in Ver-				
	längerung des I. Geleises von 112.2 m nutzbarer Länge, ferner eines VI. Geleises, eines Stumpengeleises von 144.2 m nutzbarer Länge in westlicher Richtung und eines solchen von 59.5 m			×	
	nutzbarer Länge in östlicher Richtung in Verlängerung des VI. Geleises, sowie in Erstellen einer Verbindung vom II. ins				
	III. Geleise und zweier solchen vom III. ins IV. Geleise (vide	38,375	85		
3. Lachen:	auch Pos. 52 und 55) Verlängerung des rechtseitigen Stumpengeleises um 139 m und Anschluss an das Hauptgeleise	6,081	18		
7. Reichenburg:	Verriegelung der Weichen und Signale	8,022	_		
B. Bilten:	Dasselbe	7,963	79		
Offene Bahn:	Ziehen eines zweiten Bahndrahtes Zürich-Glarus (vide auch Pos. 55)	4,414	51		
	Verlängerung der Gitterbarriere bei Kil. 2.20 um je 9 m auf einer Seite infolge Fortsetzung des linkseitigen Trottoirs an der Badener-	1 890	24		
	strasse durch die Gemeinde Wiedikon	1,830 2,888	15		
	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Richtersweil Kil. 28.055	10,322	30		
	Übertrag .	206,751	36	318,725	-
	obertrag .	200,101	00	010,120	1

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

*					
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts
	Übertrag .	206,751	36	318,725	91
20 0.44					
29. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Schübelbach Kil. 45.725 .	10,242	27	010000	
	mit Sodbrunnen	10,242	46	216,993	6
	Link Oleme Limbel				
90 E J	Linie Glarus-Lintthal	E 904			
30. Ennenda:	Landerwerb für die Stationserweiterung	5,384 1,773	81	7,157	8
	Linie Sulgen-Gossau.				
31. Sitterthal:	Erstellen eines Verlade- und Kehrplatzes am östlichen Stumpen- geleise und Verbreiterung des Vorplatzes	13,705	51		
32. Offene Bahn:	Erstellen eines Wärterwohnhauses bei Kil. 20.740 mit Sodbrunnen	6,274	92	19,980	4
	Linie Effretikon-Hinweil.				
33. Fehraltorf:	Vergrösserung des Güterschuppens um $6.5 m$ und Verlängerung				
	der Rampe	4,521	33		
34. Hinweil:	Erstellen einer automatischen Wendescheibe mit Kontrollapparat .	479	35	5,000	6
	Ehemalige Nationalbahn.				
35. Steckborn:	Aufbau auf das Stationsgebäude für eine Dienstwohnung	5,268	69		
36. Etzweilen:	Dasselbe	14,590	33		
37. Mannenbach:	Erstellung eines Stumpengeleises von 50 m nutzbarer Länge	2,801	38		
38. Thalheim:	Verlängerung des Ausweichgeleises um 126.3 m	7,211	44		
39. Bassersdorf:	Erstellung eines Ventilbrunnens	1,001	30		
40. Dätwyl:	Erweiterung der Geleiseanlage bestehend in Verbindung des Schuppengeleises in südlicher Richtung mit dem Hauptgeleise von 36.6 m nutzbarer Länge, unter Verlängerung des enstern Geleises in nördlicher Richtung und Erstellung einer Brückenwage	13,561	08		
41. Aarau:	Bekiesung der bei Übergang der Schweiz. Nationalbahn an die	10,001			
ii. iididd.	Nordostbahn unvollendet gebliebenen Weganlage von Kil. 48.32 bis 48.92 links des Bahnhofes Aarau	1,536	_	45,970	2
	Linie Zürich-Zug-Luzern.				
42. Bonstetten:	Verriegelung der Weichen und Signale	10,258	93		
43. Affoltern a/A.:	Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe um 7.2 m.	5,606	63		
44. Ebikon:	Verlängerung des Ausweichgeleises um 57 m Nutzlänge	6,207	20		
45. Offene Bahn:	Erstellung einer automatischen Wendescheibe bei Kil. 63.34 zwischen Fluhmühle und Ebikon als Vorsignal mit Abhängigkeit, nebst 2 elektrischen Kontrollapparaten hiezu in der Richtung gegen Ebikon	3,202	61	25,275	ถูง
	Rollmaterial.			639,104	0
46. Lokomotiven:	Anschaffung folgender Lokomotiven: a) 6 Güterzug-lokomotiven C ^{3 T} No. 161/166 mit Einrichtung für Dampfheizung	408,543	20		
	b) 6 Güterzugslokomotiven C ^{3 T} No. 167/172 mit Einrichtung für Dampfheizung	408,799	21		
	Übertrag .	817,342	41	639,104	0
			T. J.	" OUGSTOT	1 0

