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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 41 (1893)

Artikel: Einundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1893

Autor: Escher, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730463

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

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

Einundvierzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1893.

Inhaltsverzeichnis.

A. Bericht der Direktion. Seite

I. **Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden** . . . 3
II. **Verhältnis zu andern Transportanstalten** . . . 9
III. **Finanzverwaltung** . . . 15
IV. **Betrieb:**
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge . . . 32
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs:
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel) . . . 33
2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken . . . 36
3. Durchschnittsergebnisse . . . 37
4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten . . . 38
5. Frequenz nach den Stationen . . . 39
6. Verkehr mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn . . . 44
7. Verkehr nach Entfernungen . . . 47
8. Verkehr nach Warengattungen . . . 50
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen . . . 53
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes:
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken) . . . 54
2. Statistik des Betriebsdienstes . . . 57
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials . . . 61
b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen . . . 63
3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben . . . 66 u. 67
D. Finanzergebnis . . . 68
E. Verschiedenes:
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . 72
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . 75
3. Werkstättebetrieb . . . 78
4. Unfälle . . . 78
5. Versicherungen . . . 79
6. Personaletat . . . 79
7. Unterstützungs- und Krankenkassen . . . 80
8. Kautionskassen . . . 83
V. **Bahnbau:**
1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien . . . 84
a) Änderungen und Erweiterungen im äussern Bahnhof Zürich (Anlagen: 2 Pläne) . . . 84
b) Übrige Objekte . . . 90
2. Bau neuer Linien:
a) Allgemeines . . . 91
b) Rechtsufrige Zürichseebahn . . . 91
c) Thalweil-Zug . . . 94
d) Schaffhausen-Etzweilen . . . 96
e) Eglisau-Schaffhausen . . . 96
3. Rollmaterial . . . 98
VI. **Direktion** . . . 99

Rechnungen:

I. Betriebsrechnung.
II. Gewinn- und Verlustrechnung.
III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.
IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.
V. Kapitalrechnung.
VI. Bilanz per 31. Dezember 1893, nebst Beilage.

Beilagen:

1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
2. Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.
3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.
5. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
6. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Dielsdorf-Niederweningen von 1889/93.

B. Bericht des Verwaltungsrates.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen anmit den einundvierzigsten, das Jahr 1893 umfassenden Bericht über unsere Geschäftsführung nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung vorzulegen. Wir haben dafür die bisher übliche Form beibehalten und nur angezeigt gefunden, über das in neuster Zeit viel besprochene Projekt der Bahnhoferweiterung Zürich in besonderm Abschnitt eine übersichtliche Darstellung zu geben. Hinsichtlich der grundsätzlichen Differenzen, welche seit einem Jahre zwischen Generalversammlung und Verwaltungsrat eingetreten sind, erlauben wir uns im übrigen, auf den beigefügten Bericht des letztern Bezug zu nehmen.

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

Mit Beschluss vom 21. Juli 1888 hat der Bundesrat denjenigen Eisenbahngesellschaften, deren Betrieb nicht auf einer und derselben Konzession beruht, die Eröffnung gemacht, dass mit Rücksicht auf den Beginn der zehn Jahre, deren durchschnittlicher Reinertrag für die Feststellung der beim Rückkauf vom Bund zu bezahlenden Entschädigungen massgebend sein würde, von diesem Beginn an die Reinerträgnisse der den einzelnen Konzessionen unterstellten Linien und Strecken für jede Konzession besonders ermittelt und dem Bundesrate mit der Vorlage der üblichen Gesellschaftsrechnungen mitgeteilt werden müssen. Bei diesem Anlasse wurde aber auch die Bereitwilligkeit ausgesprochen, mit den Gesellschaften darüber zu verhandeln, ob nicht einzelne oder alle Konzessionen einer Gesellschaft zusammengelegt oder andere Vereinbarungen getroffen werden können, damit die besonderen Ertragsberechnungen entfallen könnten. Dieser Gedanke, die Rückkaufsverhältnisse zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen zu ordnen, begegnete bei der Nordostbahn namentlich wegen der Moratoriumslinien, die erst von 1891 an successiv in Betrieb gelangen, ausnahmsweisen Schwierigkeiten; immerhin steht zu hoffen, dass die seit 1890 unterbrochenen, in jüngster Zeit aber wieder aufgenommenen Unterhandlungen mit dem Bundesrate zu einem gedeihlichen Resultate führen werden.

Im Hinblick auf diese Verhandlungen wurde vorläufig die Anordnung getroffen, dass, ähnlich wie dies schon früher hinsichtlich der Linie Koblenz-Stein geschehen ist, für die im Frühjahr 1894 dem Betrieb übergebene rechtsufrige Zürichseebahn und die voraussichtlich auch im Jahre 1894 zu eröffnende Linie Etzweilen-Schaffhausen besondere Ertragsrechnungen erstellt werden, wobei aber gleichwohl beide Linien gleichzeitig in die allgemeine Betriebs- und Gewinn- und Verlustrechnung einzubeziehen sind.

Die Motion der Nationalräte Comtesse, Favon und Jeanhenry betreffend Revision von Art. 4 des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten ist noch bei der Bundesversammlung anhängig. Bei derselben sind in der Zwischenzeit eingegangen einmal ein Bericht des schweizerischen Eisenbahndepartementes über das Ergebnis der von der Kommission verlangten Einvernahme des Betriebspersonals der Transportunternehmungen und sodann eine Eingabe schweizerischer Eisenbahnangestellter, welch letztere sich mit derjenigen des Eisenbahnverbandes vom 30. November 1892 beschäftigt und mit dem Begehren schliesst, es möchte auf eine Revision des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 nebst der Vollziehungsverordnung nicht eingetreten werden. Diese Vorlagen gaben den Bahnen zu einer Äusserung nicht Veranlassung; speziell unterblieb eine Vernehmlassung auf die Eingabe der Angestellten, da seitens der Bahnen nicht, wie irrtümlich dargestellt wurde, eine Revision des Gesetzes, sondern lediglich eine sowohl den Anforderungen des Betriebes und der öffentlichen Sicherheit als den Interessen des Personales selbst besser entsprechende Anwendung des Gesetzes angestrebt wird und die unrichtigen Voraussetzungen der Petenten ohnedies erkennbar sind.

Die Schwierigkeiten, welche der Einführung durchgehender automatischer Bremsen in dem weitgehenden Umfange, wie sie in Art. III des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb vorgeschrieben ist, sich entgegenstellten, veranlassten die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes, um eine Revision der bezüglichen Vorschriften nachzusuchen. Diese Revision wurde indessen vom Bundesrat abgelehnt und daran festgehalten, dass sämtliche übergangsfähigen Personen- und Gepäckwagen ohne Rücksicht auf die Linien, auf denen dieselben in der Regel Verwendung finden, mit vollständigen Bremsapparaten versehen werden. Die herwärtige Verwaltung hat daher das Erforderliche zur Durchführung der Ausrüstung sämtlicher Personen- und Gepäckwagen, sowie der Lokomotiven mit der Westinghouse-Bremse, ferner der Anbringung von Notsignalen auf jeder Plattform und im Innern eines Grossteils der Personenwagen angeordnet, wofür vom Verwaltungsrat der noch erforderliche Kredit von Fr. 310,000 eröffnet wurde. Da es aber bei aller Anstrengung und selbst bei Inanspruchnahme fremder Werkstätten nicht möglich sein wird, das gesamte Material bis zu dem vorgeschriebenen Termin (1. Juni 1894) entsprechend auszurüsten, musste um Verlängerung dieser Frist nachgesucht werden.

Auf Grund der unterm 19. August 1892 vom Bundesrat erlassenen Verordnung betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen sind die erforderlichen statischen Berechnungen in erster Linie bei denjenigen Objekten durchgeführt worden, welche bei den vom 27. Juli bis 9. August 1891 stattgefundenen Probebelastungen grössere Abweichungen von den durch die neue Verordnung aufgestellten Normen aufgewiesen hatten, und deren Umbau bereits in dem Baubüdget pro 1893 vorgesehen war. Diese Neuberechnungen haben eine möglichst genaue Devisierung der Kosten der Verstärkungsarbeiten bezw. der Ersatzobjekte dieser Brücken ermöglicht; sie beziffern sich auf Fr. 341,000. Die ebenfalls angestellten Kostenberechnungen für Verstärkung der übrigen Brücken, welche den Anforderungen der Verordnung nicht ausreichend entsprechen, basieren dagegen lediglich auf den Untersuchungen und statischen Berechnungen, welche bereits in den Jahren 1887/88 und 1890 unter Anwendung der früher massgebenden Theorieen angestellt wurden. Die so erhaltenen Resultate sind dann unter Berücksichtigung der bei den neu berechneten Brücken zu Tage getretenen gleichartigen Verhältnisse und Erscheinungen thunlichst der neuen Berechnungsart angepasst worden. Wir hoffen, dass die Voranschlagssumme, welche auf solche Weise erreicht wurde, sich bei Ausführuug der Arbeiten als ausreichend erweisen werde. Mit Inbegriff der obenerwähnten Summe von Fr. 341,000 ergab sich für die Rekonstruktion aller verstärkungsbedürftigen eisernen Brücken der Nordostbahn, mit Einschluss des zu ihren Lasten fallenden Anteiles an den Verstärkungskosten der Brücken der Gemeinschaftsbahnen, ein Gesamtkosten-

voranschlag von Fr. 1,442,000. Es ist in Aussicht genommen, diese Verstärkungsarbeiten bis 1897 vollständig durchzuführen.

Die Frage, nach welchen Grundsätzen die hier aufgestellten Kosten dem Baukonto verrechnet werden können, ist zwischen der Verwaltung der Nordostbahn und dem Bundesrate direkt noch nicht erörtert worden; dagegen liegt ein in Sachen der Gotthardbahn unterm 27. Dezember 1893 erlassenes Urteil des Bundesgerichtes vor, das für alle schweizerischen Bahnen von Bedeutung ist. Demselben ist zu entnehmen, dass der Bundesrat die Buchung auf Baukonto zwar grundsätzlich anerkannte, dagegen verlangte, dass das Mehrgewicht der Verstärkungen einfach nach dem Tonnenpreise der ursprünglichen Anlage berechnet und die Mehrkosten, einschliesslich der Kosten für Nebenarbeiten, zu Lasten der Betriebsrechnung abgeschrieben werden. Das Bundesgericht trat dieser Auffassung nicht bei und erkannte, dass die sämtlichen effektiven Auslagen für die Verstärkungen, mit blosser Ausnahme der allfällig damit verbundenen Unterhaltskosten der bestehenden Objekte, den Aktiven der Bilanz beigefügt werden dürfen, und dass hiezu auch gehören die Kosten der Nebenarbeiten, wie Gerüstungen, Abrüstungen, Nietenersatz und Anstrich der verstärkten Brückenteile.

Unterm 28. April 1893 übermittelte uns das Post- und Eisenbahndepartement Exemplare des neuen Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen zugleich mit der Einladung, die Vorarbeiten für das in demselben vorgesehene Transportreglement so zu fördern, dass thunlichst bald ein Entwurf vorgelegt werden könne. Nachdem wir von den Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes mit der Ausarbeitung eines solchen Entwurfes betraut worden waren, legten wir ihnen denselben am 4. Juli zur Prüfung vor. Nach Eingang der Erklärungen der verschiedenen Verwaltungen zu der Vorlage wurde dieselbe von der hiefür seitens der Verbandskonferenz bestellten Kommission anfangs September durchberaten und der so bereinigte Entwurf Ende desselben Monats der Verbandskonferenz selbst zu weiterer Beschlussfassung unterbreitet. Bereits am 3. Oktober war die Vorlage an das Eisenbahndepartement möglich. Am 10. November übermittelte uns dasselbe eine Zusammenstellung der Bemerkungen, zu welchen dieser Entwurf sowohl den Verkehrsinteressenten als der Aufsichtsbehörde selbst Veranlassung gegeben hatte, und lud die sämtlichen schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen zu einer konferenziellen Besprechung dieser Ausstellungen auf Ende November nach Bern ein. Bei diesen, vom Chef des Eisenbahndepartements geleiteten Verhandlungen gelang es, über die grosse Mehrzahl der beanstandeten Punkte eine Verständigung zu erzielen, so dass der Bundesrat nur über wenige noch bestehende Differenzen seinen Entscheid zu fällen in die Lage kam. Am 11. Dezember erfolgte die bundesrätliche Genehmigung und konnten dann noch alle erforderlichen Vorkehren getroffen werden, um das Transportreglement auf den in Aussicht genommenen Zeitpunkt, 1. Januar 1894, einzuführen.

Was die Anordnung des Stoffes dieses neuen Transportreglementes anbelangt, so wurde diesbezüglich vom frühern nicht abgewichen, weil auf diese Art sowohl dem Publikum als den Dienststellen eine raschere Orientierung ermöglicht wurde; dadurch liess sich auch eine Übereinstimmung des Reglementes mit der deutschen Verkehrsordnung erzielen, was wir als einen wesentlichen Vorzug betrachteten. Es entstund auch die Frage, ob das neue Transportreglement sich nicht ähnlich wie die Reglemente für die internationalen Verkehre anlegen lasse, so dass, wie hier das internationale Übereinkommen, dort das neue Transportgesetz abgedruckt und in Form zusätzlicher Bestimmungen dasjenige aufgenommen werde, was zur Ergänzung des Gesetzes unbedingt notwendig erscheine. Man nahm hievon jedoch Umgang, hauptsächlich aus dem Grunde, weil dann bei den Abschnitten über den Personen- und Gepäckverkehr, über landwirtschaftliche Traglasten, Expressgut, Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere die schwierige Frage entstanden wäre, wo dieselben am zweckmässigsten an den Gesetzestext angeschlossen werden sollen, und weil die Zusatzbestimmungen einen solch grossen Umfang im Verhältnis zum Gesetzestext beansprucht hätten, dass darunter die Übersichtlichkeit des Stoffes wesentlich gelitten hätte.

Der Inhalt des Transportreglements schliesst sich eng an das neue Transportgesetz an. Bezüglich des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs enthält dasselbe nicht viele wesentliche Änderungen am bisherigen Reglemente. Die grösste Abweichung von diesem verzeigt der Abschnitt über die Güterbeförderung, sowie die Anlage V, handelnd von den Bestimmungen über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zu derselben zugelassenen Gegenstände. Hier wurde zum weitaus grössten Teile schon der Entwurf der revidierten Anlage I zum internationalen Übereinkommen, wie derselbe von einer am 5. Juni in Bern zusammengetretenen fachmännischen Konferenz für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr festgestellt wurde, recipiert. Die Übernahme dieser Bestimmungen schien einmal im Interesse der Übereinstimmung der Vorschriften für den internationalen Verkehr mit denjenigen des internen Rechtes und sodann auch deshalb geboten, weil in einer beim gleichen Anlasse in Bern vereinbarten Separatkonvention zwischen den Vertretern Deutschlands, der Niederlande, Österreich-Ungarns und der Schweiz jene Vorschriften ebenfalls angenommen wurden.

Bezüglich des neuen Frachtbriefformulars glauben wir noch anführen zu sollen, dass wir das für den internationalen Verkehr gültige Formular mit den erforderlichen Anderungen acceptierten. Es geschah dies deshalb, weil nach dem neuen Transportgesetz der Frachtbrief beinahe genau denselben Inhalt haben muss, wie der internationale. Für diese Form sprach auch, dass die Güterexpeditionen und das Publikum sich leichter zurecht finden, wenn sie nur ein Formular mit geringen Abweichungen für alle Verkehre zu verwenden haben.

Über die Wirkungen des Transportreglements sowohl hinsichtlich der Stellung der Eisenbahnen zu den Verfrachtern, als auch rücksichtlich der Abwicklung des innern Dienstes werden wir uns erst später aussprechen können, wann einmal genügende Erfahrungen gesammelt sind.

Unter Annahme eines Reinertrags der Nordostbahn pro 1892 von Fr. 3,254,809. 36 Cts. oder 4,79 % des dividendenberechtigten Aktienkapitales von 68 Millionen hat der Bundesrat der Bahngesellschaft auf Grund des Eisenbahngesetzes vom Jahr 1872 für 1892 eine Konzessionsgebühr von Fr. 50 per Kilometer oder Fr. 34,450 für 623 Kilometer eigene Linien in der Schweiz und 66 Kilometer Anteil an Gemeinschaftsbahnen auferlegt, welcher Betrag an die eidgenössische Staatskasse angewiesen wurde, da seine Berechnung der durch Beschluss der Bundesversammlung vom 15. Dezember 1892 herbeigeführten Erledigung des zwischen dem Bunde und der Nordostbahn über die Konzessionsgebühren bestandenen Rechtsstreites entsprach.

Bei Anlass der Prüfung der Gesellschaftsrechnungen pro 1892 hat das Eisenbahndepartement zwei bemerkenswerte Entscheidungen getroffen, die hier zu erwähnen sind:

1. Die von der Nordostbahn gezeichneten und einbezahlten 200 Sihlthalbahnaktien erschienen in der Bilanz pro 1892 zum Nominalbetrage von Fr. 100,000 unter der Rubrik „Beteiligung bei anderen Bahnunternehmungen“, weil die erwähnte Aktienbeteiligung nicht zum Zwecke der Zinstragendmachung verfügbarer Gelder erfolgte, sondern zur Sicherung einer Bahnunternehmung, von welcher eine günstige Rückwirkung auf den Verkehr des Nordostbahnnetzes erwartet wurde. Das Departement verlangte jedoch, dass diese Aktien aus der genannten Rubrik auf den Wertschriftenkonto übergetragen werden, was nach dem schweizerischen Obligationenrecht zur Folge hat, dass sie nur noch zum Kurswert in die Bilanz eingestellt werden können. Mit Zustimmung des Verwaltungsrates wurde diese Umbuchung vorgenommen, wobei wir die Aktien unter teilweiser Inanspruchnahme des im Berichtsjahr auf verkauften Wertschriften erzielten Mehrerlöses auf 20 % des Nominalbetrages herabsetzten.

2. Gemäss Übereinkunft vom 25. Februar 1872 zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn einer- und der Aargauischen Regierung anderseits betreffend die Übertragung der Konzession für die Aargauische Südbahn an die beiden Gesellschaften hatten erstere an die Kosten der Erstellung einer Aare-Brücke bei Döttingen-

Klingnau einen Beitrag von Fr. 100,000 zu leisten. Dieser Beitrag wurde als eine Gegenleistung für die Erteilung der Südbahnkonzession betrachtet und daher zu Lasten des Baukonto der Aargauischen Südbahn verrechnet. Auch diese Buchung wurde von der Aufsichtsbehörde beanstandet und daraufhin zur Vermeidung eines bundesgerichtlichen Prozesses und unter Wahrung des Rechtsstandpunktes der Bahnen eine Verständigung getroffen, wonach der streitige Betrag je zur Hälfte auf die Konti „Zu amortisierende Verwendungen" der Centralbahn und der Nordostbahn ohne Erhöhung der jährlichen Amortisationsquoten übergetragen und vom Baukonto der Südbahn abgeschrieben wurde.

