

# Betrieb

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **40 (1892)**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

	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		<u>Fr. 1,701,882. 97 Cts.</u>

4. Der Aktiva saldo 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 Zürich- bzw. 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:

	<b>1891</b>	<b>1892</b>
	Kilometer	Kilometer
<i>a)</i> Fahrplanmässige Züge:		
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
	<hr/> 3,786,521	<hr/> 3,969,686
<i>b)</i> Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge . . . . .	18,805	39,550
2. Fakultativ-Güterzüge . . . . .	320,426	286,763
	<hr/> 4,125,752	<hr/> 4,295,999

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### I. Einnahmen.

<b>1891</b> (567 Kilometer)				<b>1892</b> (633 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1891			
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Nordostbahn (eigenes Netz).</b>										
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	2.68	1. Vom Gepäck . . . . .	561,557	80	2.88	104,978	74	—	—
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	—	—
<hr/> 10,115,187	<hr/> 32	<hr/> 58.40		<hr/> 10,964,526	<hr/> 74	<hr/> 56.18	<hr/> 849,339	<hr/> 42	<hr/> —	<hr/> —
16,383,331	42	94.59	III. Verschiedene Einnahmen:	18,553,645	93	95.06	2,170,314	51	—	—
844,401	21	4.88	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) . . . . .	857,756	31	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
<hr/> 936,309	<hr/> 46	<hr/> 5.41		<hr/> 963,335	<hr/> 80	<hr/> 4.94	<hr/> 27,026	<hr/> 34	<hr/> —	<hr/> —
<hr/> 17,319,640	<hr/> 88	<hr/> 100	Total der Einnahmen . . . . .	<hr/> 19,516,981	<hr/> 73	<hr/> 100	<hr/> 2,197,340	<hr/> 85	<hr/> —	<hr/> —

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 ergibt folgendes Bild:

	1891		Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total	
	Fr.	Cts.	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		
<b>1892</b>												
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 daheringe Vermehrung blieb weit hinter der bei andern eidgen. Schützenfesten erzielten zurück. Der grösste Teil der Mehreinnahmen ist aus einer allgemeinen Entwicklung des Personenverkehrs entstanden.

Der Güterverkehr betrug

1891	auf der Nordostbahn	103,359,026	Tonnenkilometer
	„ „ Linie Zürich-Zug-Luzern	12,597,683	„
	zusammen	115,956,709	„
1892	„	109,249,212	„
„	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 Einnahmefall auf einen geringern Prozentsatz herabgemindert worden als der Verkehrsausfall.





### 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1892 = 633 Kilom., 1891 = 567 Kilom.)		1891	1892
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer . . . . .	Franken	11,054.93	11,989.13
„ „ „ Reisenden . . . . .	„	0.87	0.91
„ „ „ und Bahnkilometer . . . . .	Centimes	4.37	4.37
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	20.78
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Reisende	253,182	274,611
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„	12,778	13,217
„ „ Personen-Wagenachskilometer kommen . . . . .	„	5.33	5.23
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer . . . . .	Franken	805.25	887.14
„ „ Tonne . . . . .	„	18.27	19.18
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	56.40	55.54
„ „ Reisenden . . . . .	„	6.30	6.71
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		809,544	1,011,107
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer	32.40	34.53
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen	1,428	1,597
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„	44	46
„ „ Reisenden „ . . . . .	Kilogr.	3.45	3.50
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer . . . . .	Franken	463.62	485.14
„ „ Stück . . . . .	„	1.48	0.99
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	27.39	22.48
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		959,827	1,365,791
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer . . . . .	Franken	16,570.96	15,949.25
„ „ Tonne . . . . .	„	4.57	4.69
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	9.09	9.24
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	50.76
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	1.61
<b>Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer . . . . .</b>	<b>Franken</b>	<b>28,894.76</b>	<b>29,310.66</b>
<b>Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer . . . . .</b>	<b>„</b>	<b>1,651.34</b>	<b>1,521.85</b>
<b>Totaleinnahme per Bahnkilometer . . . . .</b>	<b>„</b>	<b>30,546.10</b>	<b>30,832.51</b>



### 5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1891		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach . . . . .	58,213	208	606	11,002	22,143	33,145	- 831	- 10,427	30	9
2. Horn . . . . .	21,890	40	121	7,677	6,037	13,714	+ 2,412	- 541	85	33
3. Arbon . . . . .	59,983	193	963	1,628	7,179	8,807	+ 3,199	- 1,214	28	47
4. Egnach . . . . .	24,417	55	525	1,318	4,036	5,354	+ 636	- 1,036	73	74
5. Romanshorn . . . . .	120,837	510	7,732	123,063	40,076	163,139	+ 8,086	- 46,373	10	2
6. Uttweil . . . . .	13,265	31	61	693	953	1,646	+ 466	- 17	131	129
7. Kessweil . . . . .	12,320	20	104	725	1,128	1,853	+ 592	- 407	133	122
8. Güttingen . . . . .	18,855	22	143	644	1,501	2,145	+ 3,070	- 209	106	117
9. Altnau . . . . .	16,005	50	230	332	956	1,288	+ 311	+ 99	121	139
10. Münsterlingen . . . . .	21,156	38	180	591	5,329	5,920	+ 1,117	+ 2,655	91	66
11. Kreuzlingen . . . . .	24,377	104	201	2,312	4,917	7,229	+ 1,973	- 520	74	55
12. Konstanz . . . . .	62,161	222	172	15,165	4,500	19,665	- 284	- 5,841	26	24
13. Emmishofen - Egelshofen	21,262	50	180	7,363	3,834	11,197	+ 753	+ 3,748	89	41
14. Tägerweilen . . . . .	19,125	34	73	515	1,188	1,703	+ 100	+ 302	101	127
15. Ermatingen . . . . .	29,449	154	530	1,596	1,957	3,553	+ 633	+ 687	62	96
16. Mannenbach . . . . .	11,151	32	90	500	803	1,303	+ 1,124	+ 155	139	137
17. Berlingen . . . . .	7,710	18	73	551	534	1,085	- 150	- 107	153	143
18. Steckborn . . . . .	21,170	84	296	1,494	2,286	3,780	+ 191	- 441	90	91
19. Mammern . . . . .	13,712	26	127	340	642	982	- 666	- 117	128	148
20. Eschenz . . . . .	8,190	17	229	784	825	1,609	+ 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	123
29. Thalheim-Altikon . . . . .	16,334	31	345	2,039	1,205	3,244	+ 2,012	+ 1,891	120	100
30. Dynhard . . . . .	10,560	14	114	695	455	1,150	+ 2,008	- 558	142	141
31. Seuzach . . . . .	11,280	9	42	84	325	409	+ 1,696	- 89	138	156
32. Oberwinterthur . . . . .	18,911	45	38	564	4,204	4,768	+ 6,984	+ 1,176	103	78
33. Amrisweil . . . . .	61,137	308	3,246	8,136	9,608	17,744	+ 1,907	- 2,603	27	27
34. Erlen . . . . .	29,207	108	1,741	736	2,292	3,028	+ 90	- 665	63	101
35. Sulgen . . . . .	42,082	95	819	2,233	1,721	3,954	- 2,053	+ 815	39	86
36. Kradolf . . . . .	18,268	60	52	1,155	2,637	3,812	- 722	- 334	109	90
37. Sitterthal . . . . .	13,286	42	108	2,075	6,426	8,501	+ 1,114	- 1,642	130	49
38. Bischofszell . . . . .	34,320	173	1,893	2,155	5,661	7,816	- 2,226	- 1,179	51	52
39. Hauptweil . . . . .	14,263	43	81	917	3,263	4,180	- 667	- 697	125	83
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 Versand; die Personenzahl ergibt sich aus den ausgegebenen Billeten, mit Verdopplung der Retourbillete.