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1892.

		Fr.	Cts.	Fr.	Ct
	Übertrag .	817,342	41	639,104	0
6. Lokomotiven:	c) 6 Tenderlokomotiven A ² No. 287/292 mit Einrichtung für Luftdruckbremse und Dampfheizung d) 2 Personenzugslokomotiven A ² T No. 51/52 mit Luftdruckbremse	271,843	53		
	auf Trieb- und Tenderräder, Einrichtung für Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser	121.864	39		
7. Personenwagen:	Anschaffung von 20 neuen Personenwagen mit Westinghousebremse und Dampfheizung, nämlich:	1,211,050	33		
	 a) 8 dreiachsige Personenwagen A B 3 No. 251/8 b) 12 dreiachsige Personenwagen C 3 No. 1502/13 	142,026 141,045			
	Einrichtung der Dampfheizung in dem pro 1891 von der N.O.B. Werkstätte gebauten Personenwagen A B 2 No. 357	967			
8. Güterwagen:	Anschaffung folgender Güterwagen:	284,039	05		
	 a) 100 gedeckte Normalgüterwagen mit Bremshütten und Handbremsen, Serie K ^{R I} No. 5051/5150 b) 30 offene Steintransportwagen M R ² No. 8251/8280 	351,406 89,843			
O. Wantingianliaha	Anguitabana and 65 Talamatian mit Tartidonalista and an ang	441,249	65		
9. Kontinuierliche Luftdruckbremsen:	Ausrüstung von 65 Lokomotiven mit Luftdruckleitung nach vorn und Doppelkupplung am Tender	7,595	42		
	und Doppelkupplung am Tender Anbringen der Westinghousebremse an: 35 Personenwagen Fr. 28,676. 58 4 Gepäckwagen	32 ,2 35	32		
	4 Gepäckwagen	21,882	43		
	,	61,713			
0. Ausrüstungs- gegenstände:	Anschaffung folgender Ausrüstungsgegenstände für die Vorkehren gegen die Cholera: 20 Desinfektionskübel für Personenwagen 130 "Gepäckwagen	431 2,807	88		
	70 Kalkmilchkannen " "	529 3,768			
	Mobiliar und Gerätschaften.	3,100	34	2,001,821	1
1. Bahnaufsichts- dienst:	Anschaffung von 16 M T Wagen No. 9411/9426 Anschaffung von 5 Draisinen für Bahnmeister Anschaffung von 2 Bau-Theodolithen für den Betriebs-Oberingenieur Inventarausrüstung für den neu kreierten Wärterposten No. 628	9,308 1,476 856	40		
2. Stationsdienst:	bei Au Anschaffung von 9 Stationsumladwagen	143 9,628			
	rationsanbau an den Wartsaal III. Klasse	543	55		
	Inventarvermehrung für folgende Dienstabteilungen infolge Zuteilung von Reserveausrüstungsgegenständen von Gepäckwagen: a) Güterexpedition Winterthur, für 2 Hornwinden b) Kursbureau, für 4 Signalflaggen (vide auch Pos. 66)	120 11			
	Zuteilung eines auf den Altmaterialwert abgeschriebenen Güterwagens an die Güterverwaltung Zürich zur Ablagerung von rohen Häuten auf dem verlängerten Strassengeleise beim Güterschuppen I in Zürich	250			
	(vide auch Pos. 12)	200			-
	Übertrag .	22,338	75	2,640,925	1