Bezüglich der von den beteiligten Landesgegenden an die Baukosten der neuen Linien beizubringenden Subventionsdarleihen, bezw. über den Stand der bezüglichen Einzahlungen geben wir folgende Übersicht:

a) Rechtsufrige Zürichseebahn. Bis zum 15. Februar 1892 waren auf Rechnung des vom Kanton Zürich beizubringenden, vorläufig auf Fr. 1,400,000 angesetzten Teils der Subvention in zwei Quoten einbezahlt worden Fr. 530,000. Da die Bauverwendungen per 31. Januar 1893 auf 61,53 % und per 31. Januar 1894 auf 94,57 % der vereinbarten Voranschlagssumme von Fr. 19,302,200 angestiegen waren, wurde von der Regierung des Kantons

Zürich auf Mitte Februar 1893 eine III. Quote von	Fr.	330,000
und auf Mitte Februar d. J. eine IV. Quote von	„	460,000
mit Inbegriff obiger	„	530,000
also im ganzen	Fr.	1,320,000

einbezahlt, wogegen ihr durch die Nordostbahn die vereinbarten Obligationen, verzinslich die ersten 5 Jahre zu 2%, die folgenden 5 Jahre zu 2½ % und die 5 letzten Jahre zu 3 % ausgehändigt wurden. Der für die Gemeinden verbliebene Teil der Subvention, Fr. 3,600,000 betragend, ist gegen gleichartige Obligationen schon früher einbezahlt worden.

b) Der Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen hat im Sinne des unterm 11. September 1890 abgeschlossenen Vertrages betreffend Bau und Betrieb dieser Linie auf den 1. Juni 1893 eine zweite Quote des Fr. 1,125,000 betragenden Subventionsdarleihens von Fr. 400,000 einbezahlt, verzinslich während der Bauzeit zu 2 % und hernach zinsfrei, rückzahlbar 10 Jahre nach dem Tage der Betriebseröffnung.

c) Wie im Abschnitt V Teil 2 ausgeführt wird, bestanden mit Schluss des Berichtsjahres zwischen den Gesellschaftsorganen und der Landesgegend immer noch erhebliche Differenzen über die Traceführung der Linie Eglisau-Schaffhausen und war damals noch nicht abzusehen, wann die Gesellschaft in den Besitz von definitiv genehmigten Plänen über die ganze Linie gelangen werde; die Gesellschaftsorgane gedenken aber nicht, vor diesem Zeitpunkte den Bau dieser Linie auf irgend einem Punkte zu beginnen, und zwar im Hinblick auf die bei andern Linien gemachten Erfahrungen. Obschon hienach unmöglich war, den anfänglich in Aussicht genommenen Baubeginn im Frühjahr 1894 festzuhalten, wünschte das Initiativkomite für die Linie Bülach-Schaffhausen doch, das vertraglich übernommene Subventionsdarleihen von Fr. 2,000,000, mit Ausnahme des auf den Kanton Zürich entfallenden Teils, auf den 1. Mai bezw. 1. Juli 1894 einzuzahlen, und haben wir uns hierauf bereit erklärt, das Darleihen am 1. Juni 1894 entgegenzunehmen. Dasselbe wird auf die Dauer von 10 Jahren geleistet und ist zu 3 % verzinslich; es wird in folgender Weise beigebracht werden:

durch den Kanton Schaffhausen und seine interessierten Gemeinden, sowie die badischen Gemeinden Jestetten und Lottstetten	Fr.	842,000
durch die interessierten zürcherischen Gemeinden	„	808,000
durch die Regierung des Kantons Zürich	„	350,000
Total	Fr.	2,000,000

Die ersteren zwei Beträge sind als Ganzes von dem Initiativkomite auf den genannten Termin einzuzahlen, während der Kanton Zürich seine Einzahlungen im Sinne des kantonalen Eisenbahnsubventionsgesetzes nach Massgabe des Baufortschrittes leisten wird. Die Annahme der Subvention auf obigen Termin wurde an die Bedingung geknüpft, dass dieselbe keinerlei Verpflichtung zum Bau der Linie Eglisau-Schaffhausen involviere, sofern nämlich die definitive Plangenehmigung weitere erschwerende, über den Vertrag vom 7. Mai 1873 hinausgehende Bedingungen für die Nordostbahn ergeben sollte.

d) An die Baukosten der Linie Thalweil-Zug sind durch das Komite für die beteiligten Landesgegenden auf 1. Februar 1892 Fr. 1,630,000 beigebracht worden; an den dem Kanton Zürich obliegenden Rest von Fr. 370,000 hat derselbe auf den 1. Juli 1893 den Betrag von Fr. 180,000 einbezahlt. Auch dieses Darleihen wird für 10 Jahre gewährt; die Verzinsung beträgt 3 % in den ersten drei, $3^1/_4$ % in den folgenden vier und $3^1/_2$ % in den letzten drei Jahren.

Auf eine Einladung des Eisenbahndepartementes zur Antragstellung über die Erstreckung der Baufrist für Etzweilen-Schaffhausen waren wir im Oktober 1893 in der Lage, die Bauvollendung bezw. betriebsbereite Herstellung der Linie in Anbetracht der seit Inangriffnahme der Arbeiten (Dezember 1892) durch Schwierigkeiten in der Planbereinigung und Anstände in der Expropiation eingetretenen unvorhergesehenen Verzögerungen, namentlich aber wegen der beim Durchstich des Emmersberg zu Tage getretenen ungünstigen Gebirgsbeschaffenheit auf frühestens den 1. Oktober 1894 in Aussicht zu stellen. Die Schwierigkeiten im Emmersberg-Tunnel haben sich inzwischen wesentlich gesteigert, so dass an Eröffnung der Linie auf den genannten Termin kaum mehr gedacht werden kann.

Bezüglich der Linie Eglisau-Schaffhausen konnte auf die Frage der Neunormierung der Baufristen wegen der vorstehend schon berührten Verzögerung der definitiven Plangenehmigung noch nicht eingetreten werden. Vom Baubeginn an wird die Linie voraussichtlich in etwa $2^1/_4$ Jahren betriebsbereit erstellt sein.

Hinsichtlich der Wynenthalbahn, worüber wir im letztjährigen Geschäftsbericht Mitteilungen machten, gelangte auch im Berichtsjahr noch keine Eröffnung an die Nordostbahn und Centralbahn, um sie zur Beteiligung an deren Bau auf Grund des neuen Finanzierungsplans zu veranlassen. Erst im laufenden Jahr erfolgte die Einleitung bezüglicher Verhandlungen durch die Aargauische Regierung, worüber das Erforderliche im nächsten Bericht mitzuteilen sein wird.

Über verschiedene Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, verweisen wir auf den nächstfolgenden Abschnitt.

Betreffend die Bauten am alten Netz, einschliesslich der Angelegenheit der Bahnhoferweiterung Zürich, sowie hinsichtlich des Baues der Moratoriumslinien, worüber ebenfalls mannigfache, vorstehend noch nicht erwähnte Verhandlungen mit den Behörden nötig waren, wird auf Abschnitt V verwiesen.

II. Verhältnis zu anderen Transportanstalten.

Die Frage, ob die Aargauische Südbahn ihren künftigen Anschluss an die Gotthardbahn in Goldau zu nehmen habe, blieb im Berichtsjahr unerledigt. Die Gotthardbahn hat den Entscheid des Bundesrates angerufen und verlangt, dass die Südbahn gestützt auf Art. 30 des Eisenbahngesetzes verhalten werde, nach Eröffnung von Immensee-Luzern ihren Betriebsanschluss an die Gotthardbahn in Goldau zu suchen, während die Centralbahn und Nordostbahn eine solche Pflicht bestreiten und die Ersetzung des konzessionsgemässen Anschlusspunktes Immensee durch Goldau davon abhängig machen, dass der Südbahn daraus keine grösseren Opfer erwachsen, worüber zwischen den drei Bahngesellschaften eine freie Verständigung zu erfolgen habe. Die gütlichen Unterhandlungen, die unter dem Vorsitze des Vorstandes des Eisenbahndepartementes weiter geführt wurden, blieben resultatlos.

Wie schon früher berichtet, hat die Gotthardbahn auch bezüglich des zukünftigen Betriebes der Linie Zug-Goldau die Intervention des Eisenbahndepartementes angerufen und verlangt, dass die Nordostbahn zu dessen Übernahme, beziehungsweise zur Zugsüberführung auf der Strecke Zug-Goldau verpflichtet und die Regelung der hiemit zusammenhängenden finanziellen Verhältnisse dem Bundesgerichte zugewiesen werde. Wir haben abgelehnt, auf dieser Grundlage zu der gewünschten teilweisen Besorgung des Betriebsdienstes von Zug-Goldau Hand zu bieten, und verlangt, dass die Gotthardbahn auch hierüber auf den Weg freier Verhandlung mit unserer Gesellschaft verwiesen werde, wobei wir ein durchaus entgegenkommendes Verhalten in Aussicht stellten. Die Gotthardbahn hat denn auch für einstweilen ihr Begehren um Behandlung dieser Angelegenheit durch die Bundesbehörden fallen gelassen und uns bezügliche direkte Eröffnungen in Aussicht gestellt.

Im Jahre 1884 wurde mit der Schweizerischen Centralbahn ein Regulativ betreffend die Oberbau-Erneuerung der Gemeinschaftsbahnen vereinbart, worin in Abweichung von dem vorher bestandenen Verfahren, wonach alle bezüglichen Ausgaben den Betriebsrechnungen der Gemeinschaftsbahnen belastet wurden und die Sorge für Bereitstellung der dafür erforderlichen Mittel jeder Gesellschaft überlassen blieb, die Bildung besonderer Erneuerungsfonds für jede Gemeinschaftsbahn vorgeschrieben wurde. Die wirkliche Anlage solcher Fonds ist nun aber seither unterblieben, weil die jährlichen Ausgaben für Oberbau-Erneuerung die regulativgemässen Einlagen meistens überstiegen. Aus diesem Grunde und um die für die Rechnungen der Gemeinschaftsbahnen durch die Ausgleichung der Ausgabenüberschüsse eingetretenen Komplikationen zu vermeiden, wurde mit der Centralbahn eine Rückänderung des Regulativs auf der bis 1884 bestandenen Grundlage vereinbart und, abgesehen von einer Reihe untergeordneter Änderungen, jeder der beiden Gesellschaften anheimgestellt, für sich allein hinsichtlich ihrer Anteile an den Kosten der Oberbau-Erneuerung die ihr geeignet scheinenden Massnahmen zu treffen, um sie möglichst gleichmässig auf ihre Jahresrechnungen zu verteilen. Es ist dies dann unserseits geschehen anlässlich der auf 1. Januar 1893 durchgeführten, auf Seite 31 besprochenen Revision des Regulativs über den Erneuerungsfonds der Nordostbahn, indem dieser künftig auch deren Anteile an den Kosten der Oberbau-Erneuerung der Gemeinschaftsbahnen zu decken hat, wogegen ihm für letztere aus den Jahreserträgen eine Zuwendung gemacht wird, welche sich nach den gleichen Normen berechnet wie für die im alleinigen Eigentum der Nordostbahn stehenden Linien.

Wie bekannt, ist durch Vertrag mit der Schweizerischen Centralbahn vom 4. April 1874 der Betrieb der Gemeinschaftsbahnen in der Weise ausgeschieden, dass die Nordostbahn denjenigen der Bötzbergbahn einschl.

Koblenz-Stein, die Centralbahn denjenigen der Aargauischen Südbahn zu besorgen hat. In den der betreibenden Verwaltung obliegenden Leistungen ist, neben dem ganzen Stations- und Zugsdienst und dem laufenden Bahnunterhalt, auch die Stellung des Rollmaterials inbegriffen, ferner die Leistung der Entschädigungen für Mitbenutzung von Bahnstrecken und Stationen anderer Linien, soweit es sich um deren Bedienung und laufenden Unterhalt handelt. Die Betriebsentschädigung berechnet sich nach den ausgeführten Lokomotivkilometern und beträgt laut Vertrag pro Zugskilometer bei der Bötzbergbahn mit Einschluss der Linie Koblenz-Stein Fr. 2. 70 Cts., bei der Südbahn Fr. 2. 40 Cts. Auf Grund vorgenommener einlässlicher Berechnungen gelangte unsere Verwaltung zu der Ansicht, dass diese Regelung der Betriebsentschädigungen nach den in Betracht kommenden, im Laufe der Zeit wesentlich veränderten Verhältnissen der Revision bedürfe. Daher sind mit dem Direktorium der Centralbahn Verhandlungen über eine solche Revision eingeleitet worden, die indessen noch zu keinem Abschlusse geführt haben.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir über den Entscheid des Bundesrates betreffend den Umbau des Bahnhofes Luzern und die Anlage einer neuen Doppelspur Sentimatt-Luzern an Stelle der jetzigen einspurigen Zufahrtsstrecke berichtet, unter Kenntnisgabe der finanziellen Konsequenzen. Im Anschluss an diesen Entscheid, dem seither alle vier beteiligten Bahnverwaltungen sich unterzogen, haben mit Bezug auf die Deckung der Kosten und die damit zusammenhängende Neugestaltung der Mitbenutzungsverhältnisse des Bahnhofes Luzern wiederholte Konferenzen stattgefunden, die schliesslich zur Verständigung über einen neuen Gemeinschaftsvertrag geführt haben, der aber im Berichtsjahr nicht mehr perfekt wurde.

Aus demselben sind folgende besonders wichtige Punkte hervorzuheben: In Abweichung von der Grundlage, welche bisher für unsere Mitbenutzungsverträge von Bahnhöfen, speziell auch desjenigen von Luzern angenommen war, wird durch den neuen Vertrag am Bahnhof Luzern, einschliesslich des für die Brünigbahn zu erstellenden Teiles, sowie an der Zufahrtslinie zu demselben vom Einmündungspunkt der Gotthardbahn in die Centralbahn im Untergrund bis zum Bahnhof, ein Miteigentum der vier den Bahnhof benützenden Bahnverwaltungen geschaffen, wobei indessen die Anstellung des Bahnhofpersonales, die Leitung des Bahnhofbetriebes und die Vertretung der Gemeinschaft nach aussen der Centralbahn übertragen wird. Die Kosten des Bahnhofumbaues und der Anlage der neuen Bahnstrecke Sentimatt-Luzern wurden mit Inbegriff des Grunderwerbes und mit Ausschluss der Abschreibungen auf Fr. 8,617,000 und das künftige Gesamtanlagekapital auf Fr. 12,110,679 veranschlagt. An der Aufbringung dieses Kapitals beteiligen sich die vier Verwaltungen nach dem gegenwärtigen Verhältnis der in den Bahnhof ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen, unter Reduktion derjenigen der Brünigbahn um 1/4; hienach übernehmen davon die Centralbahn 32,5 %, die Nordostbahn 22,5 %, die Jura-Simplon-Bahn 25 % und die Gotthardbahn 20 %. Die von den einzelnen Bahnen eingeschossenen Beträge werden ihnen zu Lasten der Gemeinschaft zu 5 % verzinst. Neue Erweiterungbauten sind von den Kontrahenten, abweichende Verständigung im einzelnen Fall vorbehalten, im Verhältnisse der im Jahre vor dem Baubeginn ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zu übernehmen. Die Leitung der bevorstehenden Bauten wurde der Centralbahn übertragen. — Laut früherer Übereinkunft hätte die Nordostbahn die Beschaffung der auf sie entfallenden Beteiligungsquote am Anlagekapital der Centralbahn anheimstellen können, in der Meinung, dass letztere dafür eine Zinsvergütung zu 5 % erhalten hätte; da indessen der herwärtigen Verwaltung die Beschaffung des Kapitals zu einem niedrigeren Zinsfusse nicht schwer fallen wird, wurde von dieser Befugnis kein Gebrauch gemacht und wird nun die Nordostbahn ihren Anteil selbst einschiessen.

Im Geschäftsberichte des Verwaltungsrates für das Jahr 1891 wurde mitgeteilt, dass den Vereinigten Schweizerbahnen der mit der ehemaligen Bischofszellerbahn abgeschlossene und von der Nordostbahn übernommene Vertrag betreffend Mitbenutzung der Station Gossau d. d. 22. April 1876 auf Ende 1889 gekündet

worden sei, da wir der Ansicht waren, dass die nach diesem Vertrage der Nordostbahn obgelegene hälftige Verzinsung des Anlagekapitales der gemeinsam benutzten Teile und die hälftige Tragung der Unterhaltungs- und Betriebskosten nicht im richtigen Verhältnis zu dem Umfang ihrer Mitbenutzung sich befinde. Bei der Unmöglichkeit einer aussergerichtlichen Neubeordnung dieser Entschädigungsfragen wurde der Entscheid des Bundesgerichtes angerufen und von der Nordostbahn das Begehren gestellt, es möge die Entschädigung, welche dieselbe an das zu 5 % zu verzinsende Anlagekapital, an die Unterhaltungskosten und an die Kosten der Besorgung des Betriebes zu bezahlen habe, im Verhältnis der von ihr ein- und ausgeführten Wagenachsen zu der Gesamtzahl der ein- und ausgeführten Wagenachsen festgesetzt werden; die Vereinigten Schweizerbahnen dagegen verlangten, dass der Anlagekapitalzins auch in Zukunft hälftig geteilt, die Kosten des Unterhaltes und der Dienstbesorgung aber zu 40 % der Nordostbahn, zu 60 % ihnen auferlegt werden. Das Bundesgericht fand, dass mit Bezug auf die Partizipation an den Unterhaltungs- und Betriebskosten in Übereinstimmung mit dem Gutachten der beigezogenen Experten das Wagenachsenprinzip als massgebend zu erklären sei; dagegen könne sich der Anteil an der Verzinsung des Anlagekapitales nicht einfach nach dem Verhältnis des Verkehres richten, sondern rechtfertige es sich in Fällen, wo der Verkehr der Anschlussbahn wesentlich geringer sei als derjenige der Hauptbahn, zu ihrer nach den Verkehrsmengen berechneten Anteilsquote einen Zuschlag zu Gunsten der Hauptbahn zu machen. Das Majoritätsgutachten der Experten berechnete den in Betracht kommenden Verkehr der Nordostbahn auf circa 27 % des Gesamtverkehres, und hierauf gestützt setzte das Bundesgericht den Anteil der Nordostbahn an sämtlichen Kosten der Station, d. h. also an der Verzinsung des Anlagekapitals der gemeinschaftlich benutzten Bestandteile, an den Unterhaltungskosten derselben und an den Kosten des Betriebsdienstes auf 30 % fest. Gemäss diesem Urteile hatten die Vereinigten Schweizerbahnen auf den vorläufig nach dem gekündeten Vertrage für die Zeit vom 1. Januar 1890 bis 30. September 1893 einbezahlten Beträgen die Summe von Fr. 28,424 53 Cts. an die Nordostbahn zurückzuvergüten.

Es war unmöglich, sich mit den Vereinigten Schweizerbahnen auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn über einen Vertrag betreffend die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch die Nordostbahn zu verständigen. Es bestehen namentlich hinsichtlich der finanziellen Leistungen der beteiligten Gesellschaften grundsätzlich verschiedene Auffassungen, rücksichtlich welcher voraussichtlich ebenfalls das Bundesgericht wird Recht sprechen müssen. Immerhin haben die Vereinigten Schweizerbahnen sich mit der Mitbenutzung selbst einverstanden erklärt und ihre Zustimmung dazu gegeben, dass dieselbe mit Eröffnung der Teilstrecke Stadelhofen-Rapperswil beginne.

Für die im letztjährigen Geschäftsberichte als noch unerledigt bezeichneten Unfälle bei Mönchenstein und Zollikofen hat die Jura-Simplonbahn aus uns nicht bekannten Gründen keine weiteren Entschädigungen zur Liquidation gebracht. Auf Anfrage erhielten wir lediglich die Mitteilung, dass die im Jahre 1893 zur Auszahlung gelangten Beträge die im Jahre 1892 ausgerichteten von zusammen Fr. 653,435.30 um etwa die Hälfte übersteigen werden. Über die noch weiter bevorstehenden Entschädigungen erklärte die J. S. B. auch nicht einmal annähernde Angaben machen zu können. Da das auf Grund der gegenseitigen Versicherung auf unsere Unternehmung entfallende Betreffnis circa 25 % beträgt, werden wir also noch eine Ausgabe von mehreren hunderttausend Franken in Aussicht zu nehmen haben.

Wie dem letztjährigen Berichte des Verwaltungsrates zu entnehmen ist, wurde die Direktion eingeladen, die Schweizerische Südostbahn auf gütlichem und eventuell gerichtlichem Wege zum Ersatze der finanziellen Einbussen anzuhalten, welche der Nordostbahn aus der Führung der ihr durch Bundesratsbeschlüsse vom 3. Mai und

2. September 1892 auf Veranlassung und im Interesse genannter Bahn neu aufgelegten täglichen zwei Züge auf der Bahnstrecke Richtersweil-Ziegelbrücke bezw. Glarus erwachsen. Da die Südostbahn jede Beteiligung an den Kosten der genannten Züge ablehnte, wurde im April 1893 beim Bundesgericht Klage erhoben. Dieser Prozess hat seine Erledigung noch nicht gefunden.

Von den durch den schweizerischen Eisenbahnverband mit den Bundesbehörden erörterten Geschäften erwähnen wir zunächst die Einführung der Stundenzonenzeit. Diesfalls hatte der Bundesrat bei der Bundesversammlung um die Ermächtigung nachgesucht, den schweizerischen Verkehrsanstalten die Einführung der mitteleuropäischen Stundenzonenzeit zu gestatten und dieselbe gleichzeitig auch im Post- und Telegraphendienst zur Anwendung zu bringen; die eidgenössischen Räte haben aber von dem Erlass einer bezüglichen Schlussnahme Umgang genommen und die Ordnung dieser Angelegenheit als einer reinen Verwaltungsmassnahme in die Kompetenz des Bundesrates gestellt. Nachdem sich in der Zwischenzeit die Situation in den die Schweiz umgebenden Ländern wesentlich zu Gunsten eines Anschlusses an die mitteleuropäische Zeit geändert hatte, indem diese auch durch das deutsche Reich im Anschluss an Österreich-Ungarn und an die süddeutschen Staaten auf den 1. April 1893 und durch Italien auf den 1. November 1893 als gesetzliche und allgemein verbindliche Zeit eingeführt wurde, hat der Bundesrat nach Beratung mit den Bahnverwaltungen unterm 11. Dezember 1893 beschlossen, es sei, wie bei den andern schweizerischen Verkehrsanstalten (Posten, Telegraphen und Dampfschiffen), so auch bei den Eisenbahnen vom 1. Juni 1894 an die Berner Zeit durch die mitteleuropäische Zeit, d. h. durch die Zeit des 15. Grades östlich von Greenwich zu ersetzen. Die Durchführung dieser Änderung in den neuen Fahrplänen erfolgt hinsichtlich derjenigen Züge, deren Zeitlage durch auswärtige Bahnanschlüsse unabänderlich gegeben ist, in der Art, dass den bisherigen Kurszeiten die Differenz zwischen Berner Zeit und mitteleuropäischer Zeit, d. h. 30 Minuten hinzugezählt, nach astronomischer Zeit also deren Fahrzeiten thatsächlich beibehalten werden; dagegen waren wir bemüht, die nur lokalen Bedürfnissen dienenden und von Anschlüssen unabhängigen Züge durch teilweise Früherlegung den Bedürfnissen des bürgerlichen Lebens bestmöglich angepasst zu erhalten.