	Personen			Güter			Gegenüber 1891		Rangordnung der Stationen	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
				Tonnen	Tonnen	Tonnen			Personen-	Güter-
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	zahl	gewicht
Übertrag . . . . .	960,378	3,043	31,321	223,582	178,492					
40. Arnegg . . . . .	16,679	42	995	278	3,629	3,907	- 1,685	- 634	117	88
41. Gossau . . . . .	24,367	38	542	416	2,457	2,873	- 723	- 236	75	104
42. Bürglen . . . . .	37,336	93	900	3,566	8,927	12,493	+ 124	- 670	46	36
43. Weinfelden . . . . .	62,384	266	2,617	3,744	7,231	10,975	+ 207	- 489	25	43
44. Märstetten . . . . .	32,355	56	2,749	5,291	8,787	14,078	- 3,643	+ 770	54	31
45. Müllheim-Wigoltingen .	39,429	111	1,371	3,075	5,548	8,623	- 2,224	+ 175	43	48
46. Felben . . . . .	30,563	40	1,315	1,441	1,233	2,674	- 977	+ 6	58	108
47. Frauenfeld . . . . .	105,601	400	2,365	10,396	24,812	35,208	- 6,465	- 227	11	8
48. Islikon . . . . .	43,455	67	282	795	1,099	1,894	- 1,961	- 67	38	120
49. Wiesendangen . . . . .	49,186	21	208	468	1,079	1,547	+ 6,309	+ 540	37	133
50. Winterthur . . . . .	415,083	1,437	4,664	43,645	104,668	148,313	- 748	- 4,090	2	3
51. Hettlingen . . . . .	29,525	18	62	656	633	1,289	+ 5,925	+ 199	60	138
52. Henggart . . . . .	28,735	93	898	1,435	1,301	2,736	+ 3,595	+ 80	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	+ 747	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	+ 715	+ 1,099	59	79
68. Zweidlen . . . . .	2,664	6	81	591	1,854	2,445	+ 118	+ 465	162	111
69. Weiach-Kaiserstuhl . . . . .	16,530	44	761	1,920	936	2,856	- 231	- 553	118	106
70. Rümikon . . . . .	4,315	14	77	3,877	96	3,973	+ 174	+ 1,354	159	85
71. Reckingen . . . . .	5,969	6	73	4,984	847	5,831	- 166	+ 71	157	69
72. Zurzach . . . . .	18,898	102	556	1,701	1,915	3,616	+ 785	+ 287	105	94
73. Koblenz . . . . .	20,622	23	934	5,922	5,350	11,272	+ 1,784	+ 758	95	40
74. Kemptthal . . . . .	49,750	38	220	2,487	4,579	7,066	- 594	- 526	36	58
75. Effretikon . . . . .	89,651	54	2,603	2,581	2,217	4,798	+ 2,404	- 1,498	15	77
76. Illnau . . . . .	20,858	54	552	935	2,529	3,464	+ 236	+ 141	94	98
77. Fehraltorf . . . . .	17,991	51	511	952	2,036	2,988	+ 48	- 237	111	103
78. Pfäffikon (Zürich) . . . . .	38,129	140	623	3,463	10,545	14,008	+ 4,176	+ 318	45	32
Übertrag . . . . .	2,595,914	7,872	68,976	408,762	466,128					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1891		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personen-zahl	Güter-gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . . . .	2,595,914	7,872	68,976	408,762	466,128					
79. Kempten . . . . .	21,264	153	216	1,614	4,786	6,400	+ 2,332	+ 168	88	62
80. Wetzikon . . . . .	14,527	41	79	1,215	3,403	4,618	+ 756	- 1,149	124	81
81. Hinweil . . . . .	17,735	62	342	754	2,563	3,317	+ 1,631	- 460	113	99
82. Bassersdorf . . . . .	29,070	68	232	371	1,677	2,048	- 758	- 58	64	118
83. Kloten . . . . .	23,751	118	177	1,083	1,911	2,994	+ 3,468	+ 1,102	77	102
84. Seebach . . . . .	2,113	12	3	2,256	2,574	4,830	- 143	+ 1,110	163	76
85. Affoltern b. H. . . . .	4,295	8	24	41	312	353	+ 541	+ 156	160	160
86. Regensdorf-Watt. . . . .	10,413	20	80	217	378	595	+ 1,369	- 200	144	152
87. Buchs-Dällikon . . . . .	8,893	12	41	100	155	255	+ 357	- 130	147	162
88. Dietlikon . . . . .	32,143	18	84	999	1,662	2,661	+ 4,642	- 147	55	109
89. Wallisellen . . . . .	88,808	72	166	2,809	2,794	5,603	+ 5,734	+ 494	16	71
90. Örlikon*) . . . . .	231,453	162	235	6,517	25,098	31,615	+ 20,355	+ 2,903	3	11
91. Glattbrugg . . . . .	14,868	30	77	131	569	700	- 810	- 224	123	150
92. Rümlang . . . . .	23,601	32	80	944	3,428	4,372	+ 3,751	+ 636	78	82
93. Oberglatt . . . . .	24,347	71	311	262	790	1,052	+ 6,383	+ 590	76	145
94. Niederhasli . . . . .	8,256	36	122	147	257	404	+ 641	- 253	150	157
95. Dielsdorf . . . . .	23,482	72	750	17,022	1,637	18,659	- 8,521	- 26,150	80	25
96. Steinmaur . . . . .	11,566	40	304	25,616	1,140	26,756	+ 6,971	+ 24,210	136	15
97. Schöfflisdorf . . . . .	15,519	61	70	631	357	988	+ 9,515	+ 767	122	147
98. Niederweningen . . . . .	13,390	29	524	1,763	584	2,347	+ 8,355	+ 1,769	129	113
99. Zürich † . . . . .	1,150,789	6,192	10,911	118,609	461,223	579,832	+192,345	+ 80,656	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	- 138	4	54
102. Wollishofen . . . . .	50,254	53	76	30,347	39,317	9,664	+ 1,791	+ 22,379	35	4
103. Bendlikon (Kilchberg) . . . . .	93,853	51	94	418	1,331	1,749	- 3,277	+ 194	13	126
104. Rüslikon . . . . .	67,841	87	76	700	3,412	4,112	+ 4,807	+ 379	24	84
105. Thalweil . . . . .	123,039	156	208	3,448	17,516	20,964	- 9,020	+ 107	8	23
106. Oberrieden . . . . .	39,505	46	132	1,646	2,018	3,664	- 2,650	- 323	42	93
107. Horgen . . . . .	137,858	450	218	6,547	15,111	21,658	+ 6,514	+ 753	6	19
108. Au (Zürich) . . . . .	19,714	64	114	10	478	488	- 277	+ 8	100	134
109. Wädenswil . . . . .	121,646	476	527	11,551	20,455	32,006	- 4,723	- 8,248	9	10
110. Richterswil . . . . .	84,550	255	722	6,801	14,226	21,027	+ 6,948	- 1,297	20	21
111. Pfäffikon (Schwyz) . . . . .	21,773	40	203	6,226	558	6,784	+ 999	+ 3,102	86	60
112. Lachen . . . . .	36,676	110	3,596	3,560	4,565	8,125	+ 1,254	- 316	48	50
113. Siebnen (Wangen) . . . . .	29,475	51	1,071	1,739	4,122	5,861	+ 3,190	- 245	61	67
114. Reichenburg . . . . .	18,920	76	825	644	997	1,641	+ 864	+ 49	102	130
115. Bilten . . . . .	11,674	15	216	948	203	1,151	+ 1,477	+ 379	135	140
116. Ziegelbrücke . . . . .	11,494	16	216	278	591	869	+ 1,909	- 182	137	149
117. N.-O.-Urnen . . . . .	22,795	48	177	605	2,895	3,500	+ 3,112	+ 220	83	97
118. Näfels-Mollis . . . . .	20,183	78	215	2,763	4,411	7,174	- 10	- 1,593	98	56
Übertrag . . . . .	5,474,001	17,625	92,730	672,642	1,120,760					

\*) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen. †) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1891		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	zahl	gewicht
Übertrag . . . . .	5,474,001	17,625	92,730	672,642	1,120,760					
119. Netstall . . . . .	10,588	50	178	1,935	5,965	7,900	- 1,263	+ 896	140	51
120. Glarus . . . . .	81,798	281	736	7,004	14,345	21,349	+ 7,930	+ 596	21	20
121. Ennenda . . . . .	20,905	52	23	1,208	6,513	7,721	- 1,252	- 1,688	93	53
122. Mitlödi . . . . .	21,571	38	19	559	1,767	2,326	+ 2,408	- 73	87	114
123. Schwanden . . . . .	56,529	96	908	4,896	9,452	14,348	+ 5,661	- 979	31	30
124. Nidfurn-Haslen . . . . .	19,974	25	36	519	1,735	2,254	+ 1,699	- 231	99	116
125. Luchsingen . . . . .	28,874	37	36	1,575	4,733	6,308	+ 1,956	+ 42	65	63
126. Diesbach . . . . .	9,514	5	31	396	627	1,023	+ 1,217	+ 308	145	146
127. Rüti (Glarus) . . . . .	7,198	7	59	395	1,405	1,800	+ 1,284	+ 312	155	123
128. Linthal . . . . .	23,573	45	166	1,384	2,550	3,934	+ 2,706	- 1,468	79	87
129. Altstetten . . . . .	135,150	119	298	7,563	16,274	23,837	+ 20,471	+ 8,434	7	16
130. Urdorf . . . . .	17,010	48	77	90	363	453	+ 17,010	+ 453	116	155
131. Birmensdorf . . . . .	32,697	58	214	1,339	2,438	3,777	+ 32,697	+ 3,777	53	92
132. Bonstetten . . . . .	16,345	43	220	1,335	1,200	2,535	+ 16,345	+ 2,535	119	110
133. Hedingen . . . . .	18,214	157	334	1,850	1,711	3,561	+ 18,214	+ 3,561	110	95
134. Affoltern . . . . .	50,792	175	955	2,957	8,987	11,944	+ 50,792	+ 11,944	34	38
135. Mettmenstetten . . . . .	32,027	117	301	1,718	3,959	5,677	+ 32,027	+ 5,677	57	70
136. Knonau . . . . .	12,379	33	130	770	1,008	1,778	+ 12,379	+ 1,778	132	125
137. Zug . . . . .	88,135	343	1,483	13,965	30,485	44,450	+ 88,135	+ 44,450	17	7
138. Cham . . . . .	51,366	86	240	11,575	19,942	31,517	+ 51,366	+ 31,517	33	12
139. Rothkreuz . . . . .	38,802	39	262	2,477	3,944	6,421	+ 38,802	+ 6,421	44	61
140. Gisikon . . . . .	34,881	51	752	7,032	5,493	12,525	+ 34,881	+ 12,525	50	35
141. Ebikon . . . . .	25,745	19	162	307	1,682	1,989	+ 25,745	+ 1,989	72	119
142. Luzern . . . . .	102,920	606	5,821	23,776	25,924	49,700	+102,920	+ 49,700	12	6
143. Schlieren . . . . .	56,058	61	473	3,299	5,736	9,035	+ 2,628	+ 436	32	46
144. Dietikon . . . . .	87,994	132	699	2,189	9,363	11,552	+ 4,745	- 4,515	18	39
145. Killwangen . . . . .	28,651	35	165	380	298	678	+ 4,339	- 214	67	151
146. Wettingen . . . . .	21,002	34	55	2,018	2,669	4,687	+ 738	- 638	92	80
147. Baden-Oberstadt . . . . .	22,391	51	103	9,120	2,872	11,992	+ 519	- 728	84	37
148. Dätwyl . . . . .	8,446	39	160	1,383	1,482	2,865	+ 113	+ 401	149	105
149. Mellingen . . . . .	20,451	92	640	3,471	1,539	5,010	+ 1,126	- 167	97	75
150. Mägenwyl . . . . .	3,532	12	22	4,719	665	5,384	+ 88	+ 647	161	71
151. Othmarsingen . . . . .	8,093	19	53	687	379	1,066	+ 1,611	+ 353	152	144
152. Lenzburg . . . . .	33,349	108	1,121	3,969	7,166	11,135	+ 3,649	- 317	52	42
153. Hunzenschwyl . . . . .	9,149	19	11	123	231	354	+ 1,691	+ 69	146	159
154. Suhr . . . . .	23,072	26	1,670	534	1,329	1,863	+ 9,646	+ 353	81	121
155. Baden . . . . .	149,362	734	1,472	4,722	17,462	22,184	+ 759	+ 3,464	5	18
Übertrag . . . . .	6,882,538	21,517	112,815	805,881	1,344,453					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1891		Rangordnung der Stationen		
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
									Personen-zahl	Güter-gewicht	
	Anzahl	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	252	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. Rappersweil . . . . .	26,040	16	32	259	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	—	—	—	—	—	+105,500	—			
Transitverkehr . . . . .	130,259	1,674	135,428	453,940	453,940	907,880	- 21,021	- 70,160			
<b>Total . . . . .</b>	<b>8,366,047</b>	<b>29,285</b>	<b>311,776</b>	<b>2,152,321</b>	<b>2,152,321</b>						