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

	ža,	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
			-		-
	Übertrag	22,338	75	2,640,925	1
52. Stationsdienst:	Inventarvermehrung auf der Station Pfäffikon (Schwyz) infolge Einführung der Schweiz. Südostbahn	238	_		
53. Transportdienst:	Abgabe einer Hornwinde an den Wagenvisiteur in Brugg aus dem Vorrate der Reserve-Ausrüstungsgegenstände für Gepäckwagen (vide auch Pos. 66)	60			
54. Werkstätten:	Anschaffung folgender Werkzeugmaschinen etc. für die Werkstätte Zürich: 1 Universalfräsmaschine Fr. 5,050. — 1 Leitspindeldrehbank , 1,806. — 2 englische Drehbänke , 2,325. 40 1 englisches Schneidzeug , 120. — 1 2 1 1 500. — 1 3,500. — 1 7,260. — 1,260. — 1,260. — 1,260. — 1,260. — 1,260. — 1 1,260. — 1,260. — 1,260. — 1 — 1,260. — 1,260. — 1 -	14,561	40		
55. Telegraphen-	Aufstellen eines weitern Telegraphenapparates auf der Station	14,001	10		
Apparate:	Altstetten	358	68		
	Zürich-Glarus	3,618	10		
	Vermehrung des Telegrapheninventars der Station Pfäffikon (Schwyz) infolge Einführung der Schweiz. Südostbahn	438	23		
	Aufstellen eines weitern Telegraphenapparates auf Station Rothkreuz infolge Einführen eines zweiten Bahndrahtes der Aarg. Südbahn	279	40	41,892	5
	Summe der Ausgaben .			2,682,817	7
	Einnahmen.				
	Stammnetz.				
56. Effretikon:	Abschreibung des beseitigten ehemals prov. Wartlokals (als Unter- kunftslokal für das Zugspersonal auf Station Stein-Säckingen versetzt)	7,949	60		
57. Zürich:	Abschreibung der anlässlich der Geleiseerweiterungen im Rangierbahnhof im Jahre 1891 beseitigten: a) Lokomotivremise Fr. 77,133.87	1,010	1		
	b) Lokomotiv-Drehscheibe	91,648	02		
	Systems beim techn. Provisorium im Rohmaterialbahnhof. Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof,	400	_		
	Miete pro 1892	100			
68. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	776	35	100,873	9
	Linksufrige Zürichseebahn.				
9. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	,		965	1
	Linie Winterthur-Koblenz.				
80. Landverkäufe:	Erlöse hiefür			120	-
	Übertrag .			101,959	1

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1892.