Von den übrigen durch den schweizerischen Eisenbahnverband behandelten und nicht schon im ersten Abschnitt erwähnten Angelegenheiten heben wir zunächst noch einige Fragen wesentlich betriebstechnischer Natur hervor, welche grössere Bedeutung haben oder allgemeines Interesse bieten:

Das im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte neue Reglement über den Fahrdienst wurde in verschiedenen Konferenzen durchberaten und festgestellt, und sodann der definitive Entwurf dem Eisenbahndepartement gegen Ende des Berichtsjahres zur Genehmigung vorgelegt, welche noch aussteht. — Die auf Seite 15 des letztjährigen Geschäftsberichtes berührten Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde über Festsetzung von Normen für die periodische Revision der Lokomotiven sind noch nicht abgeschlossen, da über die kilometrische Leistungsgrenze noch keine Einigung erzielt werden konnte. Während das Departement verlangte, dass in der Regel von einer Lokomotivrevision bis zur andern eine Leistung von 50,000 Kilometer nicht überschritten werde, Schnellzugs- und Rangierlokomotiven ausgenommen, welche von einer Revision bis zur andern bis 60,000 Kilometer zurücklegen dürfen, verlangten die Bahnen eine Erhöhung der Leistungsgrenze um 15,000 Kilometer. — Nachdem die deutschen Bahnen für die Revision der Güterwagen die bisherige zweijährige Revisionsfrist auf drei Jahre ausgedehnt hatten, während die schweizerischen Vorschriften eine zweijährige Revisionsfrist festsetzen, beschloss der Verband im Interesse eines ungehemmten Verkehrs, an die Aufsichtsbehörde das Gesuch zu richten, die schweizerischen Bahnen möchten ermächtigt werden, diejenigen deutschen Wagen, deren letzte Revision nicht mehr als drei Jahre zurückdatiert, nicht nur in die Schweiz einzuführen, sondern auch zur Rückladung zu verwenden, sowie die schweizerischen Vorschriften unter Festsetzung ebenfalls einer dreijährigen Revisionsfrist für Güterwagen abzuändern. Vom Eisenbahn-

Departement wurde dem ersten Gesuche entsprochen, immerhin in der Meinung, dass solche Wagen vom Verkehr in Schnell- und Personenzügen ausgeschlossen sein sollen; dagegen wurde die verlangte Ausdehnung der Revisionsfrist der gewöhnlichen Güterwagen von zwei auf drei Jahre abgelehnt, weil vorerst die Erfahrungen über die in Deutschland eingeführte Neuerung abgewartet werden sollen. — Der Mietsatz für die schweizerischen Verbands-Güterwagen wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1893 an von 1 Cts. auf 1¼ Cts. per Achskilometer erhöht, in der Meinung, dass mit der Neuauflage des Übereinkommens betreffend die gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen vom 1. April 1887 bis zum Abschluss eines neuen Übereinkommens mit den deutschen Bahnen zugewartet werden solle. — Endlich stellte der Verband über folgende Materien einheitliche Vorschriften auf: 1. periodische Prüfungen des Betriebspersonals, 2. Pflichtenhefte für die Lieferung von Rollmaterial und von Oberbaumaterialien, 3. Gebrauch und Unterhalt der automatischen Luftdruckbremsen, 4. Reinigen der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen, 5. Dienst der Wagenvisiteure, 6 Wagenbewegungen von Hand zu bahndienstlichen Transporten.

Wie wir im letzten Geschäftsbericht mitteilten, war es möglich geworden, auf den 1. Januar 1893, den Zeitpunkt des Inkrafttretens des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, die neuen Reglemente für die hauptsächlichsten internationalen Verbände fertig zu stellen. So wurden der Aufsichtsbehörde mit dem Gesuche um Genehmigung vorgelegt: die reglementarischen Vorschriften für den deutsch-schweizerischen, belgisch-schweizerischen, niederländisch-schweizerischen, deutsch-italienischen, schweizerisch-italienischen, österreichisch-ungarisch-schweizerischen und österreichisch-ungarisch-französischen Verkehr. Gleichzeitig wurde im offiziellen Publikationsorgan bekannt gemacht, dass alle diese Reglemente vom 1. Januar 1893 an gültig seien. Alle erschienen in Form der Teile I, Abteilung A der betreffenden Tarife und waren so erstellt, dass darin der wörtliche Text des internationalen Übereinkommens und der Ausführungsbestimmungen zu demselben niedergelegt und sodann mittelst Zusatzbestimmungen zu einzelnen Paragraphen Vorschriften beigefügt wurden, welche eine Ergänzung des internationalen Übereinkommens enthalten und den speziellen Verhältnissen eines jeden einzelnen Verbandes angepasst sind. Das Bestreben der schweizerischen Bahnen ging dahin, diese zusätzlichen Bestimmungen in allen Verkehren soweit immer möglich uniform zu gestalten, und die Aufsichtsbehörde vertrat den verschiedenen Vorlagen gegenüber denselben Standpunkt. Da aber die auswärtigen Verwaltungen auch ihrerseits in ähnlicher Weise vorgingen und für den Verkehr mit der Schweiz Vorschriften wünschten, die sie in die Reglemente für ihre Verbände mit andern Staaten aufgenommen hatten, so konnte eine sehr weit gehende Uniformität nicht erreicht werden. Es ist dies aus doppeltem Grunde zu bedauern. Einmal würde dem Handelsstand damit ausserordentlich gedient sein, wenn er im Verkehre mit den verschiedenen Ländern denselben reglementarischen Vorschriften unterstellt wäre, und sodann würde die Gleichartigkeit der letztern auch dem Bahnpersonal eine rasche und sichere Dienstabwicklung ermöglichen. Aus diesen Gründen sind im Berichtsjahre Verhandlungen unter den Verwaltungen der verschiedenen Staaten eingeleitet worden, die dahin zielen, wenn möglich allen für die internationalen Verbände gültigen Reglementen dieselben Zusatzbestimmungen zum internationalen Übereinkommen zu Grunde zu legen.

Von den dem Eisenbahndepartemente vorgelegten Reglementen erwähnen wir in erster Linie das deutsch-schweizerische. Dasselbe war vom Bundesrat Ende Dezember 1892 mit dem Vorbehalte genehmigt worden, dass es bis zum 1. April 1893 in verschiedenen Punkten abgeändert werde. Dies geschah in der Weise, dass in einem vom 20. April 1893 ab gültigen Nachtrag I zu jenem Reglemente den Bemängelungen unserer Aufsichtsbehörde Rechnung getragen worden ist. In der Folge wurde die Ausgabe weiterer Nachträge notwendig, namentlich durch die uns am Schlusse des Jahres zugekommene Mitteilung, dass zwischen Deutschland, den Niederlanden, Österreich-Ungarn und der Schweiz und sodann noch besonders zwischen Deutschland und der Schweiz am 13./14. Juni Spezialkonventionen abgeschlossen worden seien, welche u. a. erleichternde Vorschriften für den wechsel-

seitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz rücksichtlich der nach dem internationalen Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände enthalten. — Das Reglement für den deutsch-schweizerischen Verkehr hat mit einigen wenigen Modifikationen in der Folge Gültigkeit erlangt für die Verkehre der Schweiz mit Belgien und den Niederlanden. Auch zu den reglementarischen Bestimmungen für den deutsch-italienischen und schweizerisch-italienischen Verkehren erfolgten seitens der Aufsichtsbehörde Bemängelungen; diese fanden zum Teil ebenfalls in einem Nachtrag Ausdruck. — Längerer Zeit bedurfte es, um die Genehmigung des Teiles I, Abt. A der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Tarife zu erlangen. Ende Januar erhielten wir vom Eisenbahndepartemente die Mitteilung, dass es die Vorlage in einer Reihe von Punkten beanstande und die Einreichung eines Nachtrages erwarte, in welchem seinen Bemerkungen Rechnung getragen sei, damit alsdann die Vorlage an den Bundesrat erfolgen könne. Die Verhandlungen mit den beteiligten Verwaltungen über diesen Nachtrag I erforderten um so mehr Zeit, als in demselben gleichzeitig auch noch Bemerkungen der österreichischen staatlichen Aufsichtsbehörde berücksichtigt werden mussten. So fanden denn das Reglement und der Nachtrag I zu demselben erst im Februar 1894 die Genehmigung des Bundesrates.

Insbesondere bildete die Frage, ob leicht verderbliche Güter mit Nachnahme belastet werden dürfen, sowohl im deutsch-schweizerischen als im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbande den Gegenstand eines regen Meinungsaustausches. In jenem Verbande waren es namentlich die preussischen Staatsbahnen, welche wesentlich im Hinblick auf den Fischexport die Zulassung der Nachnahmen befürworteten, und im letztgenannten Verbande vertraten hauptsächlich die ungarischen Staatsbahnen das Begehren, dass sie ihre Geflügeltransporte nach dem Auslande mit Nachnahme belasten dürfen. Während die einen Bahnen im Art. 13 Abs. 1 des internationalen Übereinkommens ein ausdrückliches Verbot derartiger Nachnahmen erblickten, huldigten andere der Ansicht, dass jene Bestimmung nur zum Schutze und zu Gunsten der Bahnen aufgestellt sei, und dass diese auf dieselbe verzichten können. Wir sahen uns veranlasst, das Centralamt um seine Meinungsäusserung anzugehen; dieselbe lautete dahin, dass es die Belastung von Gegenständen, welche leichtem Verderben unterworfen sind, mit Wertnachnahmen für unzulässig halte, dass es sich indessen der freieren Auffassung, wonach bei Zustimmung aller beteiligten Bahnen Nachnahmen auch bei den in Art. 13 des Übereinkommens bezeichneten Gütern zugelassen werden könnten, nicht ein- für allemal entschlagen möchte. Einstweilen konnte weder dem Begehren der preussischen Bahnen, noch demjenigen der ungarischen Staatsbahnen trotz des Einverständnisses aller beteiligten Verwaltungen entsprochen werden, da die schweizerische Aufsichtsbehörde einem daherigen Vorgehen ihre Zustimmung versagte. Seither hat sie jedoch ihren Widerspruch auf wiederholte Vorstellungen hin fallen gelassen.

Die internen und direkten Personentarife unserer Bahn haben zwar manche, aber keine erheblichen oder grundsätzlichen Änderungen erlitten. Von den schweizerischen Tarifen ist nur derjenige für den Verkehr mit der Thunersee-, Bödeli- und Berneroberlandbahn, und von den Tarifen mit dem Auslande sind der englisch-schweizerische und der italienisch-schweizerische neu erstellt worden. Im letztern gelangten die vom Publikum wie von den schweizerischen Verwaltungen längst gewünschten Retourbillette nach Mailand und Genua zur Einführung. Die mit Beginn der Winterfahrordnung eingetretene Verbesserung der Schnellzugsverbindungen zwischen Stuttgart und Dresden resp. Berlin über Nürnberg ermöglichte eine ununterbrochene und mit der kürzesten Fahrzeit, sowie mit direkten Wagen — vorläufig nur nach Stuttgart — ausgestattete Schnellzugsverbindung zwischen Mailand und weiterher und dem bezeichneten deutschen Gebiete via Gotthard-Schaffhausen-Stuttgart-Nürnberg und veranlasste die Erstellung direkter Billette ab Zürich und nächstens auch im italienisch-deutschen Verkehre über diese Route. Erwähnung verdienen ferner die zwar noch nicht ganz abgeschlossenen Verhandlungen mit den französischen Bahnen

über die Ausgabe der kombinierbaren schweizerischen Billette in Verbindung mit den ähnlichen Billetten der französischen Bahnen auf einigen der grössten Stationen der beiderseitigen Bahnnetze. Mit dieser Einrichtung, die bisher nur auf den Grenzstationen in beschränktem Umfange bestand und dort mangels genügenden Aufenthalts der Züge kaum benutzbar war, kommen die Verwaltungen einem oft geäusserten Wunsche des Publikums entgegen, und dieselbe dürfte, wie jede Verkehrserleichterung, auch zur Hebung des gerade in dieser Richtung nicht genug entwickelten Verkehrs beitragen.

Im Gütertarifwesen ist vom schweizerischen Eisenbahnverband, wie schon im letzten Geschäftsberichte bemerkt wurde, die Neuausgabe der Tarifvorschriften und der Warenklassifikation für den internen Verkehr der schweizerischen Bahnen und für ihren direkten Verkehr unter sich neuerdings in Behandlung genommen worden; die Erledigung dieses Geschäfts fällt aber nicht mehr in das Berichtsjahr. Ferner sah sich der Verband durch den im Berichtsjahr eingetretenen Futtermangel und die ungewöhnlich reiche Obsternte zur Ausgabe eines temporären Ausnahmetarifs für den Transport von Futtermitteln und Streue und eines solchen für den Export von Obst veranlasst.

Von den übrigen Arbeiten unserer Verwaltung für den schweizerischen Güterverkehr sind ausser einer grossen Zahl von kleinern Tarifnachträgen eine Revision des internen Gütertarifs infolge der Einverleibung der Linie Zürich-Zug-Luzern in das Netz der Nordostbahn und die Erstellung der Tarife für die rechtsufrige Zürichseebahn, im direkten Verkehre die Ausdehnung der Tarife der Sihlthalbahn auf die Westschweiz, die Neuerstellung der Tarife der ostschweizerischen Bahnen mit der Gotthardbahn, der Thunersee-, Bödeli- und Berneroberlandbahn zu erwähnen. Auch im internationalen Güterverkehre beschränkten sich die Arbeiten im Tarifwesen auf die Vervollständigung und Änderung der bestehenden Tarife, Arbeiten, die übrigens bei der grossen Zahl und weiten Ausdehnung dieser Tarife sowohl nach Zahl wie nach Umfang oft sehr belangreich sind. Einen ebenso grossen, in vielen Verkehren noch grössern Aufwand an Arbeit als die Erstellung der Tarife selbst erfordert jeweils die Repartition der Taxen zum Zwecke der Verkehrsabrechnung unter den beteiligten Verwaltungen. Diese ist nachgerade infolge der grossen Ausdehnung der Verkehre und der Beteiligung verschiedener Haupt- und Unterrouten an denselben in vielen Fällen so kompliziert geworden, dass das Bedürfnis nach einer Vereinfachung dieser Verhältnisse allgemein empfunden wurde und dazu führte, einen Versuch in dieser Richtung im sehr umfangreichen norddeutsch-schweizerischen Verkehre zu vereinbaren. — Die Aufführung der einzelnen Tarifarbeiten glauben wir unterlassen zu dürfen, da dieselben, wie bereits bemerkt, weder die Eröffnung neuer Verkehre, noch charakteristische oder materiell wichtige Neuerungen beschlugen.

III. Finanzverwaltung.

Von den am Ende des Vorjahres noch ausstehend gewesenen 10 Stück Namensaktien wurden im Berichtsjahre 6 weitere Titel zum Umtausch gegen Inhaberaktien gebracht, so dass nunmehr nur noch 4 Namensaktien, und zwar die Nummern 41,972, 43,698, 43,699 und 43,700 ausstehen.

Nachdem auf die im Juni 1891 emittierten 14,000 Stammaktien mit Ende 1892 die Resteinzahlung geleistet wurde, beträgt das für 1893 dividendenberechtigte Gesellschaftskapital:

Fr.	49,000,000	in	98,000	Stammaktien,
„	26,000,000	„	52,000	Prioritätsaktien,
Fr.	75,000,000	in	150,000	Aktien.

Über das Ergebnis der Subskription auf die im Laufe des Monats September 1892 zur Emission gelangten 10,000 Stammaktien wurde im letzten Geschäftsbericht eingehende Mitteilung gemacht und dabei konstatiert, dass per 31. Dezember 1892 voll liberiert waren . . . . . 4600 Aktien.

Auf die übrigen . . . . . 5400 „

ging im Laufe des Berichtsjahres die Resteinzahlung von Fr. 325 per Aktie, unter Verrechnung der im Prospekt vorgesehenen Marchzinse à $4^1/_2$ % und der per Ende Dezember 1893 fälligen Zinscoupons von Fr. 22. 50 Cts., ebenfalls ein. Es sind mithin per 31. Dezember 1893 sämtliche 10,000 Aktien, welche vom Jahre 1894 an dividendenberechtigt sind, voll einbezahlt und die definitiven Aktien Nr. 150,001 bis 160,000, d. d. 1. Januar 1894, gegen die liberierten Interimsaktien bis auf wenige 4 Stücke, Nr. 194, 2,220, 3,650 und 3,652, die noch ausstehen, ausgetauscht worden.

Von den anlässlich der im Jahr 1892 vollzogenen Liquidation der Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals zur Deckung der Emissionskosten der neuen Stammaktien reservierten Fr. 90,000. — Cts.

wurden hiefür im Jahr 1892 in Anspruch genommen . . . . . „ 38,168. 58 „

und auf das Jahr 1893 vorgetragen . . . . . Fr. 51,831. 42 Cts.

Ab die im Berichtsjahr erlaufenen letzten Emissionskosten mit . . . . . „ 4,416. 05 „

Es ergibt sich somit ein Überschuss im Betrage von . . . . . Fr. 47,415. 37 Cts.

welcher gemäss Ziffer III litt. c des Beschlusses der Generalversammlung vom 29. Juni 1892 der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnungen beigefügt wurde. Der Konto dieser Reserve erzeigt nun per 31. Dezember 1893 einen Saldo von . . . . . Fr. 1,749,298. 34 Cts.

Die in der letztjährigen Bilanz aufgeführten gekündigten, aber noch nicht eingelösten Obligationen älterer Anleihen haben betragen . . . . . Fr. 3,000. — Cts.

Hievon ist, wie bereits im Vorjahr erwähnt, unterm 14. Februar 1893 die Obligation Nr. 1349 des 4 %igen Anleihens vom 1. Oktober 1860 zur Einlösung und seither im Eisenbahnpfandbuche zur Löschung gelangt mit . . . . . „ 500. — „

Somit verbleiben noch ausstehend . . . . . Fr. 2,500. — Cts.

Ein weiterer Verkehr in Eisenbahnpfandbuch-Einträgen oder Löschungen hat im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

Über die Bewegungen des Kapitalverkehrs im Jahr 1893 bringen wir nachfolgend einen Auszug aus der Bilanz per 31. Dezember 1893 von denjenigen Konti derselben, welche gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung oder Verminderung des Kapitals erfahren haben. Nach der Rechnung V „Kapitalverkehr“ beträgt der

Aktivsaldo aus dem Jahr 1892 . . . . . Fr. 12,757,059. 26 Cts.

der Aktivsaldovortrag auf das Jahr 1894 . . . . . „ 2,239,246. 38 „

Es ergibt sich somit eine Verminderung der „Verfügbaren Mittel“ von . Fr. 10,517,812. 88 Cts.

Die anschliessende Tabelle gibt den Nachweis über die Verminderung der Aktiven bezw. der verfügbaren Mittel.

Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1893

verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1892
über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1893 gegen 1892			
	1892		1893		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren.								
1. Verwendungen zu Bauzwecken:								
a) Nettobelastung für das bisherige Netz . . .	156,709,432	85	159,686,818	96	2,977,386	11	—	—
b) „ für neue N. O. B.-Linien . .	13,598,593	91	24,072,270	53	10,473,676	62	—	—
2. Beteiligung bei anderen Bahnunternehmungen:								
a) bei der Bötzbergbahn	11,814,000	—	12,150,000	—	336,000	—	—	—
b) bei der Linie Koblenz-Stein	2,250,000	—	2,275,000	—	25,000	—	—	—
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,130,507	49	2,251,075	21	120,567	72	—	—
Verminderung:								
4. Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital . .	1,755,000	—	—	—	—	—	1,755,000	—
5. Verwendungen zu Bauzwecken:								
Unvollendete Bauobjekte	3,071,597	57	2,941,780	—	—	—	129,817	57
6. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen:								
a) bei der Aargauischen Südbahn	5,975,000	—	5,965,000	—	—	—	10,000	—
b) bei der Sihlthalbahn	100,000	—	—	—	—	—	100,000	—
7. Zu amortisierende Verwendungen	17,446,841	47	16,936,841	47	—	—	510,000	—
	214,850,973	29	226,278,786	17	13,932,630	45	2,504,817	57
B. Kreditoren.								
1. Subventionsdarleihen:								
a) Subvention für die rechtsufrige Zürichseebahn .	4,130,000	—	4,460,000	—	330,000	—	—	—
b) dito für die Linie Thalweil-Zug	1,630,000	—	1,810,000	—	180,000	—	—	—
c) dito für die Linie Etzweilen-Schaffhausen	400,000	—	800,000	—	400,000	—	—	—
	6,160,000	—	7,070,000	—	910,000	—	—	
Rekapitulation:								
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“	. . .	.	. . .	.	13,932,630	45		
Hievon ab:								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“ . . .	. . .	.	2,504,817	57				
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“ . . .	. . .	.	910,000	—	3,414,817	57		
Netto-Verminderung der verfügbaren Mittel, laut nebenstehendem Nachweis	. . .	.	. .	.	. . .	.	10,517,812	88

Nachweis über die Verminderung der Aktiven der Bilanz pro 1893

gegenüber den Aktiven im Jahr 1892.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1893 gegen 1892			
	1892		1893		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.								
I. Verfügbare Mittel.								
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	7,035,005	68	9,355,334	48	2,320,328	80	—	—
2. Wertschriften	16,958,275	—	6,205,705	—	—	—	10,752,570	—
3. Entbehrliche Liegenschaften:								
a) Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	924,060	94	819,346	49	—	—	104,714	45
b) Liegenschaften-Konto Enge, Villenquartier	32,060	26	32,055	89	—	—	4	37
4. Materialvorräte:								
a) Materialkonto	1,532,202	03	1,671,604	—	139,401	97	—	—
b) Materialrechnung des Ober-Ing. für d. Betrieb	1,858,515	83	1,874,248	55	15,732	72	—	—
c) Werkstätte-Konto	556,204	18	468,824	55	—	—	87,379	63
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	198,117	65	166,982	36	—	—	31,135	29
	29,094,441	57	20,594,101	32	2,475,463	49	10,975,803	74
Hievon ab:								
Vermehrung der Aktiven	. . .	.	. . .	.	—	—	2,475,463	49
Restbetrag gleich der Verminderung der Aktiven	. . .	.	. . .	.	—	—	8,500,340	25
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	1,819,561	02	2,444,393	70	624,832	68	—	—
2. Spezialfonds	9,138,277	82	9,238,021	53	99,743	71	—	—
3. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,701,882	97	1,749,298	34	47,415	37	—	—
4. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	3,677,660	50	4,923,141	37	1,245,480	87	—	—
	16,337,382	31	18,354,854	94				
Vermehrung der Passiven	. . .	.	. . .	.	2,017,472	63		
Rechnungsabschluss.								
Die Verminderung der „Aktiven" beträgt	. . .	.	. . .	.	8,500,340	25		
Die Vermehrung der „Passiven", beträgt	. . .	.	. . .	.	2,017,472	63		
Nettoverminderung der Aktiven im Jahre 1893	. . .	.	. . .	.	. . .	.	10,517,812	88

An den vorstehenden Bilanzauszug anschliessend, geben wir nachfolgend noch den Nachweis der andern im Berichtsjahr einen Kapitalverkehr aufweisenden Positionen.