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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1891	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.</b>								
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	+ 2,213	+ 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	+ 55,201	+ 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	- 15	+ 516
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen* . . . . .	7,068	7,152	4,545	34,660	11,613	41,812	+ 1,960	- 12,066
Österreich-Ungarn via Arlberg . . . . .	5,476	947	4,514	17,748	9,990	18,695	+ 1,948	+ 768
<b>Total</b>	<b>638,330</b>	<b>316,554</b>	<b>586,677</b>	<b>839,386</b>	<b>1,225,007</b>	<b>1,155,940</b>	<b>+ 120,799</b>	<b>+ 53,487</b>
§ Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.								
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
	Von der Bötzbahn und weiter		Nach der Bötzbahn und weiter					
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen				
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
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		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Total		Differenz gegenüber 1891	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
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	- 261	- 658
Tössthalbahn . . . . .	143	688	176	205	319	893	- 90	- 119
Südostbahn . . . . .	8,563	1,029	2,121	233	10,684	1,262	+ 1,251	+ 370
Sihlthalbahn . . . . .	—	74	—	57	—	131	—	+ 131
Gotthardbahn und Italien . . . . .	3,226	4,395	2,967	26,094	6,193	30,489	+ 1,898	+ 11,753
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	12,198	28,918	10,517	32,304	22,715	61,222	+ 3,134	- 5,483
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	656	3,749	679	120,737	1,335	124,486	+ 41	- 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
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	51	—	84	—	135	—	+ 36
Südostbahn . . . . .	—	1	—	2	—	3	- 9	+ 3
Sihlthalbahn . . . . .	—	420	—	—	—	420	—	+ 420
Gotthardbahn . . . . .	4	223	7	670	11	893	- 6	- 311
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	4	806	7	1,638	11	2,444	+ 2	+ 112
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	80	—	9,930	—	10,010	—	- 2,310
	Von der Südostbahn		Nach der Südostbahn					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	—	—	4	—	4	—	+ 4
Sihlthalbahn . . . . .	—	1	—	5	—	6	—	+ 6
Gotthardbahn . . . . .	4	—	6	—	10	—	- 58	- 226
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	161	62	3,870	349	4,031	411	+ 263	- 167
Gr. Bad. Bahn . . . . .	246	285	13,482	130	13,728	415	- 7,363	- 205
K. Württemberg. Staatsbahn . . . . .	—	—	3,852	—	3,852	—	- 2,098	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen . . . . .	59	—	2,776	—	2,835	—	+ 78	—
Österreich-Ungarn via Arlberg . . . . .	38	—	932	—	970	—	- 298	—
Übertrag . . . . .	56,321	82,765	61,853	236,777	118,174	319,542		

	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1891	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
<b>II. Transitverkehr über die Nordostbahn.</b>								
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	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
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
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Zürichsee-Dampfboote . . . . .	—	486	—	7	—	493	—	+ 108
Bayern und Oesterreich . . . . .	11	240	9	—	20	240	- 5	+ 180
<b>Total des Transitverkehrs</b>	61,760	144,356	68,499	309,584	130,259	453,940	- 21,021*	- 35,080*
<b>Gesamttotal</b>	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	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter			
	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		
1		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	

### Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-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	103,834	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	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
111	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
Übertrag	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	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-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	—	—	—	—
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	1	207	—	—
					210	44	9,240	—	—
					225	1	225	—	—
					Total	8,366,047	173,82 59	2,152,321	109,249,212

### 8. Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüber 1891	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte . . . . .	205,689	194,840	—	10,849
2. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	49,749	49,163	—	586
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	—	7,037
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	—	258
12. Zucker, raffiniert . . . . .	20,348	24,001	3,653	—
13. Rohzucker . . . . .	827	897	70	—
14. Tabak, roh und fabriziert . . . . .	2,987	3,265	278	—
	<b>388,445</b>	<b>405,471</b>	<b>17,026</b>	<b>—</b>
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich kondensierte . . . . .	10,611	17,854	7,243	—
16. Wein und Most, Speiseessig . . . . .	61,665	76,915	15,250	—
17. Bier . . . . .	27,305	29,291	1,986	—
18. Branntwein und Liqueur . . . . .	1,860	2,545	685	—
19. Mineralwasser . . . . .	2,608	2,859	251	—
	<b>104,049</b>	<b>129,464</b>	<b>25,415</b>	<b>—</b>
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrat und Effekten . . . . .	18,044	19,644	1,600	—
21. Bücher, Kunstgegenstände . . . . .	2,717	3,102	385	—
	<b>20,761</b>	<b>22,746</b>	<b>1,985</b>	<b>—</b>
	<b>513,255</b>	<b>557,681</b>	<b>44,426</b>	<b>—</b>
<b>B. Brennmaterialien:</b>				
22. Brennholz und Holzkohlen . . . . .	54,813	51,880	—	2,933
23. Torf . . . . .	6,753	4,920	—	1,833
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks . . . . .	412,570	370,337	—	42,233
	<b>474,136</b>	<b>427,137</b>	<b>—</b>	<b>46,999</b>
<b>C. Baumaterialien:</b>				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh . . . . .	121,442	156,872	35,430	—
26. Backsteine, Ziegel . . . . .	49,081	56,841	7,760	—
27. Dachschiefer . . . . .	4,476	4,207	—	269
28. Kalksteine, Gypssteine . . . . .	6,258	6,690	432	—
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	—	1,926
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe . . . . .	8,660	8,917	257	—
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen . . . . .	134,645	102,879	—	31,766
	<b>411,926</b>	<b>435,728</b>	<b>23,802</b>	<b>—</b>
Übertrag . . . . .	<b>1,399,317</b>	<b>1,420,546</b>	<b>21,229</b>	<b>—</b>

## Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüber 1891	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	<b>1,399,317</b>	<b>1,420,516</b>	<b>21,229</b>	—
<b>D. Metallindustrie:</b>				
35. Eisen, roh und alt, Erze . . . . .	39,888	39,244	—	644
36. Eisen, fabriziert (Art. des Sp.-Tarifs II) . . . . .	52,224	54,776	2,552	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	10,403	9,329	—	1,074
38. Eisenwaren (Art. des Sp.-Tarifs I) . . . . .	19,509	23,995	4,486	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen . . . . .	5,259	6,545	1,286	—
40. Maschinen, zusammengesetzte . . . . .	5,999	5,820	—	179
41. Maschinenteile . . . . .	26,062	26,172	110	—
	<b>159,344</b>	<b>165,881</b>	<b>6,537</b>	—
<b>E. Textilindustrie:</b>				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
42. Baumwolle, roh . . . . .	20,192	20,082	—	110
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	—
	<i>81,017</i>	<i>82,432</i>	<i>1,415</i>	—
<i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf . . . . .	4,460	3,579	—	881
47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs, Hanf, etc. . . . .	4,394	4,570	176	—
	<i>8,854</i>	<i>8,149</i>	—	<i>705</i>
<i>c) in Seide.</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons . . . . .	453	363	—	90
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe . . . . .	8,095	10,517	2,422	—
	<i>8,548</i>	<i>10,880</i>	<i>2,332</i>	—
<i>d) in Wolle.</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle . . . . .	3,697	3,325	—	372
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaren . . . . .	6,385	7,299	914	—
	<i>10,082</i>	<i>10,624</i>	<i>542</i>	—
	<b>108,501</b>	<b>112,085</b>	<b>3,584</b>	—
<b>F. Gerberei:</b>				
52. Felle und Häute . . . . .	6,405	7,050	645	—
53. Rinde . . . . .	6,619	7,230	611	—
54. Gerbstoffe . . . . .	448	455	7	—
55. Leder und Lederwaren . . . . .	5,536	6,120	584	—
	<b>19,008</b>	<b>20,855</b>	<b>1,847</b>	—
<b>G. Glas- und Tonwarenfabrikation:</b>				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I) . . . . .	3,440	3,731	291	—
57. „ „ Hohlglaswaren (Sp.-Tarif II) . . . . .	6,120	7,999	1,879	—
58. Tonwaren (Sp.-Tarif II) . . . . .	4,268	4,405	137	—
59. Tonröhren aller Art . . . . .	3,386	3,860	474	—
	<b>17,214</b>	<b>19,995</b>	<b>2,781</b>	—
<b>H. Papierfabrikation:</b>				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier- späne . . . . .	15,678	14,563	—	1,115
61. Papier und Carton (A u. B) . . . . .	7,998	10,462	2,464	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I) . . . . .	4,268	5,053	785	—
	<b>27,944</b>	<b>30,078</b>	<b>2,134</b>	—
<b>I. Strohindustrie.</b>				
63. Strohwaren aller Art . . . . .	657	557	—	100
Übertrag	<b>1,731,985</b>	<b>1,769,997</b>	<b>38,012</b>	—



## Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüber 1891	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
Übertrag				
<b>K. Holzindustrie.</b>	<b>1,731,985</b>	<b>1,769,997</b>	<b>38,012</b>	—
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben . . . . .	26,247	22,981	—	3,266
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe . . . . .	3,369	3,541	172	—
66. Holzwaren . . . . .	6,075	7,048	973	—
	<b>35,691</b>	<b>33,570</b>	—	<b>2,121</b>
<b>L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:</b>				
67. Farben und Farbwaren . . . . .	5,273	5,719	446	—
68. Farbholz . . . . .	1,342	1,393	51	—
69. Farberden . . . . .	2,497	2,120	—	377
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl. . . . .	5,604	7,151	1,547	—
71. Soda . . . . .	11,267	10,909	—	358
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	—	92
77. Stärke, Stärkemehl . . . . .	3,625	3,782	157	—
78. Chinarinde . . . . .	3	2	—	1
79. Mineralöle (Petroleum) . . . . .	17,219	22,914	5,695	—
80. Vegetabilische Öle . . . . .	7,119	8,724	1,605	—
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte . . . . .	4,866	5,440	574	—
82a. Schwefel . . . . .	421	944	523	—
82b. (95.) Zündwaren . . . . .	678	967	289	—
83. Sprit . . . . .	8,631	7,977	—	654
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden . . . . .	30,423	42,798	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 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	—
	<b>199,325</b>	<b>239,910</b>	<b>40,585</b>	—
<b>M. Hilfsmittel zum Transport:</b>				
90. Fahrzeuge . . . . .	16,042	12,575	—	3,467
91. Leere Gebinde und Emballagen . . . . .	20,435	22,633	2,198	—
	<b>36,477</b>	<b>35,208</b>	—	<b>1,269</b>
<b>N. Nicht rubrizierte Waren:</b>				
92. Einzelsendungen . . . . .	8,042	8,544	502	—
93. Sammelladungen . . . . .	7,104	15,065	7,961	—
94. Übrige Wagenladungen . . . . .	11,825	5,588	—	6,237
	26,971	29,197	2,226	—
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i> . . . . .	25,559	44,439	18,880	—
<b>Total</b> . . . . .	<b>52,530</b>	<b>73,636</b>	<b>21,106</b>	—
<b>Gesamttotal</b> . . . . .	<b>2,056,008</b>	<b>2,152,321</b>	<b>96,313</b>	—

# 9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durchschnittl. Bahnlänge in Kilometern	Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer.			
	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen					per Bahnkilometer								
	Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugkilometer	per Wagensachsenkilometer	Personen	Gepäck		Vieh	Güter	Total
1855	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	288
1857	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	—	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	—	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	5.17	49.16	12.84	—	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	5.10	50.62	12.27	—	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	4.72	49.13	11.25	—	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	4.95	49.00	10.80	—	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	4.93	50.40	11.60	—	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	4.83	49.80	10.20	—	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	4.67	50.20	11.00	—	17.17	13,758	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	4.72	48.00	10.80	—	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	4.38	51.40	10.40	—	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	4.43	53.20	10.00	—	17.46	16,016	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	4.44	53.20	10.00	—	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	4.36	52.00	9.80	—	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	4.28	51.40	10.00	—	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	4.18	53.20	9.80	—	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	4.46	53.66	10.04	—	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	4.40	53.84	10.37	—	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982
1879	401	251,578	1,158	4.48	54.32	10.39	—	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031
1880	469	226,700	1,115	4.52	55.15	10.27	—	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833
1881	540	205,463	1,017	4.51	55.77	10.27	—	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770
1882	541	205,808	1,036	4.55	56.08	10.11	—	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963
1883	541	243,308	1,124	4.41	56.30	9.79	—	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992
1884	541	201,292	1,123	4.50	56.43	9.47	—	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,189	4.43	56.90	9.13	—	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	4.46	61.85	9.26	—	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	4.44	61.78	9.12	—	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	4.43	59.25	8.77	—	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685
1889	564	236,002	1,333	4.46	56.39	8.92	—	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685
1890	564	250,947	1,387	4.45	56.43	9.09	—	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616
1891	567	253,182	1,428	4.37	56.40	9.09	—	18.01	11,055	805	464	16,371	28,895	1,651
1892	633	274,611	1,597	4.37	55.54	9.24	—	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522

\* 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 Zürich- bzw. 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.

1891				1892		
Betriebene Bahnlänge 692 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 702 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
492,951	21	3.86	I. Allgemeine Verwaltung . . . . .	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

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt 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 ergibt 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 weitem 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 besonders 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 Neubausen, 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 Aufnahmegebäude der Station Etzweilen (Kap. II B a 3); Umbau von Brückenwaagen, Anschaffung von neuen Krakenketten und Wasserkrahen (Kap. II B a 4); Umbau von Barrieren und Ergänzung von Einfriedigungen (Kap. II B a 5).

Die Mehrausgaben für Erneuerung des Oberbaues (Kap. II. B b), betragend Fr. 65,642. 29 Cts., fallen hauptsächlich auf Einzelauswechslung von Schienen, Schwellen, Weichen und Kreuzungen.

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von Profil II	aus Eisen auf Profil V	aus Stahl mit Eisenschwellen	. 5192 m
"  "  III	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 2278 "
"  "  S. N. B.	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 4581 "
"  "  V	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 17484 "
"  "  Nebenlinien	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 112 "
"  "  II	"  "  "  "  V	"  "  "  Holzschwellen	. 138 "
"  "  III	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 513 "
"  "  V	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 7 "
"  "  S. N. B.	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 48 "
"  "  Nebenlinien	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 1486 "
"  "  II	"  "  "  "  V	"  Eisen  "  "	. 1608 "
"  "  III	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 389 "
"  "  IV	"  "  "  "  V	"  "  "  "  "	. 5 "
"  "  II	"  "  "  "  "	Nebenlinien aus Stahl mit Holzschwellen	414 "
			34,255 m Geleise.

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

Schienen vom Normalprofil V	630,539 m Geleise	= 81,1 0/0
„ von andern Profilen	147,345 „ „	= 18,9 0/0

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

Stahlschienen	546,224 m	= 86,6 0/0
Eisenschienen	84,315 „	= 13,4 0/0

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betragen 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 übernachtet 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 bezüglichlichen 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 erzielen 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 V C 4 „Transportversicherungen“ sind bisher auch die durch Zusammenstösse entstandenen Schäden an Rollmaterial eingereicht 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 V C 6 „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

Die von der Nordostbahn teils an die Reklamanten, teils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V. C 4 beziffern sich auf Fr. 69,793. 96 Cts. gegenüber einer reklamierten Summe von Fr. 134,175. —

Davon sind abzurechnen an Rückerstattungen von anderen Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern „ 43,661. 36 „

Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von Fr. 26,132. 60 Cts.

An den Bruttoausgaben partizipieren:

a) Gänzlicher Verlust . . . . .	Fr. 8,172. 55 Cts.
b) Beschädigungen . . . . .	„ 32,498. 95 „
c) Verspätungen . . . . .	„ 29,122. 46 „
Total	Fr. 69,793. 96 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

Getreide . . . . .	Fr. 24,730. 40 Cts.
Mehl . . . . .	„ 1,322. 29 „
Wein . . . . .	„ 6,168. 17 „
Sprit und Öl . . . . .	„ 4,825. 11 „
Kolonialwaren . . . . .	„ 6,800. 67 „
Eisenwaren . . . . .	„ 3,363. 04 „
Baumwollwaren . . . . .	„ 7,818. 03 „
Holzwaren . . . . .	„ 2,187. 78 „
Glaswaren . . . . .	„ 896. 84 „
Diverse . . . . .	„ 11,395. 73 „
Aus dem Personentransport . . . . .	„ 285. 90 „
Total	Fr. 69,793. 96 Cts.