		Fr.	Cts.	Fr.	Ci
	Übertrag .		:	101,959	1
	Linie Sulgen-Gossau.				
1. Offene Bahn:	Bundessubvention an die im Jahr 1887/88 ausgeführten Uferversicherungsbauten an der Thur, im sogen. Tellenholz a b z \ddot{u} g l i c h :	13,799	60		
	Anteil der Gemeinde Bischofszell	3,797	27	10,002	515
Dokomitions	Linie Zürich-Zug-Luzern,				
32. Rekognitions- gebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren			30	-
	Rollmaterial.				
3. Lokomotiven:	Abschreibung der ausrangierten 4 Lokomotiven C $^{3\mathrm{T}}$ Nr. 121, 122, 123 und 126 Fr. 129,847.88 abzüglich: Wert der vorhandenen Ausrüstung 2.121.50	127,726	38		
A. D.	NB. Die Lokomotiven Nr. 121 und 122 sind bereits im Jahre 1891 auf den Altmaterialwert von je Fr. 5000 abgeschrieben worden.	,			
4. Personenwagen: 5. Güterwagen:	Abschreibung der ausrangierten 4 Personenwagen B ⁴ Nr. 702, B ^c Nr. 877, C Nr. 1190 und 1207	30,214	_		
	a) 26 gedekte Güterwagen K Nr. 9703, 9709, 9714, 9716/17, K c 3016, 3018, 3020, 3039, 3043/44, 3048, 3054, 3056, 3068, 3070/71, 3085/6, 3090, 3099, 3105, 3110, 3112, 3122 und 3124	103,200			
	b) 7 offene Güterwagen L. Nr. 6031/2, 6047, 6513, 9622, 9652 und 9676.	23,838	40		
6. Reservewerkzeuge:	Gutschrift für an den Betrieb und die Werkstätten etc. abgegebenen Ausrüstungsgegenstände aus dem Vorrate	796			
	wagen vom "Rollmaterial" auf Titel "Mobiliar und Gerätschaften" (vide auch Pos. 52 und 53)	191	44	285,966	2
	Mobiliar und Gerätschaften.				
7. Stationsdienst:	Abschreibung folgender ausrangierter Stationsumladwagen: a) Mit dem Altmaterialwert von Fr. 160 auf Baukonto figurierende Wagen: Seebach 2 Stück, Buchs-Dällikon, Horgen, Berlingen = 5 Wagen à Fr. 160 = Fr. 800 b) Wagen mit dem ursprünglichen Anschaffungswert:				
	Sulgen und Wülflingen à Fr. 650	2,800	_		
	Gutschrift für das zurückgezogene Inventar der aufgehobenen Restauration Schwanden	412	_		
	Gutschrift für verkaufte Reservebetten aus dem Inventar des Kursbureau	1,000			
8. Werkstätten:	Abschreibung von 3 ausrangierten Arbeitsmaschinen der Werkstätte: 1 Mutternschleifmaschine Fr. 1,450. 31 1 Hobelmaschine " 3,000. —	1,000			
	1 Zerreissmaschine , 2,383. 85	6,834	16	11,046	1
	Summe der Einnahmen .			409,003	8