Nachweis zur Bilanz auf 31. Dezember 1893.

A. Aktiven.

I. Verwendungen für das eigene Bahnnetz.

a) Bisheriges Netz.

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

I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 2,248,328. 21 Cts.	
II. Rollmaterial	„ 1,170,039. 22 „	
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 46,740. 11 „	
		Fr. 3,465,107. 54 Cts.
Hievon gehen ab die Erlöse und Rückerstattungen auf:		
I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 33,113. 35 Cts.	
II. Rollmaterial	„ 452,805. 58 „	
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 1,802. 50 „	
		„ 487,721. 43 „
Verbleiben als Nettoausgaben pro 1893		Fr. 2,977,386. 11 Cts.

b) Neue Linien.

1. Rechtsufrige Zürichseebahn	Fr. 6,888,446. 64 Cts.	
2. Dielsdorf-Niederweningen	„ 5,083. 69 „	
3. Thalweil-Zug	„ 1,516,274. 57 „	
4. Etzweilen-Schaffhausen	„ 2,051,818. 68 „	
5. Eglisau-Schaffhausen	„ 12,053. 04 „	
Summe der Ausgaben pro 1893		Fr. 10,473,676. 62 Cts.

An dieser Stelle glauben wir speziell noch aufmerksam machen zu sollen auf die Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Dielsdorf-Niederweningen vom Jahr 1889 bis Ende 1893 (Beilage 6) und lassen hier eine vergleichende Zusammenstellung der Hauptziffern mit dem seiner Zeit von der Nordostbahnverwaltung aufgestellten Voranschlag für diese Linie folgen, welche eine erhebliche Ersparnis gegenüber dem Voranschlag zeigt:

Dielsdorf-Niederweningen	Verwendungen per Ende 1893		Budget der Verwaltung		Mehr- bezw. Minderausgaben	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
A) Organisations- und Verwaltungskosten einschl. techn. Bauleitung	55,712	28	*53,800*	—	+ 1,912	28
B) Verzinsung	15,356	—	*37,000*	—	- *21,644*	—
C) Expropriation	143,085	16	*180,000*	—	- *36,914*	*84*
D) Bahnbau:						
1. Unterbau	270,062	06	*250,000*	—	+ 20,062	06
2. Oberbau	215,677	80	*230,000*	—	- *14,322*	*20*
3. Hochbau und mechan. Stationseinrichtungen	148,184	25	*160,000*	—	- *11,815*	*75*
4. Telegraph, Signale etc.	36,766	35	*40,000*	—	- *3,233*	*65*
	884,843	90	*950,800*	—	- *65,956*	*10*
II. Rollmaterial	—	—	*126,000*	—	- *126,000*	—
III. Mobiliar und Gerätschaften	10,133	65	*5,000*	—	+ 5,133	65
Total	894.977	55	*1,081,800*	—	- *186,822*	*45*

c) Unvollendete Bauobjekte.

Als Bauobjekte, welche als „unvollendet“ auf das Jahr 1894 übertragen werden, sind zu verzeichnen:

1. Bahnhoferweiterung in Schaffhausen			Fr.	420,076. 40 Cts.
2. Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes in Winterthur			„	193,874. 49 „
3. Stationserweiterung in Örlikon			„	86,790. 50 „
4. Stationserweiterung und Centralanlage in Oberglatt			„	43,703. 73 „
5. Bauten im Bahnhof Zürich:				
a) Allgemeine Kosten	Fr.	232,198. 95 Cts.		
b) Neue Einführung der Winterthurer Linie	„	1,445,817. 58 „		
c) Veränderte Einführung der linksufr. Zürichseebahn	„	124,292. 78 „		
d) Sonstige Änderungen zum Anschluss der einmündenden Linien	„	46,075. 86 „		
e) Unterführung der Langstrasse	„	77,812. 25 „		
f) Elektrische Beleuchtung im Personenbahnhof, Blockstation auf der Strecke Zürich-Altstetten und Verschiedenes	„	2,489. 90 „		
			„	1,928,687. 32 „
6. Stationserweiterung in Altstetten			„	34,859. 13 „
7. Kanalisation im Bahnhof Aarau			„	10,044. 66 „
8. Wasserstationsgebäude und Remisenvergrösserung in Koblenz			„	9,420. 82 „
9. Definitives Stationsgebäude und Stationserweiterung in Cham			„	51,671. 46 „
10. Erstellen elektrischer Kontrollapparate für Signalscheiben auf 25 Stationen			„	6,150. 44 „
		Übertrag	Fr.	2,785,278. 95 Cts.

	Übertrag	Fr. 2,785,278. 95 Cts.
11. Verriegelung der Weichen und Signale:		
a) auf der Station Richtersweil	Fr. 25,360. 95 Cts.	
b) auf der Station Pfäffikon (Schwyz)	„ 22,935. 09 „	
		„ 48,296. 04 „
12. Ergänzung von Bahnabschlüssen und Barrieren:		
a) auf der Linie Sulgen-Gossau	Fr. 12,153. 56 Cts.	
b) auf der Linie Zürich-Zug-Luzern	„ 6,655. 64 „	
		„ 18,809. 20 „
13. Erstellen mechanischer Signalscheiben mit elektrischen Kontrollapparaten auf 9 Stationen der ehem. Nationalbahn (Ostsektion)		„ 9,320. 12 „
14. Verstärkungen von 13 eisernen Brücken		„ 14,563. 81 „
15. In Lieferung begriffenes Rollmaterial		„ 61,191. 62 „
16. Mobiliar und Gerätschaften		„ 1,295. 51 „
17. Verschiedene andere noch nicht vollendete kleinere Objekte		„ 3,024. 75 „
Die daherigen Bauausgaben betragen per Ende 1893		Fr. 2,941,780. — Cts.

Gegenüber dem Rechnungsabschluss von 1892 zeigt dieser Rechnungstitel folgende Mutationen:

1. Stand der „Unvollendeten Bauobjekte“ per Ende 1892		Fr. 3,071,597. 57 Cts.
2. Übertrag auf Baukonto der Nordostbahn für die im Berichtsjahr vollendeten Objekte	Fr. 1,606,284. 72 Cts.	
Desgleichen auf Baukonto der Bötzbergbahn	„ 57,435. 21 „	
	Fr. 1,663,719. 93 Cts.	
Hievon ab:		
3. Ausgaben im Jahr 1893 für die auf dem Nordostbahn-Netze unvollendet gebliebenen Bauobjekte	„ 1,533,902. 36 „	
Verminderung der „Unvollendeten Bauobjekte“ im Jahr 1893 gegen 1892 . .		„ 129,817. 57 „
Saldo per 31. Dezember 1893, wie vorstehend		Fr. 2,941,780. — Cts.

II. Beteiligung der Nordostbahn bei anderen Bahnen.

Für Bauten an den nachbezeichneten Linien hatte die Nordostbahn im Berichtsjahr folgende Einzahlungen zu leisten.

a) Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein.

1. Bötzbergbahn:		
24. Einzahlung am 1. Mai 1893	Fr. 150,000. —	
25. Desgleichen am 1. Oktober 1893	„ 186,000. —	
		Fr. 336,000. — Cts.
2. Linie Koblenz-Stein:		
12. Einzahlung am 1. August 1893		„ 25,000. — „
	Übertrag	Fr. 361,000. — Cts.

Übertrag		Fr. 361,000. — Cts

b) Aargauische Südbahn.

38. Einzahlung am 1. Mai 1893	Fr. 40,000. — Cts.	
abzüglich der in Abschnitt I (Seite 7) erwähnten Übertragung des im Jahr 1892 geleisteten und damals zu Lasten des Baukonto der Südbahn verrechneten Kostenbeitrags an die Aarebrücke bei Döttingen auf den Konto „zu amortisierende Verwendungen" pro 1893	„ 50,000. — „	
		„ —10,000. — „
		Fr. 351,000. — Cts.

c) Sihlthalbahn.

Die im Jahr 1892 zu Lasten der „Beteiligung bei anderen Bahnen" verrechneten Aktien der Sihlthalbahn mussten, wie ebenfalls im Abschnitt I (Seite 6) berichtet ist, aus diesem Rechnungstitel entfernt werden mit	„ —100,000. — „
Hiernach ergibt sich als Netto-Vermehrung der Beteiligung bei anderen Bahnen pro 1893	Fr. 251,000. — Cts.

Die unter litt. a, Ziffer 1 und 2 und litt. b aufgeführten Beträge und Übertragung stellen nur die eigenen Anteile der Nordostbahn dar; die gleichen Beträge wurden auch von der Schweiz. Centralbahn einbezahlt bezw. umgebucht.

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

a) Dampfboote auf dem Bodensee.

1. Abschreibung des verkauften Schleppbootes „Schwan"	Fr. 7,535. — Cts.
2. Restabschreibung für das ausrangierte Dampfboot „Schaffhausen"	„ 5,000. — „
Einnahmen pro 1893	Fr. 12,535. — Cts.

b) Dampfboote auf dem Zürichsee.

1. Ausgaben.

aa) Rückbuchung der im Jahr 1892 vorgenommenen Wertabschreibungen auf den Dampfbooten und der Werfteanlage in Wollishofen — abzüglich der genehmigten Wertabschreibung auf dem ausrangierten Dampfboote „Stadt Zürich" — gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1893	Fr. 200,573. 72 Cts.	
bb) Anschaffung von zwei hölzernen Schleppschiffen	„ 750. — „	
		Fr. 201,323. 72 Cts.

2. Einnahmen.

aa) Abschreibung des ausrangierten Dampfbootes „Stadt Zürich" und des im Berichtsjahr ausser Betrieb gesetzten Dampfbootes „Linth-Escher" je auf den Altmaterialwert von Fr. 6000	Fr. 66,621. — Cts.	
bb) Verkaufs-Erlös für das veräusserte Schleppboot „Leu" . . .	„ 1,500. — „	
cc) Abschreibung von 3 unbrauchbaren hölzernen Schleppschiffen . .	„ 100. — „	
		„ 68,221. — „
Netto-Ausgaben pro 1893		Fr. 133,102. 72 Cts.

c) Imprägnieranstalt.

Wegen vorübergehender Einstellung des Betriebs dieser Anstalt und Abbruch der Anlage ergibt sich im Berichtsjahr auf diesem Konto kein Verkehr.

Netto-Ausgaben auf Titel III „Nebengeschäfte" pro 1893 . . . . . Fr. 120,567. 72 Cts.

IV. Zu amortisierende Verwendungen.

Die in dem mit der Bundesbehörde vereinbarten Amortisationsplan vorgesehene und an diesem Konto in Abzug fallende X. Amortisationsquote pro 1893 beträgt Fr. 560,000; dagegen wurden mit Einwilligung der genannten Behörde diesem Konto die Fr. 50,000 hälftiger Anteil der Nordostbahn an dem Baukostenbeitrag für die Aarebrücke bei Döttingen belastet, welche (wie umstehend erwähnt) vom Baukonto der Südbahn abgeschrieben werden mussten.

V. Verfügbare Mittel.

Wie aus den vorausgehenden Mitteilungen erhellt, waren im Berichtsjahr folgende effektive Ausgaben für Bauzwecke zu decken:

Bisheriges Netz	Fr.	3,465,107. 54 Cts.
Neue Linien	„	10,473,676. 62 „
Unvollendete Bauobjekte	„	1,533,902. 36 „
Gemeinschaftsbahnen	„	401,000. — „
	Fr.	15,873,686. 52 Cts.

Die Deckung derselben erfolgte zum kleineren Teil durch Rückzahlung von Bankobligationen, welche im Jahr 1893 kündbar waren, ferner durch die im Berichtsjahr erfolgten Einzahlungen auf die neu emittierten Stammaktien und die Subventionsdarleihen, im übrigen aber durch den Verkauf von Wertschriften, wobei ein namhafter Überschuss über den Bilanzwert erzielt wurde.

Wie in Abschnitt I (Seite 6) bereits erwähnt, haben wir aus diesem Überschuss zunächst die Wertabschreibung der 200 Sihlthalbahnaktien von nom. Fr. 100,000 auf den mutmasslichen Kurswert von 20 % gedeckt; ferner wurden auf dem Inventarwerte der verbliebenen Wertpapiere Abschreibungen in Berücksichtigung des Kursstandes am Jahresschluss vorgenommen. Den hienach verbliebenen Überschuss im Betrage von Fr. 53,681. 50 Cts. haben wir in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Kapitel 4 „Ertrag verfügbarer Kapitalien" vereinnahmt.

Angesichts der Abnahme der verfügbaren Mittel und des hohen Betrags der in den nächstfolgenden Jahren noch zu bestreitenden Bauausgaben gelangten die Gesellschaftsbehörden im Herbst des Berichtsjahres mit dem Antrag auf Ausgabe eines neuen Anleihens von 20½ Millionen Franken an die Generalversammlung. Bekanntlich verschob jedoch die letztere die Schlussnahme hierüber auf eine im April 1894 abzuhaltende ausserordentliche, eventuell auf die ordentliche Generalversammlung vom Juni 1894. Da hiemit die Gewissheit gegeben war, dass der Gesellschaft die anleihensweise beizubringenden neuen Geldmittel frühestens im Sommer laufenden Jahres zufliessen werden, bis dahin aber sehr grosse Bauausgaben in gewisser Aussicht standen, musste der Verkauf der Wertschriften so geführt werden, dass nicht nur die Bauausgaben von 1893 gedeckt, sondern auch die jederzeit verfügbaren Mittel, insbesondere das Wechselportefeuille erhöht wurden. Dabei war das Bestreben massgebend, namentlich den der Nordostbahn aus früheren Emissionen noch verbliebenen Stock eigener Obligationen zu liquidieren, soweit es ohne allzustarken Druck auf die Kurse möglich war.

Im einzelnen haben wir zum Verzeichnis der verfügbaren Mittel folgendes anzuführen:

a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben.

1. Der Kassasaldo, einschliesslich der Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel betrug am 31. Dezember 1892	Fr.	1,084,834. 53 Cts.
Dazu kam im Jahr 1893 ein Verkehr im Soll der Kasse von	„	78,486,360. 55 „
	Fr.	79,571,195. 08 Cts.
Hievon ab:		
Der Jahresumsatz des Kassen- und Chèqueverkehrs im Haben von	„	79,825,879. 74 „
Es ergibt sich somit ein Passivsaldo des Kassen-Konto von	Fr.	254,684. 66 Cts.
gegenüber einem effektiven Baarbestand der Kasse inkl. Chèque-Conti am 31. Dezember 1893 von	Fr.	582,303. 10 Cts.

Der Grund, warum der Kassen-Konto auf Ende Dezember 1893 einen Passivsaldo erzeigt, liegt in dem Umstand, dass alle im Monat Dezember v. J. ausgeführten Arbeiten und Materiallieferungen für den Bau des bisherigen Netzes und der neuen Linien in diesem Monat noch gebucht bezw. der Rechnung belastet werden, während die bezüglichen Abrechnungen selbstverständlich erst in den folgenden Monaten Januar und Februar zur Auszahlung in Vorlage gebracht werden können.

2. Der Bestand des Wechsel-Konto betrug am 31. Dezember 1893	Fr.	8,610,019. 14 Cts.
3. Separatkonto bei der Schweizerischen Kreditanstalt, bestehend in einem anfänglich zu 4 % und seit 1. Oktober 1893 zu 3½ % verzinslichen Darleihen an dieselbe vom 18. Juli 1890, fällig am 30. November 1894	„	1,000,000. — „
Hievon ab:	Fr.	9,610,019. 14 Cts.
Passivsaldo des Kassakonto	„	254,684. 66 „
Totalbetrag	Fr.	9,355,334. 48 Cts.

Hinsichtlich der in Wechseln und Obligbi angelegten Gelder bemerken wir, dass die Anlage entsprechend den jeweiligen Zinsverhältnissen der schweizerischen Bankplätze erfolgt, mit Ausschluss von Privatwechseln ohne Bankaccept und innert eines Kreditmaximums, welches für jede Bank in Würdigung ihrer Bedeutung und ihres Kredites durch uns festgesetzt wird. Grösse und Ertrag dieses Verkehrs erhellt aus nachstehender Zusammenstellung:

Bestand des Portefeuille am 31. Dez. 1892	Fr.	4,950,171. 15 Cts.
Eingang im Jahr 1893	„	25,861,158. 31 „
	Fr.	30,811,329. 46 Cts.
Ausgang im Jahr 1893	„	22,201,310. 32 „
Bestand des Portefeuille am 31. Dez. 1893	Fr.	8,610,019. 14 Cts.

Jahresertrag Fr. 154,609. 69 Cts. = 2,69 % im Durchschnitt.

Nebiger Saldo war wie folgt angelegt:

zu 3¼ %	Diskonto	Fr.	894,825. 75 Cts.
„ 3⅜ %	„	„	1,316,500. — „
„ 3½ %	„	„	1,810,000. — „
„ 3⅝ %	„	„	755,000. — „
„ 3¾ %	„	„	935,000. — „
„ 3⅞ %	„	„	843,859. 04 „
„ 4 %	„	„	420,000. — „
„ 4⅛ %	„	„	1,104,834. 35 „
„ 4¼ %	„	„	410,000. — „
„ 4⅜ %	„	„	50,000. — „
„ 4½ %	„	„	70,000. — „
zu 3,68 %	(Durchschnitt)	Fr.	8,610,019. 14 Cts.

b) Wertschriften.

Die eigenen Wertpapiere betrugen am 31. Dezember 1892 . . . . Fr. 16,958,275. — Cts.

Hievon gingen im Berichtsjahr aus:

	Inventarwert		
a) infolge Verkaufs:			
3½ % Eidgenössische Obligationen .	Fr. 463,320. —		
3½ „ Obligationen des Kantons Bern .	„ 291,000. —		
3½ „ Obligationen des Kantons Solothurn	„ 465,000. —		
3½ „ Obligationen der Stadt Zürich .	„ 658,000. —		
3½ „ Obligationen der Stadt Genf .	„ 98,000. —		
4 % Obligationen d. Credit foncier Franco-Canadien	„ 187,625. —		
4 „ Obligationen der Gotthardbahn .	„ 141,400. —		
4 „ Obligationen der Nordostbahn d. d. 1. Oktober 1886 . . .	„ 2,000,000. —		
4 „ Obligationen der Nordostbahn d. d. 1. Oktober 1887 . . .	„ 2,950,000. —		
4 „ Obligationen der Nordostbahn d. d. 1. Juni 1888	„ 1,882,500. —		
4 „ Obligationen der Nordostbahn d. d. 1. März 1889	„ 23,500. —		
		Fr. 9,160,345. — Cts.	
b) infolge Auslosung:			
3½ % Eidgenössische Obligationen . .	Fr. 5,940. —		
3½ % Obligationen der Stadt Bern . .	„ 4,900. —		
4½ % Obligationen der Bank für Oriental. Eisenbahnen in Zürich . . .	„ 9,875. —		
		„ 20,715. — „	
c) durch Rückzahlung infolge Kündigung:			
3½ % Obligationen schweiz. Bankinstitute	Fr. 500,000. —		
3¾ „ „ „ „	„ 600,000. —		
4 „ „ „ „	„ 500,000. —		
4 „ Schuldbrief auf eine Liegenschaft in Zürich II	„ 17,500. —		
		„ 1,617,500. — „	
d) durch Abtretung an Spezialkassen:			
an Pensions- und Hülfskasse 4 % Obligat. einer Hypothekarbank Fr. 100,000 à 101 %	Fr. 101,000. —		
an Pensions- u. Hülfskasse zwei 4 % Schuldbriefe auf Liegenschaften in Zürich III	„ 80,000. —		
an Krankenkasse der Nordostbahn 4 % Nordostbahn-Obligationen von 1889 . .	„ 4,500. —		
an Kautions-Kasse der ständigen Arbeiter 4 % Nordostbahn-Obligationen von 1889	„ 10,000. —		
		„ 195,500. — „	
	Übertrag	Fr. 10,994,060. — Cts.	Fr. 16,958,275. — Cts.