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

**Lokomotiven.** Bestand. Im Berichtsjahr wurden die 2 im Vorjahr auf den Altmaterialwert abgeschriebenen Lokomotiven C<sup>3T</sup> 121 und 122 abgebrochen; ferner wurden abgeschrieben die Lokomotiven C<sup>3T</sup> 123 und 126. Neu in Dienst gesetzt wurden 6 Tenderlokomotiven der Serie A<sup>2</sup> (No. 287–292), 2 Personenzuglokomotiven der Serie A<sup>2T</sup> (No. 51 und 52) und 12 Güterzuglokomotiven der Serie C<sup>3T</sup> (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 Diensteeinteilern — 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
Eigenes Netz . . . .	Schnell- und Personenzüge	3,161,316	39,550	3,200,866	186,618	4,446,044	16,059	63,425	4,525,528
	Gemischte Züge	214,693	—	214,693					
	Güterzüge	557,104	286,763	843,867					
	Total	3,933,113	326,313	4,259,426					
Bötzbergbahn mit Koblenz-Stein . . . .	Schnell- und Personenzüge	304,335	1,247	305,582	64,408	626,813	891	15,767	643,471
	Gemischte Züge	31,802	—	31,802					
	Güterzüge	129,916	95,105	225,021					
	Total	466,053	96,352	562,405					
Führung der Arlbergzüge		8,540	—	8,540	—	8,540	—	—	8,540
Aushilfe an schweize- rische Bahnen . . . .		156	—	156	—	156	—	52	208
Total* 1892		4,407,862	422,665	4,830,527	251,026	5,081,553	16,950	79,244	5,177,747
1891		4,186,534	454,609	4,641,143	221,151	4,862,294	13,650	80,928	4,956,872
plus 1892 . . . .		221,328	—	189,384	29,875	219,259	3,300	—	220,875
minus „ . . . .		—	31,944	—	—	—	—	1,684	—

\*) 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-, Schmier- und 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 Tannenholz in Steinkohlen- einheiten reduziert) . . . . . Kgr.	46,974,575	50,168,367
Verbrauch an Schmiermaterial . . . . . „	80,714	86,547
Kosten des Brennmaterials . . . . . Fr.	1,254,221. 15 Cts.	Fr. 1,310,822. 10 Cts.
„ „ „ per 100 Kgr. . . . . „	2. 67 „	„ 2. 63 „
„ „ Schmiermaterials . . . . . „	35,866. 88 „	„ 37,976. 55 „
„ „ „ per 1 Kgr. . . . . Cts.	44,4	Cts. 43,8
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Ver- packung, Wasserpumpen und Streusand . . . . . Fr.	54,506. 34 Cts.	Fr. 58,579. 22 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . . . „	540,094. 18 „*	„ 587,875. 17 „*
Totalkosten . . . . . „	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:

	<b>1891</b>	<b>1892</b>
Verbrauch an Brennmaterial . . . . .	Kgr. 8,457,092	9,076,563
„ „ Schmiermaterial . . . . .	„ 20,670	20,391
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Fr. 225,183.13 Cts.	Fr. 237,156.50 Cts.
„ „ Schmiermaterials . . . . .	„ 9,185.60 „	„ 8,947.52 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . . . .	„ 10,171.94 „	„ 10,471.40 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . . . .	„ 67,746.27 „*	„ 78,837.03 „*
<b>Totalkosten</b> . . . . .	„ <b>312,286.94 „*</b>	„ <b>335,412.45 „*</b>

**Wagen.** Bestand. Im Berichtsjahre wurden 1 baufälliger und 3 zertrümmerte Personenwagen (B<sup>4</sup> 702 B<sup>C</sup> 877, C 1190 und 1207) vom Inventar abgeschrieben, dagegen 20 neue Personenwagen (A<sup>B3</sup> 251—258 und C<sup>3</sup> 1502—1513) dem Betriebe übergeben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1892 vorhanden:

523 Stück mit 1169 Achsen und 21,715 Sitzplätzen.

1891: 507 „ „ 1119 „ „ 21,027 „

**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<sup>R1</sup>) und 30 neue offene Steintransportwagen (Serie M<sup>R2</sup>) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2668 Stück mit 5336 Achsen und einer Tragfähigkeit von 30,114 Tonnen.

1891: 2569 „ „ 5138 „ „ „ „ „ 28,719 „

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 II, a III und b II.

**Leistungen.** An Achskilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf den eigenen Linien:

	<b>1891</b>		<b>1892</b>	
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
<b>Total:</b>		<b>96,819,505</b>		<b>102,288,377</b>

\* 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 :

	<b>1891</b>		<b>1892</b>	
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 fremden Wagen :

zusammen auf der Nordostbahn . . . . .		<u>119,286,853</u>		<u>119,618,685</u>
--	--	--------------------	--	--------------------

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.**

	Fahrdienst						Rangierdienst		
	B <sup>2</sup> T	A <sup>2</sup> und A <sup>2</sup> T	A <sup>3</sup> u. A <sup>3</sup> T	C <sup>2</sup> T u. C <sup>3</sup> T	E <sup>2</sup>	Total		1891	1892
						1891	1892		
<b>a) Stand und Leistungen.</b>									
Zahl der Lokomotiven . . .	43	19	22	52	4	124	140	26	26
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen . . . . . Km.	1,633,987	552,890	1,108,169	1,604,910	181,597	4,862,294	5,081,553	—	—
im Materialtransport . . . . . "	2,315	—	—	11,536	3,099	13,650	16,950	—	—
in Leerfahrten . . . . . "	28,954	2,211	4,497	38,668	4,914	80,928	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 (219,673)	925,554 (231,192)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	1892 4,549.8	1,516.6	3,040	4,524.9	518	—	14,149.3	—	2,528.8
1891 4,791.8	1,041.5	3,039	4,160.8	547	13,580.1	—	2,534.3	—	—
Beförderte Wagenachskilometer	29,335,251	9,323,427	24,165,677	53,347,505	2,660,989	*118,519,201	*118,832,849	—	—
per Fahrkilometer . . . . .	1892 17.61	16.79	21.72	32.23	14.03	—	**22.95	—	—
1891 18.57	16.69	22.10	34.62	13.25	**23.95	—	—	—	—
<b>b) Kosten des Brennmaterials.</b>									
Verbrauch im ganzen . . . . . Kg.	13,726,972	4,538,550	11,055,355	19,366,684	1,480,806	46,974,575	50,168,367	8,457,092	9,076,563
" per Lokom.-Kilom. Kg.	1892 8.2431	8.1761	9.9359	11.7011	7.8097	—	9.6892	—	9.8066
1891 8.2318	7.9617	9.5178	11.5038	7.3032	9.4767	—	9.1424	—	—
Kosten im ganzen . . . . . Fr.	358,663.06	118,584.53	288,864.—	506,019.51	38,691.—	1,254,221.15	1,310,822.10	225,183.13	237,156.50
" per Lokom.-Kilom. . Cts.	1892 21.5381	21.3628	25.9616	30.5732	20.4056	—	25.3164	—	25.6232
1891 22.1126	21.2577	25.3531	30.7152	19.4988	25.3027	—	24.3431	—	—
<b>c) Übrige Unterhaltskosten.</b>									
Verbrauch an Schmiermaterial . . Kg.	24,481.—	9,856	18,960	30,233	3,017	80,714	86,547	20,670	20,391
" per Lokom.-Kilom. Kg.	1892 0.0147	0.0177	0.0170	0.0182	0.0159	—	0.0167	—	0.0220
1891 0.0141	0.0179	0.0173	0.0180	0.0134	0.0163	—	—	0.0223	—
Kosten des Schmiermaterials . . Fr.	10,742.20	4,324.78	8,319.58	13,266.15	1,323.84	35,866.88	37,976.55	9,185.60	8,947.52
" per Lokom.-Kilom. . Cts.	1892 0.64	0.77	0.74	0.80	0.69	—	0.7334	—	0.9667
1891 0.62	0.79	0.76	0.80	0.59	0.7235	—	—	0.9927	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser- pumpen und Streusand . . . . Fr.	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
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender	217,689.86	41,179.56	109,668.57	200,359.20	18,977.98	540,094.18	587,875.17	67,746.27	78,837.03
Kosten per Lokom.-Kilom. . Cts.	1892 13.07	7.43	9.85	12.10	10.008	—	11.359	—	8.512
1891 12.45	4.91	9.79	11.60	9.35	10.69	—	—	7.32	—
<b>d) Total.</b>									
Für Brenn-, Schmier- und Putz- material, Beleuchtung, Verpack- ung, Wasserpumpen und Streu- sand, sowie für Erneuerung und Reparaturen . . . . . Fr.	605,935.25	170,369.09	419,440.47	738,370.23	61,138.00	1,884,688.55	1,995,253.04	312,286.94	335,412.45
per Lokom.-Kilom. . . . . Cts.	1892 36.38	30.69	37.69	44.61	32.29	—	38.53	—	36.23
1891 36.29	28.06	37.01	44.22	30.55	38.02	—	—	33.75	—
per Wagenachskilom. . . . . "	1892 2.06	1.82	1.73	1.38	2.29	—	1.67	—	Fr. 916.43
1891 1.95	1.68	1.67	1.27	2.30	1.59	—	—	Fr. 855.58	—

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

\*\* Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen 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. Personenwagen.**

A. Stand und Leistungen.														
Berichtsjahr	Anzahl der Wagen				Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
	achträdige	sechsrädige	vierrädige	Total		im einzelnen			im ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
						I.	II.	III.				im ganzen	per Bahnkilo- meter	per Achskilo- meter
						Klasse	Klasse	Klasse						
1892	51	21	451	523	1169	1,203	6,887	13,625	21,715	14,261,534	173,370,020	187,631,554	267,281	5.15
1891	52	1	454	507	1119	1,139	6,767	13,121	21,027	13,774,716	153,489,898	167,264,614	241,712	4.92

  

B. Unterhaltskosten.											
Berichtsjahr	Achskilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achskilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung	
		im ganzen	per Achskilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	per Achskilometer		Ausgaben für Material	Kosten per Achskilometer
								Schmiere	Ausgaben		
								Franken	Centimes		
1892	38,071,034	210,345.98	0.552	2.493	36,427,290	5,810	1,263.85	0.1595	0.0034	60,453.91	0.166
1891	34,016,695	204,357.26	0.600	2.485	34,118,816	5,272.8	1,211.87	0.1545	0.0035	62,949.21	0.1845

**III. Gepäck- und Güterwagen.**

A. Stand und Leistungen.														
Berichtsjahr	Anzahl				Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert						
	Gepäckwagen	Güterwagen	Totalzahl					Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast				
			vierrädige	vierrädige						der Wagen	der Achsen	im ganzen	per Bahn- kilmtr.	per Achskilmtr.
1892	75	2,593	2,668	5,336	30,114	3.1336	5.6249	139,090,563	285,539,739	424,630,302	604,886	5.104		
1891	75	2,494	2,569	5,138	29,003	2.9922	5.58	147,785,365	287,117,673	434,903,038	628,472	5.66		

  