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, geordnet nach den Bauobjekten, pro 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Zusammenzug für Bisheriges Netz.				
Summe der Ausgaben	2,682,817	73		
Summe der Einnahmen	409,003	86	2	
Netto-Ausgaben .			2,273,813	8
b) Neue Linien.	(A)			
9. Rechtsufrige Zürichseebahn: Bauausgaben pro 1892	4,343,364	67		
O. Dielsdorf-Niederweningen: idem . " "	71,708	1		
1. Thalweil-Zug: idem . " "	807,562	1		
2. Etzweilen-Schaffhausen: idem . " "	134,846			
3. Eglisau-Schaffhausen: idem . " "	29,588	93	5,387,071	6
Summe der Netto-Ausgaben von Titel A			7,660,885	
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.				
D. Verwendungen auf Mosengesonnise.				
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.				
Anschaffung eines neuen Halbsalon-Bootes "Santis" 48.5 m lang, 5.6 m breit und 2.6 m hoch				
			233,552	,
mit einer Dreicylinder-Schaufelrad-Dampfmaschine von 80 Pferdekräften			233,552	
			233,552	
mit einer Dreicylinder-Schaufelrad-Dampfmaschine von 80 Pferdekräften Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.	2,358		233,552	,
	2,358	-	233,552	
mit einer Dreicylinder-Schaufelrad-Dampfmaschine von 80 Pferdekräften	2,355		233,552	
mit einer Dreicylinder-Schaufelrad-Dampfmaschine von 80 Pferdekräften Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Anschaffung von 2 neuen hölzernen Schleppschiffen Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen:			233,552	
mit einer Dreicylinder-Schaufelrad-Dampfmaschine von 80 Pferdekräften Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Anschaffung von 2 neuen hölzernen Schleppschiffen Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen Fr. 42,479. 52			233,552	
mit einer Dreicylinder-Schaufelrad-Dampfmaschine von 80 Pferdekräften Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Anschaffung von 2 neuen hölzernen Schleppschiffen Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen Fr. 42,479. 52 b) auf den sechs Dampfbooten "Stadt Zürich", "Rappersweil", "Linth-		-	233,552	b .
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Anschaffung von 2 neuen hölzernen Schleppschiffen Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen Fr. 42,479. 52 b) auf den sechs Dampfbooten "Stadt Zürich", "Rappersweil", "Linth-Escher", "Konkordia", "Gotthard" und "Lukmanier" " 184,883. 30			233,552	
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dagegen: Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen Fr. 42,479. 52 b) auf den sechs Dampfbooten "Stadt Zürich", "Rappersweil", "Linth-Escher", "Konkordia", "Gotthard" und "Lukmanier" , 184,883. 30 c) auf dem Salon-Dampfboot "Helvetia"		_	233,552	
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Anschaffung von 2 neuen hölzernen Schleppschiffen Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen Fr. 42,479. 52 b) auf den sechs Dampfbooten "Stadt Zürich", "Rappersweil", "Linth-Escher", "Konkordia", "Gotthard" und "Lukmanier" " 184,883. 30			233,552	
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dagegen: Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen				
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dagegen: Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen Fr. 42,479. 52 b) auf den sechs Dampfbooten "Stadt Zürich", "Rappersweil", "Linth-Escher", "Konkordia", "Gotthard" und "Lukmanier" , 184,883. 30 c) auf dem Salon-Dampfboot "Helvetia"				
Dampf- und Schlepphoote auf dem Zürichsee. Dampf- und Schlepphoote auf dem Zürichsee. Dagegen: Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen	÷262,484		÷260,131	
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dagegen: Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen Fr. 42,479. 52 b) auf den sechs Dampfbooten "Stadt Zürich", "Rappersweil", "Linth-Escher", "Konkordia", "Gotthard" und "Lukmanier"	÷262,484			
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee. Anschaffung von 2 neuen hölzernen Schleppschiffen Dagegen: Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen: a) auf der Werfteanlage in Wollishofen b) auf den sechs Dampfbooten "Stadt Zürich", "Rappersweil", "Linth-Escher", "Konkordia", "Gotthard" und "Lukmanier" c) auf dem Salon-Dampfboot "Helvetia" d) auf dem Mobiliar und Gerätschaften Imprägnieranstalt. Gutschrift für abgebrochene Geleise infolge Verlegung der Einführung der Winterthurer Linie	÷262,484		-: 260,131	

Rechnung über den Erneuerungsfonds

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Einnahmen.	2					
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1891					8,000,000	-
II. Übertrag des Saldos des Reservefonds der						
ehemaligen Eisenbahnunternehmung Zürich-						
Zug-Luzern vom 31. Dezember 1891			331,390	85		
III. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1892		•	1,279,374	32	1,610,765	
Summe .					9,610,765	1
Ausgaben.			2			
I. Erneuerung des Oberbaues.			Ţ.			
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	296,936	61				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	503,287	54				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	165,533	75	965,757	90		
Hievon ab:			0.00,101			
1. Aversalentschädigung der Gotthardbahn für Oberbau-						
Materialerneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern						
(Untergrund)	7,830		a)			
2. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	120,000		127,830		837,927	
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen,						
Rädern und Bandagen	82,322	55				
2. Umbau der zwei Rangierlokomotiven E No. 251/52 .	47,859	51				
3. Abschreibung der zwei ausrangierten Lokomotiven C ^{3 T} No. 123 und 126, abzüglich Altmaterialwert	109,726	38				
4. Abschreibung von Reservestücken ausrangierter Loko- motivtypen, abzüglich Altmaterialwert .	1,106	80				
5. Nachvergütung der Werkstätte für die abgeschriebene Lokomotive B ^{2 T} No. 3	÷ 500	_	240,515	24		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	3,926	42				
2. Abschreibung der vier ausrangierten Personenwagen B 702,						
B ^c 877, C 1190 und 1207, abzüglich Altmaterialwert und Vergütung der Betriebsrechnung für letztere drei Wagen	21,411	60				
3. Vergütung der Vereinigten Schweizerbahnen an den im						
Jahr 1891 abgeschriebenen Personenwagen C No. 1117	÷ 75	36	25,262	66		
Übertrag			265,777	90	837,927	