Übertrag		Fr. 10,994,060. — Cts.	Fr. 16,958,275. — Cts.
e) durch Abschreibungen:			
auf Fr. 141,000 3½ % Obligationen der Stadt Bern à 1 %	Fr. 1,410. —		
auf Fr. 160,000 4 % Obligationen der Gotthardbahn à 1 %	„ 1,600. —		
auf Fr. 500,000 3 % Ital. Eisenbahn-Obligationen à 8 %	„ 40,000. —		
auf Fr. 100,000 Aktien der Sihlthalbahn à 80 %	„ 80,000. —		
		„ 123,010. — „	
			„ 11,117,070. — „
			Fr. 5,841,205. — Cts.
Hiezu kommen für Ankäufe:			
4 % Schuldbriefe auf eine Liegenschaft in Zürich III (vide litt. d)		Fr. 80,000. — Cts.	
4 „ Obligationen einer Hypothekarbank (vide litt. d) . .		„ 101,000. — „	
4 „ Österreich. Goldrenten Fr 62,500 à 96 % . . .		„ 60,000. — „	
4 „ Schuldbriefe auf Liegenschaften in Zürich II . . .		„ 23,500. — „	
Aktien der Sihlthalbahn, vom Konto „Beteiligung bei anderen Bahnen“ übergetragen (vide litt. e)		„ 100,000. — „	
			„ 364,500. — „
Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1893			Fr. 6,205,705. — Cts.

laut nachstehendem Verzeichnis:

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1893.

Nominalbetrag Fr.	Cts.	Zinsfuss %	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung %	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1893 Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			I. Schuldbriefe.						
5,000	—	4½	1 Schuldbrief	Diverse	100	5,000	—		
68,500	—	4	5 „		100	68,500	—		
73,500	—							73,500	—
			II. Diverse schweizerische Obligationen.						
			1. Kantonale Obligationen.						
450,000	—	3½	Kanton Bern	31. Dez. 1887	97	—	—	436,500	—
			2. Städte-Obligationen.						
100,000	—	3¾	Stadt Zürich (Riesbach)	15. Juni 1889	100	100,000	—		
141,000	—	3½	Stadt Bern	1. Mai 1884	97	136,770	—		
62,000	—	3½	Stadt Genf	15. Aug. 1889	98	60,760			
303,000	—							297,530	—
			3. Obligationen von Bankinstituten.						
490,000	—	4½	Bank für Oriental. Eisenbahnen in Zürich	2. Januar 1891	98¾	483,875	—		
300,000	—	4	Banque foncière du Jura, Serie J . .	31. Mai 1888	100	300,000	—		
790,000	—							783,875	—
			4. Obligationen schweizerischer Banken.						
283,000	—	4	101 Titel auf 5 schweiz. Bankinstitute mit Fälligkeitsterminen von 1894—1896	Diverse	100	283,000	—		
240,000	—	3¾			„	240,000	—		
200,000	—	3½			„	200,000	—		
723,000	—							723,000	—
			5. Eisenbahn-Obligationen.						
330,000	—	4	Obligationen der Schweiz. Centralbahn .	16. März 1886	101	333,300	—		
160,000	—	4	„ „ Gotthardbahn . . .	1. Januar 1884	100	160,000	—		
490,000	—							493,300	—
			III. Ausländische Obligationen.						
600,000	—	4½	Ungar. Staats-Eisenbahnen	1. Febr. 1889	100	600,000	—		
62,500	—	4	Österr. Goldrenten-Anleihen	1. Okt. 1876	96	60,000	—		
500,000	—	3	Italien. Eisenbahn-Gesellschaften, Serie E	1. Okt. 1889	46	230,000	—		
1,162,500	—							890,000	—
3,992,000	—		Übertrag . .	. . . . .	. .	. . . . .	.	3,697,705	—

Nominalbetrag		Zinsfuss	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1893			
Fr.	Cts.	%			%	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
3,992,000	—		Übertrag . .	. . . . .	. .	. . . . .	.	3,697,705	—
			IV. Nordostbahn-Obligationen.						
10,000	—	4	Obligationen	1. Juni 1888	100	10,000	—		
2,475,000	—	4	„	1. März 1889	„	2,475,000	—		
2,485,000	—							2,485,000	—
			V. Diverse Aktien.						
15,000	—		Zürcher Theater-Aktien	1. Mai 1891	10	1,500	—		
15,000	—		Antheilscheine der neuen Zürcher Tonhalle-Gesellschaft	30. Nov. 1892	10	1,500	—		
100,000	—		Sihlthalbahn-Aktien	1. Febr. 1892	20	20,000	—		
130,000	—							23,000	—
6,607,000	—		**Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1893**	. . . . .	. .	. . . . .	.	**6,205,705**	—
3,85 %			Durchschnittlicher Zinsertrag					4,08 %	

VI. Entbehrliche Liegenschaften.

a) Liegenschaften-Konto der Nordostbahn.

Der Inventarwert der Liegenschaften betrug am 31. Dezember 1892		Fr. 924,060. 94 Cts.
Hievon wurden im Berichtsjahr verkauft:		
1226,80 m^2 Land bei der Station Zürich-Wollishofen . .	Fr. 19,628. 80 Cts.	
1195,90 m^2 Land in der Nähe derselben Station, von früheren Auffüllungen herrührend und in das Stationsgebiet einbezogen	„ 4,650. 80 „	
4199,40 m^2 Land mit 4 auf den Abbruch verkauften Wohnhäusern im Neufrankenthal, Zürich III, für die Verlegung der linksufr. Zürichseebahn verwendet . .	„ 90,200. — „	
1299,60 m^2 Grundfläche in der Gemarkung Kaiserstuhl .	„ 600. — „	
3108,66 m^2 Grundfläche in den Gemarkungen Rümlang, Fehraltdorf und Thalheim	„ 313. 10 „	
	Fr. 115,392. 70 Cts.	
Hievon ab: Vorschläge auf diversen Verkäufen	„ 3,052. 35 „	
		„ 112,340. 35 „
		Fr. 811,720. 59 Cts.
Dagegen kamen durch Kauf hinzu:		
Ankauf einer Parzelle Land von 1012 m^2, bestimmt für spätere Erweiterung der Station Ober-Winterthur .	Fr. 2,500. — Cts.	
Vom Baukonto übernommene und entbehrliche Parzelle Land von 7886 m^2, herrührend von der Stationserweiterung in Romanshorn	„ 5,125. 90 „	
		„ 7,625. 90 „
Inventarwert per 31. Dezember 1893		Fr. 819,346. 49 Cts

Die Rechnung über den Korrentverkehr des Liegenschaftenkonto erzeigt folgendes Ergebnis:

1. Einnahmen für Pacht und Mietzinse .	Fr. 20,909. 96 Cts.	
Hiezu: obige Vorschläge auf den Verkäufen	„ 3,052. 35 „	
	Fr. 23,962. 31 Cts.	
2. Ausgaben für Reparaturen, Steuern etc.	„ 6,084. 94 „	
Nettovorschlag pro 1893		Fr. 17,877. 37 Cts.

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

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

Der Saldo dieses Konto (N. O. B.-Anteil) betrug am 31. Dezember 1892 . .	Fr. 32,060. 26 Cts.
Die Korrentrechnung ergibt einen Einnahmeüberschuss von	„ 4. 37 „
wobei zu bemerken ist, dass im Berichtsjahr keine Landverkäufe stattgefunden haben.	
Inventarwert per 31. Dezember 1893	Fr. 32,055. 89 Cts.
Total-Inventarwert der entbehrlichen Liegenschaften am 31. Dezember 1893.	Fr. 851,402. 38 Cts.

VII. Materialvorräte.

Die Wertveränderungen der Materialvorräte der drei verschiedenen Materialkonti im Jahr 1893 gegenüber dem Vorjahre sind aus dem „Nachweis über die Verminderung der Aktiven der Bilanz“ pro 1893 unter litt. A Ziffer 4 (Seite 18) ersichtlich.

Die Zunahme bezw. Verminderung der einzelnen Konti wird wie folgt begründet:

a) Konto der Materialverwaltung.

Die Vermehrung beträgt Fr. 139,401. 97 Cts., herrührend einerseits aus der Zunahme des Lagerbestandes der Briquets, Saar- und Ruhrkohlen, welcher Ende des Jahres 1892 31,647 Tonnen im Buchwerte von Fr. 885,265 betrug und Ende des Berichtsjahres auf 39,271 Tonnen im Buchwerte von Fr. 1,048,640 anstieg; der Zuwachs des Lagerbestandes beträgt somit 7,624 Tonnen mit einem Wert von Fr. 163,375, während anderseits auf den Eisen-, Schnitt- und diversen Konsummaterialien sich eine Verminderung ergibt von Fr. 23,973.

b) Materialrechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb.

Die Vermehrung der Vorräte, betragend Fr. 15,732. 72 Cts., gibt zu besonderen Bemerkungen keinen Anlass.

c) Werkstätte-Konto.

Die Verminderung der Reservevorräte etc. beträgt Fr. 87,379. 63 Cts.; hievon entfallen auf die diversen Reservebestandteile, einschl. Bandagen, für Lokomotiven und Wagen Fr. 52,000, und die „unvollendeten Arbeiten“ reduzierten sich infolge definitiver Verrechnung der hauptsächlichsten Ausstände für Einrichtung der kontinuierlichen Bremsen an Lokomotiven und Wagen um Fr. 35,379.

VIII. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.

Laut dem der Bilanz beigegebenen Ausweis betrugen die

diversen Debitoren pro 31. Dezember 1892	Fr. 198,117. 65 Cts.
während sie pro 31. Dezember 1893 nur betragen	„ 166,982. 36 „
somit Verminderung	Fr. 31,135. 29 Cts.

welche auf den Konto der Couponzahlstellen entfällt und als eine zufällige zu bezeichnen ist.

B. Passiven.

1. Der Titel „Schwebende Schulden“ erzeigt gegenüber dem Jahr 1892 eine Vermehrung von . . . . . Fr. 624,832. 68 Cts.

Hievon entfallen auf die einzelnen Titel:

als Vermehrung	Fr. 214,291. 10 Cts.	auf Konto „Ausstehende Coupons und Ratenzinse“.
	„ 7,709. 66 „	auf Konto „Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungskassen und Kautionen der Angestellten“.
	„ 48,653. 24 „	auf die „Baarkautionen von Bauunternehmern“ etc.
	„ 354,678. 68 „	auf Konto „Hauptbuch-Kreditoren“, wobei hauptsächlich der Titel „Güterexpeditionen, Eisenbahngesellschaften und div. Transportanten“ beteiligt ist.
	Fr. 625,332. 68 Cts.	
als Verminderung	„ 500. — „	Einlösung einer gekündigten Obligation vom 1. Oktober 1860.
Nettovermehrung wie oben	Fr. 624,832. 68 Cts.	

2. Die „Spezialfonds“ weisen im Total eine Vermehrung gegenüber dem Vorjahre aus im Betrage von . . . . . Fr. 99,743. 71 Cts.

a) Erneuerungsfonds.

Derselbe weist gegenüber 1892 eine Verminderung aus von . . . . . Fr. 374,678. 86 Cts.
wesentlich veranlasst durch die in nachfolgender litt. b erläuterte Umbuchung.

Die Erörterungen, welche anlässlich der Schlussnahme der letztjährigen ordentlichen Generalversammlung über die Aufgabe des Erneuerungsfonds und die Höhe der ihm hienach zuzuweisenden Jahreseinlagen stattfanden, veranlassten uns, dem Verwaltungsrat eine Revision des Regulativs für den Erneuerungsfonds zu beantragen. Abgesehen davon, dass das Regulativ sich bisher auf die Einlagen für Erneuerung des Oberbaues der im ausschliesslichen Eigentum der Nordostbahn liegenden Bahnlinien und deren aussergewöhnliche Wiederherstellung beschränkte, nunmehr aber darin zufolge des Verzichtes auf Anlegung besonderer Erneuerungsfonds für die Gemeinschaftsbahnen (vgl. S. 9) auch die Anteile der Nordostbahn an den Gemeinschaftsbahnen zu berücksichtigen sind, zeigte eine vergleichende Prüfung der Rechnungsergebnisse von 1880—1892, dass die bestehenden Ansätze für die jährlichen Einlagen dem wirklichen Bedürfnisse nicht entsprachen, sondern im ganzen sehr erheblich darüber hinausgingen. Der Verwaltungsrat genehmigte das in Vorlage gebrachte abgeänderte Regulativ und erklärte sich mit dessen Inkraftsetzung ab 1. Januar 1893 einverstanden. Die darin enthaltene neue Normierung der Einlagen entspricht im wesentlichen dem Bedarf, wie er sich durch die Erfahrungen der genannten 13 Jahre herausgestellt hat. Nur wurde dabei in Betracht gezogen, dass an Stelle des eisernen Oberbaues bis Ende 1892 auf 70 % der Hauptgeleise ein solcher von Stahlschienen getreten ist, dass auf 36.7 % der Hauptgeleise die hölzernen durch eiserne Schwellen ersetzt sind, und dass die seit 1892 successiv zur Eröffnung kommenden neuen Linien von vorneherein einen Oberbau aus Stahlschienen auf Eisenschwellen erhalten. Diese Momente veranlassten, die Einlagen für Erneuerung der Schienen und Schwellen etwas niedriger zu halten, als der bisherige Bedarf ergeben hätte, während für Erneuerung des Rollmaterials die Einlagen umgekehrt höher angesetzt wurden, weil wir diesfalls ein weiteres Ansteigen der Ausgaben voraussehen. Für die Dampfboote wurde eine Einlage von 6 % des jeweiligen Bilanzwertes des Schiffsinventars festgesetzt. Die Einlagen werden sich auf diese Weise dem durchschnittlichen Bedarf für Erneuerung von Oberbau, Rollmaterial und Dampfbooten thunlichst anpassen. Daneben kann der Erneuerungsfonds auch für ausserordentliche Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn, aussergewöhnliche Abschreibungen u. dgl. beansprucht werden, zu welchem Ende jährlich eine besondere Einlage bis auf Fr. 100,000 gemacht wird.

b) Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.

Die Einverleibung des Reservefonds der ehemaligen Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern im Betrage von Fr. 331,390. 85 Cts. in den Erneuerungsfonds der Nordostbahn ist bekanntlich von der Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Juni 1893 nicht gutgeheissen, sondern von dieser beschlossen worden, dass der genannte Betrag wieder aus dem Erneuerungsfonds auszuscheiden und als besondere Reserve aufzuführen sei, welche die Bestimmung habe, die Kosten der Erneuerung des Oberbaues auf der Linie Altstetten-Zug-Luzern zu tragen.

Diesem Beschlusse entsprechend wurde im Berichtsjahr der Erneuerungsfonds der
N. O. B. mit dem Betrage von . . . . . Fr. 331,390. 85 Cts.
zu Gunsten des obenerwähnten neuen Konto wieder belastet; die Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues auf dieser Linie im Jahre 1893 betragen . . . . . „ 46,734. 76 „
Somit verbleibt als Bestand dieser Oberbau-Erneuerungs-Reserve pro 31. Dezbr. 1893 Fr. 284,656. 09 Cts.

c) Versicherungsfonds.

Der Umstand, dass dem Versicherungsfonds seit Jahren Beträge belastet werden müssen, welche — ganz abgesehen von der ausserordentlichen Inanspruchnahme durch die beiden grossen Unfälle bei Mönchenstein und Zolli-

kofen — die im Regulativ für diesen Fonds vorgesehene Minimaleinlage von Fr. 100,000 nahezu erreichen oder sogar übersteigen, wird voraussichtlich nachhaltig eine Jahreseinlage von nicht unter Fr. 150,000 nötig machen. Daneben erscheint es aber geboten, im Hinblick auf die grossen Opfer, welche die beiden erwähnten Unfälle unserer Unternehmung auferlegen, vorübergehend den Fonds mit grössern Zuwendungen zu bedenken. Ein ausserordentlicher Zuschuss von Fr. 300,000 wurde schon im Jahre 1891 in Rechnung gebracht. Im Berichtsjahr ist eine Gesamteinlage von Fr. 300,000 eingestellt. Die Rechnung schliesst mit einem Aktivsaldo von Fr. 996,653. 45 Cts., wobei aber zu beachten ist, dass die Jura-Simplonbahn über die im Jahre 1893 ausgerichteten Entschädigungen noch keine Rechnung gestellt hat, und dass im Jahre 1894 noch weitere namhafte Summen zur Auszahlung gelangen werden. Wir verweisen diesfalls auf die Mitteilung auf S. 11 dieses Berichtes.

3. Dem Konto „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnungen", welcher per Ende 1892 einen Saldo auswies von . . . . . Fr. 1,701,882. 97 Cts.
wurden im Berichtsjahre noch beigefügt (Seite 18) . . . . . „ 47,415. 37 „
als Überschuss der Reserve zur Bestreitung der Emissionskosten neuer Stammaktien im Betrage von Fr. 90,000, herrührend aus der Liquidation der Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals.

Es ergibt sich somit ein Saldo-Vortrag auf das Jahr 1894 von . . . . Fr. 1,749,298. 34 Cts.

4. Der Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres weist gegenüber demjenigen von 1892 eine Vermehrung aus von Fr. 1,245,480. 87 Cts., welche in Abschnitt IV D 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 4,374,257 Kilometer zurückgelegt. Die Betriebslänge dieser Linien betrug absolut und durchschnittlich 633 Kilometer.

Im Jahr 1893 wurden im ganzen 61,014 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 96 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt. Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1892	1893
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge . . .	3,161,316	3,211,156
2. Güterzüge mit Personenbeförderung . .	214,693	224,965
3. Reine Güterzüge	557,104	610,022
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	36,573	17,244
	3,969,686	4,063,387
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	39,550	15,128
2. Fakultativ-Güterzüge	286,763	295,742
	4,295,999	4,374,257

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1892 (633 Kilometer)				1893 (633 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1892		Mindereinnahme gegenüber 1892	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
7,589,119	19	38.88	I. Ertrag des Personentransportes	7,966,440	08	38.29	377,320	89	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
561,557	*80*	*2.88*	1. Vom Gepäck	*597,064*	*43*	*2.87*	*35,506*	*63*	—	—
307,091	*92*	*1.58*	2. Von Tieren	*337,047*	*59*	*1.62*	*29,955*	*67*	—	—
10,095,877	*02*	*51.72*	3. Von Gütern	*10,772,398*	*59*	*51.77*	*676,521*	*57*	—	—
10,964,526	74	56.18		11,706,510	61	56.26	741,983	87	—	—
18,553,645	93	95.06		19,672,950	69	94.55	1,119,304	76	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
857,756	*34*	*4.40*	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	*1,004,326*	*75*	*4.83*	*146,570*	*41*	—	—
85,485	*40*	*0.44*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	*108,159*	*90*	*0.52*	*22,674*	*50*	—	—
20,094	*06*	*0.10*	3. Sonstige Einnahmen . . .	*21,217*	*77*	*0.10*	*1,123*	*71*	—	—
963,335	80	4.94		1,133,704	42	5.45	170,368	62	—	—
19,516,981	73	100	. . . **Total der Einnahmen** . .	20,806,655	11	100	1,289,673	38	—	—

Das Jahr 1893 zeigt eine Vermehrung des Verkehrs und der Einnahmen auf allen Rubriken, die um so erfreulicher erscheint, als sie nicht das Ergebnis aussergewöhnlicher Vorkommnisse, sondern die Folge einer allgemeinen Entwicklung des Verkehrs und zwar vorherrschend des inneren Verkehrs unseres Bahnnetzes ist.