B. Unterhaltskosten.									
Berichtsjahr	Achskilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achskilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials			
		im ganzen	per Achskilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffnis per Achskilometer	
								Schmiere	Ausgaben
								Franken	Centimes
1892	64,217,343	208,640.43	0.325	1.602	83,191,395	13,269	2,886.36	0.1595	0.0034
1891	62,802,810	220,654.29	0.351	1.731	85,168,037	13,159.7	3,025.10	0.1545	0.0035





	1890	1891	1892
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . Centimes	0.7817	0.7235	0.7334
„ Zugskilometer . . . „	0.8317	0.7728	0.7861
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . . „	1.096	1.099	1.131
„ Zugskilometer . . . „	1.166	1.174	1.212
Kosten für Reparaturen, sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer . . . Franken	2,426.48	2,723.54	2,842.24
„ Lokomotivkilometer . . . Centimes	36.10	38.02	38.53
„ Zugskilometer . . . „	38.42	40.60	41.30
„ Wagenachskilometer . . . „	1.46	1.59	1.68
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . Kilometer	15,336	15,473	16,108
und zwar jede Personenwagenachse . . . „	26,025	30,399	32,373
„ Güterwagenachse . . . „	12,921	12,223	12,412
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . . .	128.14	135.07	141.78
„ Güterwagenachsen . . .	328.65	337.19	323.78
„ Personen- u. Güterwagenachsen	456.79	472.25	465.56
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachskilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . . . Procente	41.05	42.78	46.91
„ fremde Wagen . . . . . „	58.95	57.22	53.09
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachskilometer . . . Centimes	0.0024	0.0035	0.0034
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . . . Franken	585.38	614.18	596.99
„ Wagenachse und Jahr . . . . . „	65.72	67.92	65.98
„ Wagenachskilometer . . . . . Centimes	0.428	0.438	0.409
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . . . Procente	27.58	26.67	26.41
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . „	37.45	37.17	35.92

## Chronologische Vergleichung

Betriebs- jahr	Durchschnittlich betriebene Bahn- länge Kilometer	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugdienst		
		Personal	Sonstige Aus- gaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau- erneuer- ung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	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 <sup>1)</sup>	59	2,737	4,753	464	5,217
1880	607	615	122	737	1,172	1,039	481 <sup>1)</sup>	49	2,741	4,173	409	4,582
1881	688	556	90	646	1,118	1,026	168 <sup>1)</sup>	46	2,358	3,762	352	4,114
1882	689	540	91	631	1,126	1,145	360 <sup>1)</sup>	58	2,689	3,910	401	4,311
1883	689	552	106	658	1,165	1,262	309 <sup>1)</sup>	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

**Bemerkungen:**

<sup>1)</sup> 1879—1883 Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien in der Rubrik „Unterhalt der Bahn“ inbegriffen.

<sup>2)</sup> Bis und mit 1883 Ersatz von Rädern, Bandagen, Feuerbüchsen und Siederöhren in der Rubrik „Unterhalt des Rollmaterials“ inbegriffen.

<sup>3)</sup> 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.

Bahnkilometer										Ausgaben- Betreffniss per		
Fahrdienst					Verschiedene Ausgaben					Im Ganzen	Loko- motiv- kilometer	Wagen- achs- kilometer
Personal	Material- verbrauch	Unterhalt des Roll- materials	Erneuerung des Roll- materials	Sonstige Aus- gaben	Total	Pacht- und Miethzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend- ungen aus Spezial- fonds	Total			
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1,464	1,554	1,237	— 2)	8	4,263	1,054 3)	313	26	1,393	15,427	2,81	10,08
1,243	1,383	1,191	-- 2)	15	3,832	1,041 3)	222	118	1,381	14,015	2,70	9,84
1,127	1,230	1,023	41 2)	4	3,425	1,129 3)	201	23	1,353	12,838	2,52	9,24
1,035	1,077	963	90 2)	11	3,176	926 3)	205	24	1,155	11,449	2,45	9,45
1,086	1,174	1,177	159 2)	11	3,607	1,065 3)	225	29	1,319	12,557	2,56	9,80
1,160	1,276	1,190	98 2)	14	3,738	1,139 3)	300	18	1,457	13,069	2,54	9,81
1,123	1,205	1,053	212	18	3,611	1,123 3)	217	57	1,397	12,803	2,52	9,96
1,157	1,220	1,214	470	19	4,080	1,505 3)	247	77	1,829	13,738	2,64	10,49
1,189	1,309	1,214	737	19	4,468	1,592 3)	230	63	1,885	14,328	2,59	10,41
1,238	1,370	1,200	593	22	4,423	1,033	238	75	1,346	13,902	2,43	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,633	2,42	9,62
1,357	1,733	1,112	789	21	5,012	1,198	501	75	1,774	15,438	2,45	9,74
1,480	2,120	1,218	631	30	5,479	1,296	728	139	2,163	16,914	2,52	10,15
1,609	2,394	1,276	722	37	6,038	1,358	652	238	2,248	18,471	2,58	10,71
1,684	2,462	1,345	595	50	6,136	1,299	834	212	2,345	18,994	2,58	11,15

### D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1891		1892		Mehr resp. weniger gegenüber 1891	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes . . . . .	16,383,331	42	18,553,645	93	+ 2,170,314	51
Verschiedene Einnahmen . . . . .	936,309	46	963,335	80	+ 27,026	34
<b>Betriebsausgaben . . . . .</b>	<b>17,319,640</b>	<b>88</b>	<b>19,516,981</b>	<b>73</b>	<b>+ 2,197,340</b>	<b>85</b>
<b>Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung . . . . .</b>	<b>7,007,477</b>	<b>02</b>	<b>7,772,585</b>	<b>29</b>	<b>+ 765,108</b>	<b>27</b>
oder:	<b>1891</b>		<b>1892</b>			
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. 85	„	1. 74			
Ertrag verfügbarer Kapitalien . . . . .	1,068,488	76	953,886	79	- 114,601	97
Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien . . . . .	312,319	35	457,090	70	+ 144,771	35
Ertrag von Nebengeschäften . . . . .	173,111	72	112,537	43	- 60,574	29
Zuschüsse aus den Spezialfonds . . . . .	1,437,280	56	1,515,334	60	+ 78,054	04
Aus sonstigen Quellen . . . . .	75,825	76	1,084,508	89	+ 1,008,683	13
<b>Total . . . . .</b>	<b>10,074,503</b>	<b>17</b>	<b>11,895,943</b>	<b>70</b>	<b>+ 1,821,440</b>	<b>53</b>
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen . . . . .	60,683	68	19,956	85	- 40,726	83
Abschreibungen . . . . .	129,391	67	262,877	22	+ 133,485	55
Einlage in die Spezialfonds . . . . .	1,372,848	70	1,710,765	17	+ 337,916	47
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung . . . . .	—	—	393,765	57	+ 393,765	57
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken . . . . .	113,020	—	536,314	19	+ 423,294	19
<b>Total . . . . .</b>	<b>1,675,944</b>	<b>05</b>	<b>2,923,679</b>	<b>—</b>	<b>+ 1,247,734</b>	<b>95</b>
<b>Reinertrag des eigenen Netzes . . . . .</b>	<b>8,398,559</b>	<b>12</b>	<b>8,972,264</b>	<b>70</b>	<b>+ 573,705</b>	<b>58</b>
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien . . . . .	1,821,994	08	792,054	18	- 1,029,939	90
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr . . . . .	10,220,553	20	9,764,318	88	- 456,234	32
	573,424	16	533,424	86	- 39,999	30
<b>Total . . . . .</b>	<b>10,793,977</b>	<b>36</b>	<b>10,297,743</b>	<b>74</b>	<b>- 496,233</b>	<b>62</b>
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekendarlehen von 160 Millionen Franken . . . . .	5,268,800	—	5,351,487	50	+ 82,687	50
b) „ „ auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von 3 Millionen Franken . . . . .	120,000	—	120,000	—	—	—
c) Subventionsdarlehen . . . . .	178,375	—	227,225	—	+ 48,850	—
<b>Total . . . . .</b>	<b>5,567,175</b>	<b>—</b>	<b>5,698,712</b>	<b>50</b>	<b>+ 131,537</b>	<b>50</b>
2. Für Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stammaktien:						
a) Emission von 1891, einschliesslich Agio, zu 4 1/2 % . . . . .	56,397	50	220,500	—	+ 164,102	50
b) Emission von 1892 zu 4 1/2 % ab 1. Oktober/31. Dezember 1892	—	—	24,470	89	+ 24,470	89
<b>Total . . . . .</b>	<b>5,623,572</b>	<b>50</b>	<b>5,943,683</b>	<b>39</b>	<b>+ 320,110</b>	<b>89</b>
<b>Überschuss über die Verzinsung der Anleihen . . . . .</b>	<b>5,170,404</b>	<b>86</b>	<b>4,354,060</b>	<b>35</b>	<b>- 816,344</b>	<b>51</b>
Verwendet für Amortisationen . . . . .	510,000	—	540,000	—	+ 30,000	—
„ „ Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals . . . . .	290,000	—	—	—	- 290,000	—
„ „ ausserordentlichen Zuschuss in den Versicherungsfonds . . . . .	300,000	—	—	—	- 300,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse zur Amortisation des Defizits . . . . .	136,980	—	136,399	85	- 580	15
<b>Total . . . . .</b>	<b>1,236,980</b>	<b>—</b>	<b>676,399</b>	<b>85</b>	<b>- 560,580</b>	<b>15</b>
<b>Zur Verfügung der Aktionäre . . . . .</b>	<b>3,933,424</b>	<b>86</b>	<b>3,677,660</b>	<b>50</b>	<b>- 255,764</b>	<b>36</b>