Rechnung über den Erneuerungsfonds

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Übertrag			265,777	90	837,927	90
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	7,557	73				
No. 3016, 3018, 3020, 3039, 3043/44, 3048, 3054, 3056, 3068, 3070/71, 3085/86, 3090, 3099, 3105, 3110, 3112, 3122, 3124, K No. 9703, 9709, 9714, 9716/17, L No. 6031/32, 6047, 6513, 9622, 9652 und 9676		11	2 P			2
abzüglich Altmaterialwert und Vergütung der Badischen Bahn für L No. 6513	117,601	30				
3. Vergütung der Schweiz. Centralbahn an den im Jahr 1890 abgeschriebenen Güterwagen K No. 4016	÷ 583	35	124,575	68	390,353	58
III. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit und für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.						
1. Kostenanteil an der Ausrüstung von 35 Personen- und						
4 Gepäckwagen mit der Westinghousebremse			10,083	93		
2. Einrichtung der Dampfheizung in 20 Personenwagen .			16,437	65		
3. Reservestücke für Dampfheizung von Personenwagen .	•	• ,	894	24	27,415	82
IV. Erneuerung der Schiffe.						
Dampfboote auf dem Zürichsee.						
1. Hauptreparatur des Dampfbootes "Rappersweil".	11,847	46				
ab: Zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung	7,575	_	4.050	4.0		
2. Hauptreparatur des Dampfbootes "St. Gotthard".	16,839	60	4,272	46		
ab: Zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung	7,338	_	9,501	60	13,774	06
V. Zuschüsse an die Betriebsrechnung aus den früheren Einlagen für die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen.						
1/2 Anteil der Nordostbahn an dem Rückschlag des Erneuerungsfonds der Bötzbergbahn pro 1892 von 19,805. 92					9,902	96
			5		1,279,374	32
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1893					8,331,390	85
Summe .					9,610,765	17
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

Rechnung über den Versicherungsfonds

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Einnahmen.					al d	
1. Saldo vom Jahr 1891					942,847	2
2. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1892 .	۰				100,000	-
	, .					
Summe .					1,042,847	2
	in the second				Leave Leave	
usgaben.						
1. Vergütung an die Gewinn- und Verlustrechnung gemäss § 4 des Regulativs für den Versicherungsfonds für die der Betriebsrechnung und den Rechnungen über die Hülfs- und Nebengeschäfte pro 1892 direkt belasteten Ausgaben für Unfallentschädigungen und Materialschäden über den Jahresbetrag von Fr. 75,000 hinaus, nämlich:						
α. Unfallentschädigungen	137,019	30				
b. Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial .	24,918	_				
	161,937	30				
abzüglich zu Lasten der Betriebsrechnung verbleibende .	75,000		86,937	30		
2. Beteiligung der Nordostbahn an Entschädigungen aus Unfällen auf der Jura-Simplon-Bahn, gemäss Übereinkommen vom 5. September 1885 mit den schweizerischen Hauptbahnen über gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle:					* * *	
 a. infolge der Katastrophe bei Mönchenstein am 14. Juni 1891 laut I. Abrechnung per 10. Dezember 1892 25.1616 % ovon Fr. 286,835.50 Cts. 	72,172	40				
b. infolge des Zugszusammenstosses bei Zollikofen am 18. August 1891 laut I. Abrechnung per 12. Oktober 1892 25.1616 % von Fr. 305,428.04 Cts.	76,850	58	149,022	98	235,960	2
					,	
3. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1893				.	806,886	6
					, a	
Summe					1,042,847	2
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