Im Personenverkehr fallen von der gesamten Vermehrung um 420,465 Personen nur 16,516 auf den Transitverkehr und 29,579 auf den Verkehr mit fremden Bahnen; aller übrige Zuwachs (374,370 Personen) ist aus dem Lokalverkehr entstanden, beträgt 5,1% des letztjährigen und verteilt sich auf nahezu alle Stationen. Am meisten hat der Verkehr der in der Nähe der grössern Städte liegenden Stationen zugenommen, wozu das Bestreben der städtischen Arbeiterbevölkerung, billigere Wohnstätten ausserhalb der Städte aufzusuchen, wesentlich beigetragen hat. Diesem Bestreben ist die Bahnverwaltung durch geeignete, mit der Arbeitszeiteinteilung harmonierende Zugsverbindungen und durch Erleichterungen im Bezuge der Jahresabonnementsbillette thunlichst entgegengekommen, jedenfalls mehr zum Vorteil des Publikums als zu ihrem eigenen; denn hinsichtlich der Abonnements wenigstens stehen die Mehrleistungen (173,817 Personen) in keinem günstigen Verhältnis zu den bezüglichen Mehreinnahmen (Fr. 25,163. 38 Cts. = 14,5 Cts. pro Person), zumal wenn im Auge behalten wird, dass die Vermehrung der Passagiere ganz besonders zwischen den beiden Hauptstationen und den nächst gelegenen Stationen eintrat und um ihretwillen eine Verstärkung der Züge nötig wurde, die auf weit grössere Strecken beibehalten werden musste. Wie sich diese Verhältnisse nur in den letzten drei Jahren gestaltet haben, mag aus nachfolgender Zusammenstellung ersehen werden. Es betrug der Verkehr der Stationen:

	1890 Personen	1893 Personen	Vermehrung
Zürich, Hauptbahnhof	1,080,824	1,248,076	15 %
Örlikon	185,213	247,233	34 „
Wallisellen	78,825	95,425	21 „
Kloten	17,782	26,801	51 „
Altstetten	104,087	151,191	45 „
Schlieren	47,079	62,684	32 „
Dietikon	77,221	95,365	24 „
Killwangen	20,871	31,387	50 „
Urdorf	15,306	20,914	36 „
Wollishofen	44,461	52,458	16 „
Winterthur (1889) *)	372,581	459,024	20 „
Oberwinterthur	9,372	23,293	148 „
Seuzach	8,482	13,514	55 %
Dynhard	7,461	13,345	80 „
Wiesendangen	36,776	54,827	46 „
Islikon (1889) *)	29,988	51,855	70 „
Wülflingen	12,187	17,393	43 „
Hettlingen	20,130	30,111	50 „
Kemptthal	52,522	54,096	3 „
Effretikon	90,337	94,123	4 „
Aarau	83,117	92,091	7 „
Ruppersweil	14,313	43,865	206 „ (!)
Suhr	10,282	23,620	129 „
Hunzenschwyl	6,428	9,975	55 „

Indessen haben auch eine Anzahl kleiner Landstationen ohne Industrie relativ beträchtliche Verkehrszunahmen aufzuweisen, und die wenigen Minusdifferenzen gegenüber dem Vorjahre sind entweder nicht erheblich oder erklären sich aus besonderen Umständen, so z. B. bei den glarnerischen Stationen durch die Steigerung der Ziffern pro 1892 infolge des eidgenössischen Schützenfestes, bei Bendlikon, Mettmenstetten und Thalweil durch die Eröffnung der Sihlthalbahn.

Der Güterverkehr weist im Berichtsjahr in allen Klassen mit einer einzigen unerheblichen Ausnahme grössere Gewichtsziffern auf als im Jahre 1892, insbesondere in den Klassen Specialtarif I und III, in welche u. a. Getreide bezw. Rohmaterialien gehören. Nach der Herkunft und Bestimmung verteilt sich der Güterverkehr im ganzen wie folgt:

	1893 Tonnen	1892 Tonnen	1893 + resp. — Tonnen
Interner Lokalverkehr	539,247	542,440	— 3,193
Direkter Verkehr, Versandt	366,995	316,554	+ 50,441
„ „ Empfang	912,583	839,386	+ 73,197
Transitverkehr	528,224	453,940	+ 74,284
Total	2,347,049	2,152,320	+ 194,729

Der Ausfall im Lokalverkehr ist einesteils aus dem Übergang des Verkehrs unserer Stationen nach und von dem Sihlthal in den direkten Verkehr mit der Sihlthalbahn, grösstenteils aber aus der starken Verminderung der

*) 1890: Schützenfest in Frauenfeld.

Transporte roher Bausteine zu erklären. Von den hiebei hauptsächlich in Betracht kommenden Stationen weisen folgende einen erheblichen Minderverkehr auf:

Mägenwyl	1861	Tonnen	Siggenthal	3061	Tonnen
Steinmaur	5135	„	Koblenz	5375	„
Dielsdorf	12009	„			

Laut Warenstatistik (Tabelle 8) beträgt der Mindertransport an rohen Bausteinen 31,842 Tonnen. Diesem sehr bedeutenden Ausfall steht allerdings ein Mehrtransport von ca. 20,000 Tonnen anderer roher Baumaterialien (Back- und Cementsteine, behauene Steine, Cement) entgegen. Die verbleibende Differenz ist aber immer noch bedeutend; doch ist zu bemerken, dass das Jahr 1892 mit einem ganz ausnahmsweisen Zuwachs von 35,430 Tonnen in diesem Artikel verzeichnet ist, so dass die Ziffern von 1893 die Rückkehr zu normaler Geschäftsthätigkeit in dieser Branche bedeuten dürfte. Beizufügen ist noch, dass auch die Bau- und Nutzholztransporte wieder annähernd ihre frühere Bedeutung erlangt haben. Die Ernteergebnisse in unsern und den benachbarten Gegenden haben natürlich den Verkehr ebenfalls beeinflusst. Auffallend ist es jedoch, dass trotz der ausserordentlich reichen Obsternte 8797 Tonnen weniger Obst zum Transport gelangten als im Jahre 1892; es rührt dies daher, dass der frühere Hauptabnehmer des schweizerischen Obstes, Württemberg, selbst eine reiche Obsternte hatte, und dass auf dem genannten Gebiete das österreichische Obst mit dem schweizerischen erfolgreich konkurrieren konnte. Zwar weist der direkte Verkehr N.-O.-B.-Württemberg ein Mehr von 8,113 Tonnen auf, dagegen sind von der Centralbahn und weiterher 19,739 Tonnen weniger nach Württemberg transportiert worden als im Vorjahre. Das geringe Ergebnis der Heuernte namentlich in der Central- und Westschweiz gab Anlass zu einem ziemlich lebhaften Verkehr in Heu und Kraftfuttermitteln; von letzteren sind indessen die Artikel Mais und Futtermehl in der Warenstatistik unter Getreide resp. Mehl rubriziert, und die verzeichnete Vermehrung in letztern wird zum guten Teile auf Rechnung dieser beiden Spezialartikel zu setzen sein. — Die guten Ergebnisse der Weinernte haben die Wein- und Weintrauben-Einfuhr bedeutend vermindert; nebenher geht aber eine ebenso starke Vermehrung der Zuckertransporte. — Von den Industrieartikeln haben insbesondere die Eisenartikel (Roheisen, Halbfabrikate und Maschinen) einen grossen Aufschwung genommen; damit steht auch die ungewöhnlich starke Vermehrung der Kohlentransporte im Zusammenhang, doch hat zu letzteren auch die Ergänzung der Kohlenvorräte der Eisenbahn-Verwaltungen beigetragen.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1892		1893		1892		1893	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	33,579	0.40	33,061	0.38	214,188. 43	2.82	212,268. 78	2.66
„ „ . . II. „	274,039	3.27	285,714	3.25	872,090. 81	11.48	916,590. 42	11.51
„ „ . . III. „	1,606,088	19.20	1,652,232	18.80	1,792,493. 65	23.61	1,873,883. 09	23.52
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	2,216	0.02	2,573	0.03	1,224. 30	0.00	1,431. 75	0.02
„ „ . . III. „	42,866	0.51	47,675	0.55	18,797. 13	0.24	20,417. 77	0.26
Hin- und Rückfahrt . . I. „	10,960	0.13	11,590	0.13	40,278. 45	0.53	43,354. 34	0.54
„ „ „ . . II. „	539,158	6.44	552,206	6.29	729,056. 15	9.60	753,286. 49	9.46
„ „ „ . . III. „	4,218,258	50.42	4,419,976	50.30	2,748,915. 04	36.21	2,910,499. 07	36.53
Abonnementsbillette . . II. „	126,204	1.51	130,154	1.48	52,327. 74	0.68	50,966. 54	0.64
„ . . III. „	908,107	10.87	1,077,974	12.27	162,090. 92	2.26	188,615. 50	2.37
Militär- u. Polizeitransporte III. „	69,850	0.83	59,238	0.67	63,936. 74	0.84	52,668. 09	0.66
Gesellschaften und Schulen I. „	62	0.00	10	0.00	483. 82	0.00	1,018. 63	0.01
Gesellschaften und Schulen II. „	5,938	0.07	9,661	0.11	9,107. 15	0.11	10,351. 67	0.13
Gesellschaften und Schulen III. „	138,707	1.66	147,220	1.68	150,398. 69	1.97	163,647. 18	2.05
Lust- und Rundfahrten . I. „	2,199	0.03	2,363	0.03	23,797. 87	0.31	14,002. 49	0.19
Lust- und Rundfahrten . II. „	21,649	0.26	24,585	0.27	80,291. 87	1.05	82,535. 89	1.04
Lust- und Rundfahrten . III. „	45,259	0.54	51,623	0.59	93,502. 03	1.23	104,332. 23	1.31
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette . I. „	20,558	0.25	15,610	0.17	63,927. 74	0.84	62,430. 91	0.78
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette . II. „	142.258	1.70	120,259	1.37	287,045. 94	3.78	291,878. 04	3.66
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette . III. „	158,092	1.89	142,788	1.63	185,164. 72	2.44	212,261. 20	2.66
Total	8,366,047	100	8,786,512	100	7,589,119. 19	100	7,966,440. 08	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	67,358	0.80	62,634	0.71	342,676. 31	4.52	333,075. 15	4.18
II. „	1,111,462	13.29	1,125,152	12.80	2,031,143. 96	26.76	2,107,040. 80	26.45
III. „	7,187,227	85.91	7,598,726	86.49	5,215,298. 92	68.72	5,526,324. 13	69.37
Total	8,366,047	100	8,786,512	100	7,589,119. 19	100	7,966,440. 08	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	29,285	.	31,299	.	561,557. 80	.	597,064. 43	.
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
Klasse I	7,795	2.50	8,921	2.79	307,091. 92	.	337,047. 59	.
„ II	56,996	18.28	61,509	19.23				
„ III	86,654	27.79	83,076	25.97				
„ IV	160,331	51.43	166,337	52.01				
Total	311,776	100	319,843	100	307,091. 92	.	337,047. 59	.
	Tonnen		Tonnen					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	76,940	3.57	82,549	3.51	9,449,908. 37	93. 60	10,114,172. 22	93.90
Stückgutklasse I	140,201	6.51	144,173	6.14				
„ II	160,673	7.46	170,149	7.25				
Wagenladungsklasse A . . .	69,806	3.24	69,624	2.97				
„ B . . .	129,180	6.00	133,567	5.69				
Spezial-Tarif I[a]	40,259	1.88	44,002	1.88				
„ I[b]	298,330	13.86	346,135	14.75				
„ II[a]	18,113	0.84	19,759	0.84				
„ II[b]	116,030	5.40	127,552	5.43				
„ III[a]	53,929	2.51	66,826	2.85				
„ III[b]	1,048,860	48.73	1,142,713	48.69				
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	645,968. 65	6. 40	658,226. 37	6.10
Total	2,152,321	100	2,347,049	100	10,095,877. 02	100	10,772,398. 59	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.		.	.	18,553,645. 93	.	19,672,950. 69	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1892 und 1893 = 633 Kilom.)		1892	1893
Personentransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	11,989.13	12,585.21
„ „ Reisenden	„	0.91	0.91
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.37	4.33
Zahl der Personenkilometer		173,828,559	184,161,365
„ „ „ Wagenachskilometer		33,253,699	34,315,734
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.78	20.96
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	274,611	290,934
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	13,217	13,881
„ „ Personen-Wagenachskilometer kommen	„	5.23	5.37
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	887.14	943.22
„ „ Tonne	„	19.18	19.09
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	55.54	55.88
„ „ Reisenden	„	6.71	6.80
Zahl der Tonnenkilometer		1,011,107	1,068,474
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	34.53	34.14
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,597	1,688
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	46	49
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.50	3.56
Viehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	485.14	532.47
„ „ Stück	„	0.99	1.05
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	22.48	22.39
Zahl der Tonnenkilometer		1,365,791	1,505,371
Gütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	15,949.25	17,018.01
„ „ Tonne	„	4.69	4.59
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	9.24	9.10
Zahl der Tonnenkilometer		109,249,212	118,350,090
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)		65,014,352	69,600,734
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	50.76	50.43
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	172,590	186,967
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	3,400	3,708
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.72	1.74
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	29,310.66	31,078.91
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,521.85	1,791.00
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	30,832.51	32,869.91