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 Hilfsgeschäfte 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 Hilfsgeschäften), 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 weitem 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 Bötzberrgbahn . . . . .	" 9,902. 96	"
"    "    "    6 b: Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . .	" 13,774. 06	"
	<u>Fr. 1,279,374. 32</u>	Cts.
2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds:		
Betriebsrechnung IV C a: Unterhalt des Rollmaterials . . . . .	Fr. 23,954. 81	Cts.
"    V C 3: Unfallentschädigungen . . . . .	" 265,215. 28	"
"    III 2: Ertrag der Hülfgeschäfte . . . . .	" 15,672. 45	"
Gewinn- und Verlustrechnung 6: Ertrag der Nebengeschäfte . . . . .	" 6,117. 74	"
	<u>Fr. 310,960. 28</u>	Cts.
ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den Versicherungsfonds . . . . .	" 75,000. —	"
	<u>    " 235,960. 28</u>	"
Zusammen	<u>Fr. 1,515,334. 60</u>	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 0/0 des Anlagekapitals und die Vergütung des Bundes für die Nachtzüge im Jahr 1886, zusammen Fr. 9,505. 65 Cts.;<sup>a)</sup> ferner ist der Nettoertrag des Liegenschaftskonto 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 Minderanteile am Ertrag der gemeinschaftlichen Linien ist zu berücksichtigen, dass, wie eingangs dieses Abschnittes angeführt, die Betriebsergebnisse der Linie Zürich-Zug-Luzern in der Betriebsrechnung der Nordostbahn nunmehr direkt enthalten sind und deshalb 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 Bötzberrgbahn, 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 Bötzberrgbahn verweisen wir auf den besondern Bericht über die Bötzberrgbahn 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 Bötzberrgbahn 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 Bötzberrgbahn 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 verzinnten sich 1892 für die Bötzbahn einschliesslich der Linie Koblenz-Stein zu 3,706 0/0 und ohne letztere Linie zu 4,42 0/0 gegen 5,066 0/0 im Vorjahr, für die Aargauische Südbahn zu 4,607 0/0 gegen 4,534 0/0 im Jahr 1891. Die Gesamtbeteiligung von Fr. 20,639,000 an den oben bezeichneten vier Unternehmungen ertrug im Durchschnitt 3,838 0/0 gegen 4,734 0/0 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 gegebenen Erläuterungen.

Das Mehrerfordernis von Fr. 131,537.50 Cts. pro 1892 für die Verzinsung der Anleihen ergibt 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 0/0 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	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.— "
	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.— "
	<u>Zusammen Fr. 131,537.50 Cts.</u>

### E. Verschiedenes.

#### 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

##### Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1891		1892		1891			1892			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
<b>I. Personentransport.</b>											
Einfache Fahrt	I. Platz . . .	11,713	11.23	12,064	10.72	25,079.	03	23.27	25,101.	75	22.79
"	"	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.	42	6.74	7,339.	19	6.67
"	"	21,228	20.33	23,274	20.67	12,020.	47	11.16	13,123.	33	11.91
Abonnementsbillete	I. " . . .	5,126	4.92	6,492	5.77	4,318.	68	4.01	4,794.	88	4.35
"	"	3,262	3.13	3,903	3.47	1,760.	82	1.63	1,976.	40	1.79
Lustfahrtbillete	I. " . . .	13,012	12.48	13,866	12.32	22,216.	53	20.62	21,404.	57	19.43
"	II. " . . .	22,178	21.26	24,298	21.58	11,771.	49	10.92	12,998.	24	11.80
	<b>Total . . .</b>	<b>104,321</b>	<b>100</b>	<b>112,577</b>	<b>100</b>	<b>107,756.</b>	<b>18</b>	<b>100</b>	<b>110,168.</b>	<b>98</b>	<b>100</b>
<b>Rekapitulation nach Plätzen:</b>											
	I. Platz . . . . .	38,729	37.12	41,444	36.81	58,877.	66	54.64	58,640.	39	53.23
	II. " . . . . .	65,592	62.88	71,133	63.19	48,878.	52	45.36	51,528.	59	46.77
	<b>Total . . . . .</b>	<b>104,321</b>	<b>100</b>	<b>112,577</b>	<b>100</b>	<b>107,756.</b>	<b>18</b>	<b>100</b>	<b>110,168.</b>	<b>98</b>	<b>100</b>
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>											
		Tonnen		Tonnen		4,403.	16		4,986.	40	
		220		255							
<b>III. Viehtransport.</b>											
Klasse a, Pferde . . . . .		Stück		Stück							
" b, schweres Vieh . . . . .		72	1.35	129	2.05						
" c, leichtes " . . . . .		861	16.12	1,377	21.83						
" d, Schweine . . . . .		788	14.76	1,109	17.58	4,743.	83		6,627.	11	
" e, Kälber, Schafe und Ziegen . . . . .		1,412	26.45	706	11.20						
Hunde . . . . .		1,716	32.14	2,485	39.40						
		490	9.18	501	7.94						
	<b>Total . . . . .</b>	<b>5,339</b>	<b>100</b>	<b>6,307</b>	<b>100</b>	<b>4,743.</b>	<b>83</b>	<b>.</b>	<b>6,627.</b>	<b>11</b>	<b>.</b>
<b>IV. Gütertransport.</b>											
Eilgut . . . . .		Tonnen		Tonnen							
Stückgut . . . . .		1,404	0.81	1,370	1.04						
Massengut A . . . . .		9,475	5.45	9,303	7.07						
" B . . . . .		7,016	4.04	6,451	4.90	482,550.	99		358,285.	87	
Spezialtarif I . . . . .		24,567	14.13	25,445	19.34						
" II . . . . .		57,799	33.25	45,738	34.77						
" III . . . . .		12,368	7.12	8,429	6.41						
		61,194	35.20	34,830	26.47						
	<b>Total . . . . .</b>	<b>173,823</b>	<b>100</b>	<b>131,566</b>	<b>100</b>	<b>482,550.</b>	<b>99</b>	<b>.</b>	<b>358,285.</b>	<b>87</b>	<b>.</b>
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>											
						278.	87		264.	07	
	<b>Gesamttotal . . . . .</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>599,733.</b>	<b>03</b>	<b>.</b>	<b>480,332.</b>	<b>43</b>	<b>.</b>
<b>Rekapitulation:</b>											
Personentransport . . . . .						107,756.	18	17.97	110,168.	98	22.94
Gepäcktransport . . . . .						4,403.	16	0.78	4,986.	40	1.04
Viehtransport . . . . .						4,743.	83	0.79	6,627.	11	1.38
Gütertransport . . . . .						482,550.	99	80.46	358,285.	87	74.59
Verschiedenes . . . . .						278.	87	0.05	264.	07	0.05
	<b>Total . . . . .</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>.</b>	<b>599,733.</b>	<b>03</b>	<b>100</b>	<b>480,332.</b>	<b>43</b>	<b>100</b>

**Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.**

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1892</b>	112,577	110,168	98	255	4,986	40	6,307	6,627	11	131,566	358,285	87	264	07	480,332	43
<b>1891</b>	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	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42,257	124,265	12	14	80	119,400	60

**Durchschnittseinnahmen.**

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
<b>1892</b>	Fr. 0. 98 Cts.	Fr. 19. 55 Cts.	Fr. 1. 05 Cts.	Fr. 2. 72 Cts.
<b>1891</b>	„ 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.**

<b>1891</b>				<b>1892</b>			Gegenüber 1891			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							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	—	—	—
135,069	66	30.26	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffs- personals . . . . .	132,063	85	30.62	—	—	3,005	81
3,862	59	0.86	4. Bekleidung desselben . . . . .	3,375	32	0.78	—	—	487	27
3,355	68	0.75	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung 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	—
125,209	08	28.05	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch- 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 namhaftern 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.**

	1891					1892				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
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 vorteilhafter 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-Schauflerraddampfmaschine 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 bzw. 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 Trajektampffähre und 1 eisernen Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

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

	1891	1892	
<b>a. Leistungen der Schiffe:</b>			
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt . . . . .	Kilometer	120,595	122,447
und zwar in . . . . .	Zeitstunden	7,571	7,523
sonach per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .	Kilometer	15.93	16.23
Schleppboote. Solche durchliefen . . . . .	„	117,184	94,962
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial:</b>			
Holz . . . . .	Ster	14.500	19.250
Steinkohlen . . . . .	Tonnen	3,900.800	3,960.600
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen) . . . . .	„	3,906.600	3,968.300
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . .	Kilogramm	32.394	32.408
„ Zeitstunde . . . . .	„	515.995	527.489
Kosten für Brennmaterial im ganzen . . . . .	Franken	118,265. 31	118,293. 58
per Kilometer . . . . .	Centimes	98.07	96.61
„ Zeitstunde . . . . .	Franken	15. 62	15. 72
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</b>			
Öl und Talg im ganzen . . . . .	Tonnen	8.603	9.542
per Kilometer . . . . .	Kilogramm	0.071	0.078
„ Zeitstunde . . . . .	„	1.136	1.268
Kosten für Schmiermaterial im ganzen . . . . .	Franken	4,117. 58	4,581. 36
per Kilometer . . . . .	Centimes	3.41	3.74
„ Zeitstunde . . . . .	„	54.89	60.90
<b>d. Unterhalts- und Reparaturkosten:</b>			
im ganzen . . . . .	Franken	58,782. 52	64,328. 95
per Kilometer . . . . .	Centimes	48.74	52.54





**Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.**

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-schiedenes		Total-einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1892</b>	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
<b>1891</b>	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
<b>1892</b>	Fr. 0. 47 Cts.	Fr. 7. 73 Cts.	Fr. 0. 86 Cts.	Fr. 2. 08 Cts.
<b>1891</b>	„ 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.**

<b>1891</b>				<b>1892</b>			Gegenüber 1891			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
						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	90	0.36	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren . . . . .	15,608	35	2.99	13,809	45	—	
25,792	86	5.20	9. Verschiedenes . . . . .	14,509	40	2.77	—	—	11,283 46	
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-



### 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-Dampfboote, 1 Trajekt-Dampffähre, 7 eiserne und 23 hölzerne Schlepp- und Kohlschiffe.