Rechnungen über die Nebengeschäfte der

vom Jahr

A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee. Einnahmen.	### A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee. ##################################					
## Dimahmen. 1. Ertrag des Personentransportes	Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Ct
## Dimahmen. 1. Ertrag des Personentransportes	Etinnahmen.					
Einnahmen.	Beinnahmen					
1. Ertrag des Personentransportes 110,168 98 2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes 2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes 3. Vom Gepäck 5. Von Tieren 1. 6,627.11 2. Von Gütern 358,285.87 369,899 38 38 38 38 38 38 38	1. Ertrag des Personentransportes	A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
1. Ertrag des Personentransportes 110,168 98 2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. 2. Vom Gepäck Fr. 4,986. 40 5. Von Tieren , 6,627. 11 c. Von Gütern , 358,285.87 369,899 38 38 38 38 38 38 38	1. Ertrag des Personentransportes 110,168 98					
2. Ertrag des Gepäck. Tier- und Gütertransportes. a. Vom Gepäck	2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. a. Vom Gepäck	Einnahmen.				
2. Ertrag des Gepäck. Tier- und Gütertransportes. a. Vom Gepäck	2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. a. Vom Gepäck	1 Future des Bensenentungneutes	110.169	00		
b. Von Tieren	b. Von Tieren		110,100	90		
264 07 264 264 07 264	264 07 369,899 38 38 369,899 38 36 369,899 38 369,899 38 369,899 38 369,899 38 369,899 38 369,899 38 369,899 38 369,899 38 369,899 38 369,899 38 38 369,899 369,899 38 369,899 369,899 38 369	a. Vom Gepäck				
Summe der Einnahmen Summe der Ausgaben Summe der A	Summe der Einnahmen Summe der Einnahmen Summe der Einnahmen Summe der Einnahmen Ausgaben. 480,332	b. Von Tieren				
Summe der Einnahmen 264 07	Summe der Einnahmen Summe der Einnahmen Summe der Einnahmen Summe der Einnahmen Summe der Einnahmen Summe der Einnahmen Ausgaben. 480,332	c. Von Gütern	369.899	38		
## Ausgaben. 1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	Ausgaben. 1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	3. Verschiedene Einnahmen				
## Ausgaben. 1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	Ausgaben. 1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	Summa dar Finnahman			480 332	1
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals 10,000 — 2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals 15,459 20 3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals 132,063 85 4. Bekleidung des Schiffspersonals 3,375 32 5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux 3,183 66 6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter 3,680 40 7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen 47,180 20 8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe 125,636 65 9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände 64,328 95 10. Assekuranzprämien 11,700 15 11. Verschiedenes 14,658 51 Summe der Ausgaben 431,266	Summe dei Emmannen			400,332	-
des technischen Personals	des technischen Personals 10,000	Ausgaben.				
des technischen Personals	des technischen Personals 10,000	1 Auf den Demnfhoothetrieh fellende Quote der Kosten der Centralverwaltung und				
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals 15,459 20 3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals 132,063 85 4. Bekleidung des Schiffspersonals 3,375 32 5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux 3,183 66 6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter 3,680 40 7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen 47,180 20 8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe 125,636 65 9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände 64,328 95 10. Assekuranzprämien 11,700 15 11. Verschiedenes 14,658 51 Summe der Ausgaben A31,266	2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals 15,459 20 3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals 132,063 85 4. Bekleidung des Schiffspersonals 3,375 32 5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux 3,183 66 6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter 3,680 40 7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen 47,180 20 8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe 125,636 65 9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände 64,328 95 10. Assekuranzprämien 11,700 15 11. Verschiedenes 14,658 51 Summe der Ausgaben A3,183 66 65 67 95 125,636 65 65 67 67 67 67 68 68 69 69 69 60 60 60 60 60 60 60		10,000	_	X /	
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals 132,063 85	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals 132,063 85 4. Bekleidung des Schiffspersonals 3,375 32 5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux 3,183 66 6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter 3,680 40 7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen 47,180 20 8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe 125,636 65 9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände 64,328 95 10. Assekuranzprämien 11,700 15 11. Verschiedenes 14,658 51 Summe der Ausgaben All,266		11	20		
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	132,063	85		
Heizung der Bureaux 3,183 66	Heizung der Bureaux 3,183 66	4. Bekleidung des Schiffspersonals	3,375	32		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und				
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen 47,180 20 8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe 125,636 65 9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände 64,328 95 10. Assekuranzprämien 11,700 15 11. Verschiedenes 14,658 51 Summe der Ausgaben Rechnungs-Abschluss. Die Einnahmen betragen 480,332 43 Die Ausgaben betragen 431,266 89	7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen		3,183	66		0
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe 9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände 10. Assekuranzprämien 11,700 15 11. Verschiedenes Summe der Ausgaben Rechnungs-Abschluss. Die Einnahmen betragen Die Ausgaben betragen Ausgaben 125,636 65 64,328 95 11,700 15 14,658 51 431,266	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter		40		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände 10. Assekuranzprämien			20		
10. Assekuranzprämien	10. Assekuranzprämien					
11. Verschiedenes	11. Verschiedenes		1			
Summe der Ausgaben 431,266 Rechnungs-Abschluss. Die Einnahmen betragen	Summe der Ausgaben	•				
Rechnungs-Abschluss. Die Einnahmen betragen		11. Verschiedenes	14,658	51		
Die Einnahmen betragen	Rechnumas-Abschluss	Summe der Ausgaben .			431,266	
Die Einnahmen betragen	Rochmunge_Abechluse					-
Die Einnahmen betragen		Rechnungs-Abschluss.				
Die Ausgaben betragen			/00.000			
Netto-Ertrag pro 1892		ů .				
	Netto-Ertrag pro 1892 49,065	Netto-Ertrag pro 1892 .			49,065	