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten														
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter											
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . .	567,821	1,672	28,585	4,469	10,404	9,624	4,473	9,896	3,150	28,151	864	4,577	2,314	61,878	139,800
Februar . .	548,729	1,788	32,915	4,417	11,380	11,877	5,269	10,227	3,496	26,269	1,062	5,938	3,240	72,325	155,500
März . . .	623,273	2,213	34,213	5,866	13,181	15,612	6,090	12,351	3,844	29,516	1,546	8,121	5,616	103,533	205,276
April . . .	772,241	2,362	31,004	5,691	11,839	14,716	5,612	11,359	3,582	25,915	1,417	10,885	5,704	100,363	197,083
Mai	843,766	2,539	28,708	9,601	11,846	14,873	5,624	11,923	3,510	33,872	1,637	10,992	6,739	100,645	211,262
Juni . . .	713,408	2,705	18,002	7,330	11,718	13,721	5,124	10,656	3,394	31,520	1,547	9,077	5,802	101,051	200,940
Juli	881,476	3,345	20,543	6,893	11,441	12,744	5,933	10,023	3,413	26,571	1,513	8,752	6,700	104,047	198,030
August . . .	911,042	3,692	25,279	7,202	12,023	13,475	5,210	8,805	3,753	24,917	1,738	8,801	5,571	104,634	196,129
September .	793,143	3,357	21,160	6,838	12,882	15,777	6,575	11,026	3,741	24,204	2,305	15,862	6,548	107,340	213,098
Oktober . .	824,575	2,999	29,884	7,388	13,074	19,923	8,449	12,741	4,072	28,890	2,812	28,839	7,086	114,534	247,808
November . .	665,258	2,546	25,928	11,512	12,761	15,344	6,233	11,903	4,276	33,113	1,947	9,138	6,535	93,984	206,746
Dezember . .	641,780	2,081	23,622	5,342	11,624	12,463	5,032	12,657	3,771	33,197	1,371	6,570	4,971	78,379	175,377
Total	8,786,512	31,299	319,843	82,549	144,173	170,149	69,624	133,567	44,002	346,135	19,759	127,552	66,826	1,142,713	2,347,049
gegenüber 1892:															
mehr . . .	420,465	2,014	8,077	5,609	3,972	9,476	—	4,387	3,743	47,805	1,646	11,522	12,897	93,853	194,728
weniger . .	—	—	—	—	—	—	182	—	—	—	—	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1893		1892	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	416,894	78	29,762	55	21,709	30	678,629	97	1,146,996	60	1,812	00	1,923	05
Februar . .	413,471	39	30,621	24	24,101	07	737,903	02	1,206,096	72	1,905	37	1,845	30
März . . .	531,301	46	39,838	26	28,290	81	957,401	48	1,556,832	01	2,459	45	2,140	14
April . . .	690,187	23	44,949	59	25,448	50	881,252	47	1,641,837	79	2,593	74	2,282	44
Mai	771,984	87	49,437	28	26,692	94	964,563	88	1,812,678	97	2,863	63	2,472	96
Juni	676,905	09	51,945	54	29,078	64	920,453	25	1,678,382	52	2,651	47	2,518	13
Juli	944,210	47	69,962	69	28,081	23	901,000	17	1,943,254	56	3,069	91	3,091	98
August . . .	1,002,537	29	77,646	50	31,380	03	868,530	74	1,980,094	56	3,128	11	2,916	09
September .	814,407	25	66,023	18	36,620	61	991,741	60	1,908,792	64	3,015	47	2,776	63
Oktober . .	717,252	34	55,940	81	36,597	99	1,118,256	13	1,928,047	27	3,045	89	2,959	75
November . .	500,308	55	43,713	31	27,074	88	931,968	17	1,503,064	91	2,374	51	2,331	18
Dezember . .	486,979	36	37,223	48	21,971	59	820,697	71	1,366,872	14	2,159	36	2,053	01
Total	7,966,440	08	597,064	43	337,047	59	10,772,398	59	19,672,950	69	31,078	91	29,310	66
gegenüber 1892:														
mehr . . .	377,320	89	35,506	63	29,955	67	676,521	57	1,119,304	76	1,768	25		
weniger . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1892		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Aarau	92,091	354	2,330	16,056	14,247	30,303	+ 1,903	+ 1,925	17	12
2. Affoltern a. A.	51,785	158	997	3,434	8,776	12,210	+ 993	+ 266	37	39
3. Affoltern b. H.	4,466	8	19	370	1,138	1,508	+ 171	+ 1,155	159	139
4. Altnau	16,953	60	334	1,184	1,050	2,234	+ 948	+ 946	120	121
5. Altstetten	151,191	125	159	7,891	18,240	26,131	+ 16,041	+ 2,294	6	16
6. Amrisweil	62,783	359	3,658	4,950	8,713	13,663	+ 1,646	– 4,081	29	33
7. Andelfingen	36,990	111	1,067	2,723	3,161	5,884	+ 195	+ 445	32	73
8. Arbon	66,178	230	591	3,421	7,370	10,791	+ 6,195	+ 1,984	27	45
9. Arlen-Rielasingen	14,561	13	34	2,745	4,896	7,641	+ 451	+ 1,497	127	58
10. Arnegg	15,925	48	718	656	3,196	3,852	– 754	– 55	123	92
11. Au (Zürich)	21,133	54	105	389	822	1,211	+ 1,419	+ 723	95	144
12. Baden	155,469	766	2,027	5,146	14,464	19,610	+ 6,107	– 2,574	5	27
13. Baden-Oberstadt	21,857	55	154	11,841	2,434	14,275	– 534	+ 2,283	89	30
14. Bassersdorf	29,751	76	371	764	2,170	2,934	+ 681	+ 886	66	108
15. Bendlikon (Kilchberg)	84,066	61	73	413	1,371	1,784	– 9,787	+ 35	20	131
16. Berlingen	7,823	23	105	643	485	1,128	+ 113	+ 43	152	146
17. Bilten	11,249	18	239	1,499	327	1,826	– 425	+ 675	141	127
18. Birmensdorf	38,327	56	264	1,406	2,661	4,067	+ 5,630	+ 290	49	91
19. Bischofszell	35,610	173	1,583	2,832	5,401	8,233	+ 1,290	+ 417	54	54
20. Bonstetten	18,107	49	193	1,250	1,465	2,715	+ 1,762	+ 180	114	113
21. Brugg	91,123	245	4,381	19,992	9,776	29,768	+ 4,592	+ 8,779	18	13
22. Buchs-Dällikon	9,022	14	75	101	270	371	+ 129	+ 116	147	161
23. Buchs (Zürich)	5,362	12	64	117	175	292	+ 800	– 1	158	162
24. Bülach	63,052	161	1,723	6,282	4,738	11,020	+ 3,176	+ 992	28	44
25. Bürglen	37,755	106	1,142	4,689	8,779	13,468	+ 419	+ 975	51	34
26. Cham	56,058	91	295	16,394	28,300	44,694	+ 4,692	+ 13,177	32	8
27. Dachsen	25,314	74	131	500	1,157	1,657	– 1,087	+ 274	76	136
28. Dätwyl	8,398	36	133	866	1,860	2,726	– 48	– 139	149	114
29. Dielsdorf	21,550	77	919	4,621	2,029	6,650	– 1,932	– 12,009	91	63
30. Diesbach	9,388	7	34	728	1,488	2,216	– 126	+ 1,193	145	122
31. Dietikon	95,365	140	684	2,184	9,513	11,697	+ 7,371	+ 145	15	41
32. Dietlikon	31,885	24	115	886	1,753	2,639	– 258	– 22	58	116
33. Döttingen-Klingnau	21,455	62	624	1,590	2,021	3,611	– 1,582	– 231	92	99
34. Dynhard	13,345	16	124	1,329	830	2,159	+ 2,785	+ 1,009	132	124
35. Ebikon	27,997	18	85	224	1,253	1,477	+ 2,252	– 512	72	141
36. Effretikon	94,123	54	779	2,457	2,009	4,466	+ 4,472	– 332	16	84
37. Eglisau	30,503	227	2,040	2,563	2,637	5,200	– 39	+ 439	62	79
38. Egnach	24,671	56	451	2,801	3,961	6,762	+ 254	+ 1,408	78	62
39. Embrach-Rorbas	45,379	120	245	5,568	8,162	13,730	+ 4,294	+ 258	40	32
Übertrag	1,648,060	4,337	29,065	143,505	193,098					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1892		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	1,648,060	4,337	29,065	143,505	193,098					
40. Emmishofen-Egolshofen	20,147	53	63	7,709	5,078	12.787	– 1,115	+ 1,590	101	38
41. Ennenda	22,396	58	19	1,061	6,252	7,313	+ 1,491	– 408	86	59
42. Erlen	32,271	116	2,149	2,333	2,793	5,126	+ 3,064	+ 2,098	57	81
43. Ermatingen	29,553	173	413	2,355	1,734	4,089	+ 104	+ 536	68	90
44. Eschenz	8,318	19	235	963	791	1,754	+ 128	+ 145	151	132
45. Etzweilen	6,261	7	249	344	3,055	3,399	+ 104	+ 3,028	155	103
46. Felben	34,388	41	1,325	1,439	1,346	2,785	+ 3,825	+ 111	55	113
47. Fehraltorf	19,130	60	547	1,397	2,198	3,595	+ 1,139	+ 607	106	100
48. Frauenfeld	109,338	412	2,456	12,257	25,694	37,951	+ 3,737	+ 2,743	11	9
49. Gisikon	36,790	45	411	7,493	11,398	18,891	+ 1,909	+ 6,366	53	28
50. Glattbrugg	15,181	28	56	159	1,342	1,501	+ 313	+ 801	125	140
51. Glattfelden	7,721	27	55	465	891	1,356	– 815	– 224	153	142
52. Glarus	72,442	303	569	6,757	13,909	20,666	– 9,356	– 683	23	23
53. Gossau	23,614	47	968	373	1,813	2,186	– 753	– 687	80	123
54. Güttingen	19,120	27	186	1,310	1,937	3,247	+ 265	+ 1,102	107	105
55. Hauptweil	14,443	41	129	1,100	3,140	4,240	+ 180	+ 60	128	87
56. Hedingen	19,056	127	393	2,029	2,316	4,345	+ 842	+ 784	109	86
57. Henggart	30,882	91	1,012	1,903	2,304	4,207	+ 2,147	+ 1,471	61	88
58. Hemmishofen. . . .	8,415	6	127	1,075	715	1,790	+ 949	+ 197	148	130
59. Hettlingen	30,111	20	109	580	727	1,307	+ 586	+ 18	64	143
60. Hinweil	19,092	70	341	813	3,015	3,828	+ 1,357	+ 511	108	93
61. Horgen	145,647	520	293	7,046	16,338	23,384	+ 7,789	+ 1,726	7	18
62. Horn	21,364	39	56	6,898	5,267	12,165	– 526	– 1,549	93	40
63. Hunzenschwyl	9,975	28	37	67	691	758	+ 826	+ 404	144	153
64. Illnau	21,307	56	446	814	2,995	3,809	+ 449	+ 345	94	94
65. Islikon	51,855	76	247	1,234	1,286	2,520	+ 8,400	+ 626	36	118
66. Kempten	22,954	143	273	1,729	4,911	6,640	+ 1,690	+ 240	84	64
67. Kemptthal	54,096	40	212	3,449	7,158	10,607	+ 4,346	+ 3,541	34	46
68. Kessweil	12,295	21	85	703	1,015	1,718	– 25	– 135	136	134
69. Killwangen	31,287	38	196	264	477	741	+ 2,636	+ 63	59	154
70. Kloten	26,801	120	252	1,264	1,595	2,859	+ 3,050	– 135	74	110
71. Knonau	13,372	36	281	2,260	1,107	3,367	+ 993	+ 1,589	131	104
72. Koblenz	18,184	21	434	4,331	1,566	5,897	– 2,438	– 5,375	113	72
73. Konstanz	68,764	237	575	14,607	5,952	20,559	+ 6,603	+ 894	25	24
74. Kradolf	19,039	73	91	1,343	2,423	3,766	+ 771	– 46	110	96
75. Kreuzlingen	27,905	112	187	2,888	5,618	8,506	+ 3,528	+ 1,277	73	51
76. Lachen	41,418	134	3,526	4,346	6,144	10,490	+ 4,742	+ 2,365	46	47
77. Lenzburg	33,921	107	1,297	4,554	8,784	13.338	+ 572	+ 2,203	56	35
78. Lintthal	22,139	55	227	1,992	3,647	5,639	– 1,434	+ 1,705	87	74
Übertrag . . .	2.869,052	7,969	49,592	257,209	362,520					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1892		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,869,052	7,969	49,592	257,209	362,520					
79. Luchsingen	26,530	41	25	1,745	6,657	8,402	- 2,344	+ 2,094	75	52
80. Luzern	103,900	614	7,491	26,184	24,270	50,454	+ 980	+ 754	12	6
81. Mägenwyl	4,270	9	20	2,645	878	3,523	+ 738	- 1,861	161	101
82. Mammern	13,268	28	124	565	416	981	- 444	- 1	133	150
83. Mannenbach	10,788	41	111	655	442	1,097	- 363	- 206	142	147
84. Märstetten	37,875	65	2,879	8,922	10,991	19,913	+ 5,520	+ 5,835	50	26
85. Marthalen	29,998	78	1,062	2,948	4,219	7,167	- 2,104	+ 236	65	60
86. Mellingen	20,796	102	815	4,866	1,743	6,609	+ 345	+ 1,599	98	65
87. Mettmenstetten . . .	30,165	87	513	1,658	4,416	6,074	- 1,862	+ 397	63	71
88. Mitlödi	18,361	41	14	671	1,959	2,630	- 3,210	+ 304	112	117
89. Müllheim-Wigoltingen .	46,366	127	1,593	4,226	6,947	11,173	+ 6,937	+ 2,550	39	43
90. Münsterlingen	24,824	52	192	779	5,549	6,328	+ 3,668	+ 408	77	69
91. Näfels-Mollis	22,014	84	117	2,154	4,053	6,207	+ 1,831	- 967	88	70
92. Netstall	11,971	49	209	2,471	5,464	7,935	+ 1,383	+ 35	137	55
93. Nidfurn-Haslen . . .	16,985	26	46	578	1,864	2,442	- 2,989	+ 188	119	119
94. Niederglatt	28,230	85	496	804	1,032	1,836	+ 1,799	- 517	71	126
95. Niederhasli	8,361	41	154	122	488	610	+ 105	+ 206	150	156
96. N.- u. O.-Urnen . . .	21,017	56	97	797	2,234	3,031	- 1,778	- 469	96	107
97. Niederweningen . . .	15,385	45	601	1,946	1,147	3,093	+ 1,995	+ 746	124	106
98. Oberglatt	28,350	73	343	176	328	504	+ 4,003	- 548	70	158
99. Oberrieden	44,739	55	173	1,791	1,825	3,616	+ 5,234	- 48	41	98
100. Oberwinterthur . . .	23,293	46	34	856	4,454	5,310	+ 4,382	+ 542	83	77
101. Örlikon*)	247,233	179	253	6,655	28,416	35,071	+ 15,780	+ 3,456	3	11
102. Ossingen	10,587	25	930	739	2,717	3,456	+ 18	+ 1,779	143	102
103. Otelfingen	11,380	40	87	1,995	405	2,400	- 715	+ 115	138	120
104. Othmarsingen	7,313	18	70	699	314	1,013	- 780	- 53	154	149
105. Pfäffikon (Schwyz) . .	23,446	44	530	3,387	2,106	5,493	+ 1,673	- 1,291	82	76
106. Pfäffikon (Zürich) . .	38,672	150	810	2,995	11,104	14,099	+ 543	+ 91	47	31
107. Pfungen-Neftenbach . .	29,625	46	116	11,006	9,707	20,713	+ 2,312	+ 3,435	67	22
108. Ramsen	11,367	19	1,163	1,163	415	1,578	+ 891	- 222	139	138
109. Reckingen	5,827	7	54	6,935	1,324	8,259	- 142	+ 2,428	157	53
110. Regensdorf-Watt . . .	9,172	23	140	65	574	639	- 1,241	+ 44	146	155
111. Reichenburg	19,434	84	656	701	1,011	1,712	+ 514	+ 71	103	135
112. Richtersweil	88,277	286	879	7,724	14,349	22,073	+ 3,727	+ 1,046	19	20
113. Romanshorn	128,206	525	6,761	133,743	31,243	164,986	+ 7,369	+ 1,847	8	2
114. Rorschach	59,305	219	660	12,366	25,195	37,561	+ 1,092	+ 4,416	31	10
115. Rothkreuz	43,270	41	258	5,360	4,414	9,774	+ 4,468	+ 3,353	44	48
116. Rümikon	4,336	19	76	4,249	137	4,386	+ 21	+ 413	160	85
117. Rümlang	29,306	33	63	806	3,254	4,060	+ 5,705	- 312	69	89
118. Ruppersweil	43,865	21	28	756	1,058	1,814	+ 17,825	+ 502	42	128
Übertrag . . .	4,267,159	11,591	80,235	526,112	591,639					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1892		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,267,159	11,591	80,235	526,112	591,639					
119. Rüschlikon	71,223	81	91	663	3,124	3,787	+ 3,382	– 325	24	95
120. Rüti (Glarus)	6,189	7	83	416	1,332	1,748	– 1,009	– 52	156	133
121. Schaffhausen	83,463	560	4,359	38,697	31,344	70,041	+ 4,294	+ 9,749	21	4
122. Schinznach	17,538	51	99	300	586	886	+ 360	– 255	117	152
123. Schlieren	62,684	54	167	2,991	8,448	11,439	+ 6,626	+ 2,404	30	42
124. Schöfflisdorf	15,066	55	165	200	279	479	– 453	– 509	126	159
125. Schwanden	48,791	95	736	5,197	9,748	14,945	– 7,738	+ 597	38	29
126. Seebach	2,092	12	5	4,031	3,696	7,727	– 21	+ 2,897	163	57
127. Seuzach	13,514	9	46	286	286	572	+ 2,234	+ 163	130	157
128. Siebnen (Wangen) . .	31,090	56	880	1,907	4,455	6,362	+ 1,615	+ 501	60	68
129. Siggenthal	19,363	79	217	4,236	2,177	6,413	+ 745	– 3,061	105	66
130. Singen	17,582	17	3,435	17,501	9,414	26,915	– 81	– 3,764	116	15
131. Sitterthal	13,186	51	168	2,784	6,727	9,511	– 100	+ 1,010	135	49
132. Stammheim . . .	20,336	80	2,083	3,110	5,865	8,975	+ 1,810	+ 3,150	99	50
133. Steckborn	22,588	83	185	2,250	2,438	4,688	+ 1,418	+ 908	85	83
134. Stein am Rhein . . .	21,791	67	589	3,537	4,271	7,808	+ 1,276	+ 1,546	90	56
135. Steinmaur	13,236	56	501	20,961	660	21,621	+ 1,670	– 5,135	134	21
136. Sulgen	43,669	103	759	3,322	1,821	5,143	+ 1,587	+ 1,189	43	80
137. Suhr	23,620	24	2,383	433	1,377	1,810	+ 548	– 53	79	129
138. Tägerweilen	19,393	36	166	719	898	1,617	+ 268	– 86	104	137
139. Thalheim-Altikon . .	18,404	71	383	2,309	488	2,797	+ 2,070	– 447	111	112
140. Thalweil	120,858	165	133	3,118	16,964	20,082	– 2,181	– 882	10	25
141. Töss	17,846	60	11	5,953	20,070	26,023	– 63	+ 3,304	115	17
142. Turgi	78,600	77	583	2,628	3,768	6,396	+ 4,857	– 698	22	67
143. Urdorf	20,914	68	95	74	377	451	+ 3,904	– 2	97	160
144. Uttweil	13,893	34	80	1,048	982	2,030	+ 628	+ 384	129	125
145. Wädensweil	125,538	447	615	10,043	18,816	28,859	+ 3,892	– 3,147	9	14
146. Wallisellen	95,425	88	173	2,811	4,135	6,946	+ 6,617	+ 1,343	14	61
147. Weiach-Kaiserstuhl . .	16,501	55	461	1,733	1,144	2,877	– 29	+ 21	121	109
148. Weinfelden	66,599	275	3,384	4,836	8,095	12,931	+ 4,215	+ 1,956	26	37
149. Wettingen	23,581	37	72	2,353	2,914	5,267	+ 2,579	+ 580	81	78
150. Wetzikon	15,938	44	73	1,188	3,693	4,881	+ 1,411	+ 263	122	82
151. Wiesendangen . . .	54,827	21	224	317	712	1,029	+ 5,641	– 518	33	148
152. Wildegg	42,597	69	358	14,433	8,206	22,639	+ 1,374	+ 4,381	45	19
153. Winterthur	459,024	1,525	5,122	47,506	116,297	163,803	+ 43,941	+ 15,490	2	3
154. Wülflingen	17,393	22	57	2,227	11,098	13,325	+ 3,647	– 1,221	118	36
155. Würenlos	20,260	61	32	869	333	1,202	+ 1,361	+ 673	100	145
Übertrag . . .	6,041,771	16,286	109,208	743,099	908,677					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1892		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Total	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	6,041,771	16,286	109,208	743,099	908,677					
156. Ziegelbrücke	11,276	15	256	565	361	926	- 218	+ 57	140	151
157. Zürich (Hauptbahnhof)*)	1,248,076	6,617	6,335	121,998	457,842	579,840	+ 97,287	+ 8	1	1
158. Zürich-Enge	155,702	333	212	2,147	3,365	5,512	- 5,004	- 2,164	4	75
159. Zürich-Wiedikon** . .	38,647	159	16	—	—	—	+ 2,799	—	48	—
160. Zürich-Wollishofen . .	52,450	63	97	21,776	44,164	65,940	+ 2,196	- 3,724	35	5
161. Zug	95,990	364	998	14,274	33,295	47,569	+ 7,855	+ 3,119	13	7
162. Zurzach	19,672	109	541	1,816	1,862	3,678	+ 774	+ 62	102	97
163. Zweidlen	2,669	6	58	567	2,264	2,831	+ 5	+ 386	162	111
Bötzbergbahn und fremde Bahnen .	616,256	5,501	50,152	912,583	366,995	1,279,578	+ 29,579	+ 123,638		
Rundfahrten	357,228	—	—	—	—	—	- 32,787	—		
Transitverkehr	146,775	1,846	151,970	528,224	528,224	1,056,448	+ 16,516	+ 148,568		
Total	8,786,512	31,299	319,843	2,347,049	2,347,049					

*) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen. ** Im Geschäftsbericht für 1892 ist in Folge eines Druckfehlers für die Station Wiedikon-Aussersihl die Zahl der Personen mit 5,848, statt mit 35,848 angegeben.

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

I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1892	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Dampfboote auf dem Zürichsee	17,047	9,234	17,358	4,383	34,405	13,617	+ 3,607	+ 2,745
Rigibahnen und Vierwaldstättersee	2,638	—	2,187	—	4,825	—	+ 1,453	—
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	83,141	38,369	79,822	233,346	162,963	271,715	+ 21,155	+ 16,172
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	252,258	74,200	231,796	96,253	484,054	170,453	+ 11,547	+ 15,738
Tössthalbahn	10,655	13,459	12,531	7,388	23,186	20,847	+ 1,226	+ 715
Südostbahn	63,561	6,065	28,710	6,360	92,271	12,425	+ 11,954	+ 1,721
Sihlthalbahn	—	25,359	—	2,288	—	27,647	—	+ 26,336
Gotthardbahn und Italien	36,637	23,451	34,957	102,782	71,594	126,233	+ 6,891	+ 13,139
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	136,437	140,137	143,894	150,266	280,331	290,403	+ 11,282	+ 4,827
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	50,240	16,506	44,612	233,358	94,852	249,864	- 6,079	+ 29,982
K. Württemberg. Staatsbahn *	7,859	11,155	10,026	21,073	17,885	32,228	- 74	+ 8,624
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	7,596	7,968	4,927	36,693	12,523	44,661	+ 910	+ 2,849
Österreich-Ungarn via Arlberg	7,191	1,092	5,436	18,393	12,627	19,485	+ 2,637	+ 790
Total	675,260	366,995	616,256	912,583	1,291,516	1,279,578	+ 66,509	+ 123,638

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

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter					
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen				
Zürichsee-Dampfboote	120	3,924	11	394	131	4,318	+ 90	+ 205
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	11,940	28,296	15,360	15,819	27,300	44,115	+ 2,768	+ 5,372
Tössthalbahn	83	2,680	96	341	179	3,021	+ 58	+ 1,210
Südostbahn	12,605	2,498	801	103	13,406	2,601	+ 1,538	+ 878
Sihlthalbahn	—	10,786	—	156	—	10,942	—	+ 10,656
Gotthardbahn	—	112	—	44	—	156	—	+ 156
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	508	1,193	285	498	793	1,691	+ 49	+ 205
Gr. Bad. Bahn	18	311	3	1,019	21	1,330	- 50	+ 600
K. Württemberg. Staatsbahn	37	31	—	30	37	61	+ 20	+ 43
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	560	360	366	6,203	926	6,563	+ 55	- 8
Österreich-Ungarn via Arlberg	5,501	2,478	4,238	12,024	9,739	14,502	+ 2,066	+ 2,168
Übertrag	31,372	52,669	21,160	36,631	52,532	89,300		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Total		Differenz gegenüber 1892	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	31,372	52,669	21,160	36,631	52,532	89,300		
Zürichsee-Dampfboote	—	1,186	—	545	—	1,731	—	+ 584
Vereinigte Schweizerbahnen	2,987	1,180	2,592	208	5,579	1,388	+ 71	+ 670
Tössthalbahn	95	977	172	210	267	1,187	- 52	+ 294
Südostbahn	6,082	1,217	2,005	255	8,087	1,472	- 2,597	+ 210
Sihlthalbahn	—	2,414	—	589	—	3,003	—	+ 2,872
Gotthardbahn und Italien	3,914	6,814	2,797	31,352	6,711	38,166	+ 518	+ 7,677
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	11,921	50,114	10,524	30,025	22,445	80,139	- 270	+ 18,917
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	610	4,394	687	123,004	1,297	127,398	- 38	+ 2,912
K. Württemberg. Staatsbahn	9	3,535	13	16,863	22	20,398	- 12	+ 8,113
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	529	—	4,218	—	4,747	—	+ 489
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	13	—	90	—	103	—	+ 8
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	161	—	82	—	243	—	+ 108
Südostbahn	—	74	—	—	—	74	—	+ 71
Sihlthalbahn	—	1,711	—	22	—	1,733	—	+ 1,313
Gotthardbahn und Italien	1	301	21	991	22	1,292	+ 11	+ 399
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	7	1,195	14	3,225	21	4,420	+ 10	+ 1,976
Gr. Bad. Bahn „ „ „ „	—	542	—	15,266	—	15,808	—	+ 5,798
	Von der Südostbahn		Nach der Südostbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	1	—	3	—	4	—	—
Sihlthalbahn	—	290	—	65	—	355	—	+ 349
Gotthardbahn	5	—	2	—	7	—	- 3	—
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	219	260	5,741	535	5,960	795	+ 1,929	+ 384
Gr. Bad. Bahn	343	312	22,291	604	22,634	916	+ 8,906	+ 501
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	3,720	—	3,720	—	- 132	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	67	—	2,986	20	3,053	20	+ 218	+ 20
Österreich-Ungarn via Arlberg	306	—	1,246	10	1,552	10	+ 582	+ 10
Übertrag	57,938	129,889	75,971	264,813	133,909	394,702		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthardbahn und Italien		Nach Gotthardbahn und Italien		Total		Differenz gegenüber 1892	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	57,938	129,889	75,971	264,813	133,909	394,702		
Zürichsee-Dampfboote	—	245	—	30	—	275	—	+ 88
Sihlthalbahn	—	749	—	94	—	843	—	+ 843
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	51	14,003	212	12,659	263	26,662	+ 19	+ 1,165
K. Württemberg. Staatsb.	263	6,454	505	2,166	768	8,620	- 61	- 125
K. Bayer. Staatsb. und weiter gelegene Bahnen	210	4,073	131	5,483	341	9,556	+ 42	- 889
Österreich-Ungarn via Arlberg	24	16	5	191	29	207	+ 21	+ 207
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,709	—	900	—	2,609	—	+ 448
Sihlthalbahn	—	1,604	—	304	—	1,908	—	+ 1,908
Aarg. Südbahn	270	1,227	630	913	900	2,140	+ 46	+ 192
Schweizerische Seethalbahn	1,337	627	1,835	273	3,172	900	+ 146	+ 73
Gotthardbahn und Italien	—	288	—	2,983	—	3,271	—	+ 1,117
Gr. Bad. Bahn	827	907	845	7,468	1,672	8,375	- 312	+ 4,042
K. Württemberg. Staatsbahn	147	1,280	185	1,671	332	2,951	- 87	- 19,739
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	859	13,482	1,063	27,960	1,922	41,442	+ 252	+ 6,699
Österreich-Ungarn via Arlberg	1,521	6,631	1,924	14,714	3,445	21,345	+ 713	+ 1,410
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	569	—	36	—	605	—	+ 112
Sihlthalbahn	—	1,747	—	6	—	1,753	—	+ 1,753
Bayern und Österreich	6	60	16	—	22	60	+ 2	- 180
Total des Transitverkehrs	63,453	185,560	83,322	342,664	146,775	528,224	+ 16,516	+ 74,284
Gesamttotal	738,713	552,555	699,578	1,255,247	1,438,291	1,807,802	+ 83,025	+ 197,922