Bezüglich der Abschreibungen auf diesem Betriebsmaterial, einschliesslich der Werteanlage in Wollishofen und auf Mobilien 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 Fraischschärfmaschine, 1 Universal-Fraischmaschine und 3 Drehbänke, ein englisches Schneidzeug und ein Laufkahn 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 Tenderachsen, sämtlich für Lokomotiven . . . . .	Fr. 114,977. 90 Cts.
2. Ersetzen von 61 Bandagen und 25 Radsternen für Personenwagen . . . . .	„ 5,146. 92 „
3. Ersetzen von 117 Bandagen, 45 Radsternen und 1 Achse für Gepäck- und Güterwagen . . . . .	„ 9,721. 22 „
zusammen	Fr. 129,846. 04 Cts.
Hievon ab die Altmaterialerlöse . . . . .	„ 36,039. 34 „
Total der Ersatzstücke für Rollmaterial . . . . .	Fr. 93,806. 70 Cts.
4. Erstellen von Westinghouse-Bremsen an 35 Personen- und 4 Gepäckwagen . . . . .	„ 10,083. 93 „
5. Erstellen von Dampfheizungen in 20 Personenwagen . . . . .	„ 16,437. 65 „
6. Umbau der Lokomotiven F <sup>2</sup> No. 251 und 252 in F <sup>3</sup> Lokomotiven . . . . .	„ 47,859. 51 „
Total	Fr. 168,187. 79 Cts.

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 „	„ 1,502,594. 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- und Bodensee	„ 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 erzeugt 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 Personenunfälle, 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 Personendampfbooten 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 abgeschlossen 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:	1891	1892		
<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>				
Beamte und Angestellte auf Personalkonto . . . . .	165		164	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti . . . . .	56	221	83	247
<b>II. Bahnunterhalt und Aufsicht.</b>				
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
<b>III. Expeditions- und Zugdienst.</b>				
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lager- haus Romanshorn), auf Personalkonto . . . . .		2,383		2,482
<b>IV. Maschinendienst und Werkstätten.</b>				
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).				
<b>V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.</b>				
Beamte, Angestellte und Arbeiter . . . . .	210		210	
<b>VI. Imprägnieranstalt.</b>				
Arbeiter . . . . .	27	237	29	239
<b>Gesamttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals . . . . .</b>		<u>5,184</u>		<u>5,337</u>

### 7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Hinsichtlich der neuen mit 1. April 1893 in Kraft gesetzten Statuten der Pensions- und Hilfskasse, sowie der mit dem Bundesrat getroffenen Vereinbarung über die Deckung des versicherungstechnischen Defizits dieser Kasse verweisen wir auf die Mitteilungen im ersten Abschnitt gegenwärtigen Berichtes und im beigefügten Bericht des Verwaltungsrates.

Das im letztjährigen Geschäftsberichte nachgewiesene Defizit auf 31. Dezember 1891 von	Fr. 2,876,629. 36 Cts.
hat infolge einiger vom Eisenbahndepartement konstaterter Verschreibungen im Gutachten des Herrn Professor Kinkelin eine Erhöhung erfahren von . . . . .	„ 141,885. — „
dazu Mehrerfordernis zur Verzinsung des Defizits für die Jahre 1890/91 wegen dieser Er- höhung . . . . .	„ 10,822. 60 „
Rektifizierter Betrag am 31. Dezember 1891 . . . . .	Fr. 3,029,336 96 Cts.
Dasselbe hat sich aber durch den ausserordentlichen Zuschuss der Bahngesellschaft als III. Amortisationsrate pro 1892 von . . . . .	„ 136,399. 85 „
per 31. Dezember 1892 wieder reduziert auf . . . . .	<u>Fr. 2,892,937. 11 Cts.</u>

Das Deckungskapital berechneten wir im Geschäftsberichte von 1891 auf 31. Dezember 1891 mit . . . . . Fr. 6,513,636. 72 Cts.

Durch die oben aufgeführte Rektifikation des Defizits erfuhr das Deckungskapital ebenfalls eine Erhöhung von . . . . . „ 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  $3\frac{3}{4}\%$  . . . Fr. 113,600. 15 Cts.
- b) an ordentlichen Einnahmen . . . . . „ 640,992. 28 „
- c) an Zuwachs auf dem Titel „Nicht verfallene Aktivzinse“ . . . „ 7,568. 50 „

Fr. 762,160. 93 Cts.

abzüglich die Jahresausgaben für 1892 . . . . . „ 378,856. 34 „

„ 383,304. 59 „

Hienach ergibt sich als Deckungskapital per 31. Dezember 1892 . . . . . 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.		b.		c.		T o t a l	
	Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		Krankenkasse für die Bahnarbeiter			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>								
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder . . . . .	—	—	3,865	60	—	—	3,865	60
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen . . . . .	14,576	64	—	—	—	—	14,576	64
c) Regelmässige Beiträge . . . . .	229,758	15	31,815	19	8,423	70	269,997	04
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge . . . . .	244,334	79	—	—	—	—	244,334	79
b) Ausserordentliche Beiträge . . . . .	258,596	26	—	—	—	—	258,596	26
c) Sonstige Zuwendungen . . . . .	493	75	909	90	160	60	1,564	25
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzins und Kursgewinne . . . . .	134,161	50	2,159	07	901	25	137,221	82
b) Beiträge von Versicherungsanstalten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc. . . . .	6,682	60	1,770	25	146	40	8,599	25
d) Geschenke und Verschiedenes . . . . .	2,388	59	905	20	248	—	3,541	79
	890,992	28	41,425	21	9,879	95	942,297	44
<b>Ausgaben.</b>								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder . . . . .	211,564	74	31,348	09	10,001	31	252,914	14
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder . . . . .	131,874	58	700	—	—	—	132,574	58
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht . . . . .	9,991	30	500	—	—	—	10,491	30
2. Abgangsentschädigungen an aus- tretende Mitglieder . . . . .	23,484	42	1,489	21	—	—	24,973	63
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs- kosten etc.) . . . . .	1,941	30	—	—	—	—	1,941	30
	378,856	34	34,037	30	10,001	31	422,894	95
<b>Einnahmen-Überschuss im Jahr 1892 . . . . .</b>	512,135	94	7,387	91	— 121	36	519,402	49
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1891 . . . . .	3,600,397	86	53,377	—	23,430	07	3,677,204	93
<b>Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1893 . . . . .</b>	4,112,533	80	60,764	91	23,308	71	4,196,607	42
Zahl der Mitglieder . . . . .	2,616		1,557		1,009		5,182	
Zahl der Unterstützungsfälle . . . . .	637		558		239		1,434	



		<i>a.</i>		<i>b.</i>		<i>c.</i>		T o t a l	
		Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		Krankenkasse für die Bahnarbeiter			
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>II. Bilanz auf 31. Dezember 1892.</b>									
<b>Aktiven.</b>									
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:									
<i>a)</i> Schuldbriefe . . . . .									
		1,918,600	—	16,200	—	—	—	1,934,800	—
<i>b)</i> Diverse Obligationen . . . . .									
		1,407,700	—	—	—	7,500	—	1,415,200	—
<i>c)</i> Nordostbahn-Obligationen . . . . .									
		726,250	—	44,500	—	15,500	—	786,250	—
		4,052,550	—	60,700	—	23,000	—	4,136,250	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft . . . . .									
		59,983	80	64	91	—	—	60,048	71
3. Nicht verfallene Aktivzinse . . . . .									
		44,178	—	—	—	—	—	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	53
<b>Passiven.</b>									
1. Schulden . . . . .									
		—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse . . . . .									
		—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital . . . . .									
		7,049,648	91	—	—	—	—	7,049,648	91
4. Reserven . . . . .									
		—	—	60,764	91	23,308	71	84,073	62
		7,049,648	91	60,764	91	23,308	71	7,133,722	53

d) Alfred-Escher-Stiftung.

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

Fr. 800. — Cts.	der Pensions- und Hilfskasse 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.
<u>Total</u>	<u>Fr. 1200. — Cts.</u>

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo am 31. Dezember 1891	Fr. 60,357. 93 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1892 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 8,171. 42 Cts.
Die Ausgaben betragen an rückbezahlten Kautionsguthaben und	
Zinsen	„ 6,964. 90 „
Vermehrung	„ 1,206. 52 „
Bestand am 31. Dezember 1892: in Wertpapieren	Fr. 61,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Guthaben bei	
der Nordostbahn	„ 64. 45 „
	<u>Fr. 61,564. 45 Cts.</u>

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 betragen 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 Händen der Rechnungssteller	„ 1,751. 87 „
	<u>Fr. 110,096. 02 Cts.</u>

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.

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Bestand der Kautionen.</b>						
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	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft . . . . .	4,317,000	—	—	—	4,317,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften) . . . . .	582,500	—	—	—	582,500	—
<b>Summe</b>	<b>5,068,064</b>	<b>45</b>	<b>110,096</b>	<b>02</b>	<b>5,178,160</b>	<b>47</b>
<b>B. Anlage der Kautionen.</b>						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten . . . . .	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften . . . . .	107,000	—	—	—	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
c) Bürgschaften . . . . .	4,899,500	—	—	—	4,899,500	—
<b>Summe</b>	<b>5,068,064</b>	<b>45</b>	<b>110,096</b>	<b>02</b>	<b>5,178,160</b>	<b>47</b>