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
20 2 mp 20000000000000000000000000000000				
Einanghan an				
Einnahmen.				
1. Ertrag des Personentransportes	425,580	13		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck				
b. Von Tieren				
c. Von Gütern	153,826	83		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs	9,874	50		1
4. Verschiedene Einnahmen	2,804	50		
	2,004	-00	,	
Summe der Einnahmen			592,085	9
Ausgaben.				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und				-
des technischen Personals	15,000	_		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	18,551	_		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	234,514	91		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	4,532	98		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	7,423	02		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	9,209	61	2 0	
7. Brennmaterial für die Schiffe	132,073	97		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	12,395	98		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	59,220	79	9 9	
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	15,608	35		
11. Ersatzleistungen	÷ 13	40		
12. Verschiedenes	14,522	80		-
Summe der Ausgaben .			523,040	0
Rechnungs-Abschluss.				
Die Einnahmen betragen	592,085	96		
Die Ausgaben betragen	523,040	01		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1892			69,045	9
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer IV der Spezialrech-				
nung über denselben	•		13,774	00
Netto-Ertrag pro 1892 .			55,271	8
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 "Zuschüsse aus den Spezial fonds" wieder vereinnahmt.	-			

Rechnungen über die Nebengeschäfte

	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
	700			
			20	
C. Patrick den Imprügnierengtalt			8	
C. Betrieb der Imprägnieranstalt.				
Einnahmen.				
1. Arbeiten für die eigene Unternehmung	67,197	55		
2. Arbeiten für Privaten	15,217	27	82,414	8
Summe .			82,414	8
Ausgaben.				
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung	3,985	35		
2. Besoldungen und Löhne	29,760	98		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc.	304	06		
4. Betriebsmaterialien	30,048	23		
5. Unterhalt des Gebäudes, der Maschinen und Geleise etc	1,240	46		
6. Verzinsung des restierenden Anlagekapitals per Ende 1891 Fr. 11,275. 90 à 5 $^{0}/_{0}$ 7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz	563	80		
2 ***	2,836	71		
8. Ubertrag auf die Gewinn- und Verlustrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte	8,200		76,939	E
Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1893			5,475	2
Summe .			82,414	8
				-
	.0			