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
					Übertrag	7,589,908	107,492,567	1,013,751	23,310,325
1	3,043	3,043	1,694	1,694	41	26,847	1,100,727	17,752	727,832
2	62,281	124,562	6,923	13,846	42	17,283	725,886	12,749	535,458
3	181,397	544,191	15,938	47,814	43	35,962	1,546,366	12,586	541,198
4	477,986	1,911,944	26,318	105,272	44	13,847	609,268	15,498	681,912
5	1,061,568	5,307,840	14,127	70,635	45	28,483	1,281,735	71,368	3,211,560
6	415,633	2,493,798	39,783	238,698	46	19,157	881,222	145,577	6,696,542
7	412,154	2,885,078	18,015	126,105	47	16,701	784,947	6,112	287,264
8	314,968	2,519,744	18,522	148,176	48	5,189	249,072	6,766	324,768
9	469,791	4,228,119	25,469	229,221	49	19,114	936,586	56,227	2,755,123
10	223,004	2,230,040	10,263	102,630	50	248,490	12,424,500	154,826	7,741,300
11	383,718	4,220,898	29,699	326,689	51	13,652	696,252	24,857	1,267,707
12	206,268	2,475,216	16,126	193,512	52	17,053	886,756	28,183	1,465,516
13	275,541	3,582,033	13,204	171,652	53	7,957	421,721	8,035	425,855
14	187,410	2,623,740	16,913	236,782	54	18,815	1,016,010	12,035	649,890
15	136,268	2,044,020	52,285	784,275	55	9,304	511,720	5,953	327,415
16	165,402	2,646,432	9,442	151,072	56	26,288	1,472,128	29,350	1,643,600
17	181,168	3,079,856	17,259	293,403	57	86,146	4,910,322	26,224	1,494,768
18	166,639	2,999,502	16,219	291,942	58	72,727	4,218,166	20,586	1,193,988
19	130,401	2,477,619	21,189	402,591	59	6,765	399,135	12,334	727,706
20	54,915	1,098,300	11,784	235,680	60	8,880	532,800	3,515	210,900
21	169,849	3,566,829	13,004	273,084	61	2,746	167,506	5,861	357,521
22	91,612	2,015,464	55,064	1,211,408	62	14,711	912,082	10,580	655,960
23	215,500	4,956,500	24,326	559,498	63	3,564	224,532	13,217	832,671
24	61,116	1,466,784	23,256	558,144	64	5,949	380,736	5,491	351,424
25	165,423	4,135,575	20,602	515,050	65	7,321	475,865	7,756	504,140
26	47,629	1,238,354	8,322	216,372	66	7,244	478,104	7,320	483,120
27	465,800	12,576,600	53,612	1,447,524	67	123,087	8,246,829	27,241	1,825,147
28	113,311	3,172,708	36,360	1,018,080	68	1,929	131,172	8,263	561,884
29	56,910	1,650,390	14,515	420,935	69	29,568	2,040,192	10,814	746,166
30	154,870	4,646,100	29,132	873,960	70	4,098	286,860	38,965	2,727,550
31	24,601	762,631	11,086	343,666	71	8,977	637,367	9,071	644,041
32	198,997	6,367,904	167,036	5,345,152	72	2,494	179,568	21,078	1,517,616
33	33,739	1,113,387	22,900	755,700	73	12,311	898,703	22,871	1,669,583
34	86,727	2,948,718	49,272	1,675,248	74	9,230	683,020	11,837	875,938
35	22,074	772,590	19,130	669,550	75	1,370	102,750	3,490	261,750
36	23,937	861,732	10,031	361,116	76	31,794	2,416,344	4,887	371,412
37	15,320	566,840	4,486	165,982	77	9,572	737,044	31,207	2,402,939
38	33,897	1,288,086	37,066	1,408,508	78	1,002	78,156	6,266	488,748
39	72,240	2,817,360	15,501	604,539	79	2,971	234,709	10,011	790,869
40	26,801	1,072,040	17,878	715,120	80	2,047	163,760	2,112	168,960
Übertrag	7,589,908	107,492,567	1,013,751	23,310,325	Übertrag	8,570,553	162,573,185	1,942,622	74,458,066

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	8,570,553	162,573,185	1,942,622	74,458,066	Übertrag	8,751,561	179,407,188	2,206,060	100,111,508
81	12,666	1,025,946	5,403	437,643	**121**	312	37,752	2,224	269,104
82	3,189	261,498	3,693	302,826	**122**	776	94,672	4,243	517,646
83	42,265	3,507,995	37,754	3,133,582	**123**	370	45,510	501	61,623
84	2,547	213,948	6,553	550,452	**124**	7,181	890,444	4,462	553,288
85	2,700	229,500	3,820	324,700	**125**	3,251	406,375	1,303	162,875
86	1,735	149,210	8,455	727,130	**126**	219	27,594	84,741	10,677,366
87	1,025	89,175	3,537	307,719	**127**	219	27,813	3,039	385,953
88	2,918	256,784	1,550	136,400	**128**	1,507	192,896	775	99,200
89	24,713	2,199,457	19,856	1,767,184	**129**	206	26,574	256	33,024
90	343	30,870	3,357	302,130	**130**	218	28,340	926	120,380
91	2,800	254,800	2,833	257,803	**131**	97	12,707	1,355	177,505
92	5,711	525,412	1,082	99,544	**132**	5,065	668,580	27	3 564
93	947	88,071	4,364	405,852	**133**	1,396	185,668	17,523	2,330,559
94	11,747	1,104,218	7,662	720,228	**134**	270	36,180	838	112,292
95	2,548	242,060	2,066	196,270	**135**	38	5,130	175	23.625
96	1,122	107,712	2,353	225,888	**136**	353	48,008	663	90,168
97	10,072	976,984	12,225	1,185,825	**137**	166	22,742	1,045	143,165
98	274	26,852	1,187	116,326	**138**	562	77,556	42	5,796
99	293	29,007	11,927	1,180,773	**139**	136	18,904	906	125,934
100	1,692	169,200	8,521	852,100	**140**	572	80,080	5,437	761,180
101	2,746	277,346	4,121	416,221	**141**	133	18,753	261	36,801
102	4,510	460,020	716	73,032	**142**	29	4,118	45	6,390
103	308	31,724	2,861	294,683	**143**	279	39,897	227	32,461
104	1,487	154,648	2,476	257,504	**144**	98	14,112	452	65,088
105	1,002	105,210	35,044	3,679,620	**145**	26	3,770	4	580
106	6,457	684,442	3,233	342,698	**146**	3,655	533,630	419	61,174
107	21,074	2,254,918	30,370	3,249,590	**147**	216	31,752	763	112,161
108	715	77,220	7,156	772,848	**148**	23	3,404	50	7,400
109	646	70,414	2,072	225,848	**149**	38	5,662	4	596
110	999	109,890	6,726	739,860	**150**	4,413	661,950	6,092	913,800
111	990	109,890	1,072	118,992	**151**	394	59,494	59	8,909
112	157	17,584	1,189	133,168	**152**	272	41,344	85	12,920
113	2,365	267,245	1,216	137,408	**153**	4	612	31	4,743
114	2,944	335,616	3,337	380,418	**154**	25	3,850	364	56,056
115	261	30,015	2,946	338,790	**155**	203	31,465	56	8,680
116	637	73,892	3,374	391,384	**156**	387	60,372	171	26,676
117	100	11,700	343	40,131	**157**	37	5,809	244	38,308
118	1,057	124,726	1,889	222,902	**158**	122	19,276	141	22.278
119	716	85,204	3,910	465,290	**159**	1	159	7	1,113
120	530	63,600	1,189	142,680	**160**	3	480	1	160
Übertrag	8,751,561	179,407,188	2,206,060	100,111.508	Übertrag	8,784,833	183,880,622	2.346,017	118,182,049

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	8,784,833	183,880,622	2,346,017	118,182,049
161	48	7,728	444	71,484
162	1	162	7	1,134
163	—	—	—	—
164	676	110,864	545	89,380
165	359	59,235	13	2,145
166	3	498	4	664
167	7	1,169	4	668
168	40	6,720	3	504
169	456	77,064	2	338
170	4	680	5	850
171	1	171	1	171
172	—	—	—	—
173	10	1,730	1	173
174	3	522	—	—
175	—	—	1	175
176	4	704	1	176
177	—	—	—	—
178	1	178	—	—
179	1	179	1	179
180	—	—	—	—
Übertrag	8,786,447	184,148,226	2,347,049	118,350,090

Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	8,786,447	184,148,226	2,347,049	118,350,090
181	2	362	—	—
182	—	—	—	—
183	—	—	—	—
184	—	—	—	—
185	—	—	—	—
186	3	558	—	—
187	—	—	—	—
188	—	—	—	—
189	—	—	—	—
190	—	—	—	—
191	—	—	—	—
192	22	4,224	—	—
193	—	—	—	—
194	—	—	—	—
195	—	—	—	—
196	—	—	—	—
197	—	—	—	—
198	—	—	—	—
199	—	—	—	—
200	—	—	—	—
210	37	7,770	—	—
225	1	225	—	—
Total	8,786,512	184,161,365	2,347,049	118,350,090

8. Verkehr nach Warengattungen.

	1892	1893	Gegenüber 1892 mehr	Gegenüber 1892 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	194,840	231,796	36,956	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate	49,163	58,494	9,331	—
3. Kartoffeln	29,103	23,076	—	6,027
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	8,327	8,521	194	—
5. Baumfrüchte	52,089	43,292	—	8,797
6. Weintrauben zur Weinbereitung	9,246	3,716	—	5,530
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildbret	5,861	5,391	—	470
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	15,036	15,107	71	—
9. Eier	5,246	5,184	—	62
10. Kaffee	4,405	4,233	—	172
11. Kaffee-Surrogate	3,992	4,043	51	—
12. Zucker, raffiniert	24,001	38,282	14,281	—
13. Rohzucker	897	813	—	84
14. Tabak, roh und fabriziert	3,265	2,843	—	422
	405,471	*444,791*	*39,320*	—
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich kondensierte	17,854	22,814	4,960	—
16. Wein und Most, Speiseessig	76,915	70,867	—	6,048
17. Bier	29,291	29,694	403	—
18. Branntwein und Liqueur	2,545	2,480	—	65
19. Mineralwasser	2,859	2,784	—	75
	129,464	*128,639*	—	825
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrat und Effekten	19,644	20,266	622	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	3,102	3,078	—	24
	22,746	*23,344*	*598*	—
	557,681	**596,774**	**39,093**	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	51,880	52,591	711	—
23. Torf	4,920	5,517	597	—
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	370,337	418,028	47,691	—
	427,137	**476,136**	**48,999**	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	156,872	125,030	—	31,842
26. Backsteine, Ziegel	56,841	65,014	8,173	—
27. Dachschiefer	4,207	4,489	282	—
28. Kalksteine, Gypssteine	6,690	8,618	1,928	—
29. Kalk und Gyps	38,738	46,865	8,127	—
30. Cement, Trass	51,089	58,333	7,244	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	6,752	7,000	248	—
32. Asphalt	2,743	7,082	4,339	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	8,917	11,995	3,078	—
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen	102,879	127,779	24,900	—
	435,728	**462,205**	**26,477**	—
Übertrag	**1,420,546**	**1,535,115**	**114,569**	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1892	1893	Gegenüber 1892 mehr	Gegenüber 1892 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,420,546**	**1,535,115**	**114,569**	—
D. Metallindustrie:				
35. Eisen, roh und alt, Erze	39,244	41,409	2,165	—
36. Eisen, fabriziert (Art. des Sp.-Tarifs II)	54,776	69,891	15,115	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	9,329	16,786	7,457	—
38. Eisenwaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	23,995	25,239	1,244	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	6,545	7,262	717	—
40. Maschinen, zusammengesetzte	5,820	7,609	1,789	—
41. Maschinenteile	26,172	33,900	7,728	—
E. Textilindustrie:	**165,881**	**202,096**	**36,215**	—
a) in Baumwolle.				
42. Baumwolle, roh	20,082	19,943	—	139
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	32,960	33,998	1,038	—
44. Baumwollstoffe und -Waren	21,619	20,444	—	1,175
45. Baumwollabfälle	7,771	7,308	—	463
	82,432	*81,693*	—	*739*
b) in Leinen, Hanf, etc.				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	3,579	3,232	—	347
47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs, Hanf, etc.	4,570	4,399	—	171
	8,149	*7,631*	—	*518*
c) in Seide.				
48. Seidenabfälle, Cocons	363	414	51	—
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	10,517	10,026	—	491
	10,880	*10,440*	—	*440*
d) in Wolle.				
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,325	4,029	704	—
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaren	7,299	6,801	—	498
	10,624	*10,830*	*206*	—
F. Gerberei:	**112,085**	**110,594**	—	**1,491**
52. Felle und Häute	7,050	6,687	—	363
53. Rinde	7,230	7,616	386	—
54. Gerbstoffe	455	542	87	—
55. Leder und Lederwaren	6,120	6,630	510	—
G. Glas- und Thonwarenfabrikation:	**20,855**	**21,475**	**620**	—
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	3,731	3,823	92	—
57. „ , Hohlglaswaren (Sp.-Tarif II)	7,999	6,824	—	1,175
58. Thonwaren (Sp.-Tarif II)	4,405	4,957	552	—
59. Thonröhren aller Art	3,860	3,720	—	140
H. Papierfabrikation:	**19,995**	**19,324**	—	671
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspäne	14,563	17,322	2,759	—
61. Papier und Karton (A. u. B)	10,462	11,271	809	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	5,053	5,998	945	—
I. Strohindustrie.	**30,078**	**34,591**	**4,513**	—
63. Strohwaren aller Art	557	594	37	—
Übertrag	**1,769,997**	**1,923,789**	**153,792**	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1892	1893	Gegenüber 1892 mehr	Gegenüber 1892 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,769,997**	**1,923,789**	**153,792**	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	22,981	30,576	7,595	—
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	3,541	3,997	456	—
66. Holzwaren	7,048	7,810	762	—
	33,570	**42,383**	**8,813**	—
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaren	5,719	5,649	—	70
68. Farbholz	1,393	1,429	36	—
69. Farberden	2,120	1,988	—	132
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	7,151	6,594	—	557
71. Soda	10,909	11,160	251	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	18,437	18,533	96	—
73. Säuren, Laugen, Beizen	13,292	14,727	1,435	—
74. Weinstein und Weinhefe	750	335	—	415
75. Fett und Fettwaren, Seifen, Kerzen	11,251	12,285	1,034	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,897	2,080	183	—
77. Stärke, Stärkemehl	3,782	4,271	489	—
78. Chinarinde	2	8	6	—
79. Mineralöle (Petroleum)	22,914	26,444	3,530	—
80. Vegetabilische Öle	8,724	8,537	—	187
81. Harz, Teer, Harz- und Teerprodukte	5,440	6,327	887	—
82a. Schwefel	944	1,384	440	—
82b. (95.) Zündwaren	967	811	—	156
83. Sprit	7,977	8,224	247	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	42,798	39,570	—	3,228
85. Eis	4,450	3,483	—	967
86. Heu und Stroh	13,331	32,462	19,131	—
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	3,331	4,350	1,019	—
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	3,035	3,415	380	—
89. Düngmittel aller Art	49,296	59,843	10,547	—
	239,910	**273,909**	**33,999**	—
M. Hülfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	12,575	13,162	587	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	22,633	23,605	972	—
	35,208	**36,767**	**1,559**	—
N. Nicht rubrizierte Waren:				
92. Einzelsendungen	8,544	8,280	—	264
93. Sammelladungen	15,065	16,368	1,303	—
94. Übrige Wagenladungen	5,588	4,482	—	1,106
	29,197	*29,130*	—	*67*
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*44,439*	*41,071*	—	*3,368*
Total	**73,636**	**70,201**	—	**3,435**
Gesamttotal	**2,152,321**	**2,347,049**	**194,728**	—

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer: Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1.595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.13	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	9.26	4. 86	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	9.12	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.77	4. 87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685
1889	564	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.92	5. 00	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685
1890	564	250,947	1,387	180,508	4.45	56.43	9.09	4. 80	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616
1891	567	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	9.09	4. 55	18.01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651
1892	633	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	9.24	4. 32	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522
1893	633	290,934	1,688	186,967	4.33	55.88	9.10	4. 47	18.06	12,585	943	533	17,018	31,079	1,791

* 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 mit 633 Kilometer, sondern auch die Linien Brugg-Basel mit 58 und Koblenz-Stein mit 26 Kilometer. Die absolute und die durchschnittliche Länge dieses Betriebsnetzes waren gleich, nämlich 717 Kilometer.

1. Ausgaben.

1892				1893		
Betriebene Bahnlänge 702 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 717 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
488,564	49	3.66	I. Allgemeine Verwaltung	525,783	45	3.77
2,751,465	40	20.63	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,863,392	76	20.53
4,139,614	36	31.05	III. Expeditions- und Zugsdienst	4,306,027	67	30.87
4,307,896	85	32.31	IV. Fahrdienst	4,633,327	65	33.20
1,646,662	78	12.35	V. Verschiedene Ausgaben	1,621,309	32	11.63
13,334,203	88	100	Totalausgaben	13,949,840	85	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres erzeigt eine Vermehrung von Fr. 615,636. 97 Cts. Diese ist wesentlich eine Folge der Vermehrung der Fahrleistungen um 169,292 Zugskilometer. Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergibt sich, dass der Betrieb im Berichtsjahr pro Zugskilometer Fr. 2. 77 Cts. (1892: Fr. 2. 76 Cts.), pro Lokomotivkilometer Fr. 2. 54 Cts. (1892: Fr. 2. 58 Cts.) und pro Wagenachskilometer 10,92 Cts. (1892: 11,15 Cts.) gekostet hat, also hinsichtlich der Zugskilometer etwas teurer, hinsichtlich der Lokomotiv- und Wagenachskilometer billiger geworden ist.

Zu den einzelnen Rechnungsrubriken machen wir nachstehende Bemerkungen:

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 37,218. 96 Cts., welche wesentlich durch vermehrte Sitzungsgelder des Verwaltungsrates, Stellvertretung für ein seit längerer Zeit erkranktes Direktionsmitglied, Kreirung der Stelle eines Inspektors bei der Centralverwaltung, Anstellung eines weiteren Gehülfen der Telegrapheninspektion und Gehaltserhöhungen entstanden ist.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 111,927. 36 Cts., welche wie folgt begründet wird: Vermehrung der Bahnmeister-Aspiranten mit Rücksicht auf die neuen Linien (Kap. II A 3), Belastung der Betriebsrechnung mit der durch die Linie Koblenz-Stein notwendig gewordenen Personalvermehrung während eines ganzen Jahres gegen nur fünfmonatliche Belastung im Vorjahr, Vermehrung der Weichenwärter im erweiterten Güter- und Rangierbahnhof Winterthur sowie im Bahnhof Zürich (Kap. A 4 und 5); Umbau der Überfahrtsbrücke bei Andelfingen, Wegfall der Bundessubvention für Wuhrarbeiten an der Thur, umfangreichere Geleiseumbauten (11 Km. mehr als im Vorjahr), Änderung bestehender Anlagen anlässlich der Bahnhoferweiterungen in Winterthur, Koblenz und Romanshorn (Kap. II B a 1 und 2); Mehraufwand für Räumen von Schnee und Eis (Kap. II B 6).

Für Erneuerung des Oberbaues (Kap. II B b) sind im ganzen circa Fr. 10,000 weniger als im Vorjahr verausgabt worden. Während nämlich für Erneuerung von Schienen und Schwellen etwa Fr. 45,000 mehr verausgabt werden mussten, betrugen die Ausgaben für Weichenverbindungen etwa Fr. 55,000 weniger, so dass als Facit die bezeichnete Minderausgabe bleibt.

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

von	Profil	II	Eisenschienen auf Profil	V	Stahlschienen und eiserne Schwellen	9461	*m.*
„	„	III	„ „ „	V	„ „ „ „	1484	„
„	„	S. N. B.	„ „ „	V	„ „ „ „	4987	„
„	„	V	„ „ „	V	„ „ „ „	13039	„
„	„	N. L.	„ „ „	V	„ „ „ „	79	„
„	„	II	„ „ „	V	„ „ Holzschwellen	253	„
„	„	III	„ „ „	V	„ „ „	2154	„
„	„	V	„ „ „	V	„ „ „	112	„
„	„	S. N. B.	„ „ „	V	„ „ „	86	„
„	„	N. L.	„ „ „	V	„ „ „	3976	„
„	„	II	„ „ „	V	Eisenschienen „ „	1225	„
„	„	III	„ „ „	V	„ „ „	184	„
„	„	V Stahlschienen, mittelgute,	„ „	V	Stahlschienen, neue, und eiserne Schwellen	2920	„
„	„	V „	„ „ „	V	„ „ „ „ „	1866	„
„	„	V „	„ „ „	V	„ mittelgut „ „ „	180	„
		Zusammen Haupt- und Nebengeleise, einschliesslich 92 Weichenverbindungen				42006	*m.*

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

Schienen vom Normalprofil V	648,866 *m*	Geleise	= 83.3 %
„ von andern Profilen	129,616 *m*	„	= 16.7 %

Von den 648,866 *m* Geleise vom Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen	575,618 *m*	= 88.7 %
Eisenschienen	73,248 *m*	= 11.3 %

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 312,136 *m* = 40.1 %.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 166.413. 31 Cts. Dieselbe ist entstanden durch Personalvermehrung, welche wegen Verkehrszunahme, Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes in Winterthur und Instruktion des Personals für die rechtsufrige Zürichseebahn notwendig geworden ist, durch die Wirkung der für die Linie Koblenz-Stein stattgefundenen Personalanstellungen während des ganzen Jahres gegen nur fünf Monate im Vorjahr, Gehaltserhöhungen, Mehraufwand für Beleuchtung der Bahnhöfe Zürich, Winterthur und Schaffhausen, Einführung der elektrischen Beleuchtung des Bahnhofes Brugg und grössere Anschaffung von Wagendecken als Ersatz für abgegangene.

IV. Fahrdienst. An der Vermehrung der Betriebsausgaben partizipiert dieser Titel mit dem grössten Posten, nämlich mit Fr. 325,430. 80 Cts. Diese Mehrausgabe wird begründet durch die mehrerwähnte Wirkung der Personalanstellung für die Linie Koblenz-Stein für das ganze Jahr, Personalvermehrung für das übrige Netz und Gehaltserhöhungen (Kap. IV A), hauptsächlich aber durch erhebliche Steigerung der Kosten für Unterhalt und Erneuerung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen (Kap. IV C a. 2, 3 und b. 2, 3), und zwar von 0,409 Cts. auf 0,507 Cts. per Wagenachskilometer. Dagegen weist das Kapitel IV B a 1 — Brennmaterialverbrauch der Lokomotiven — eine erhebliche Ersparnis, nämlich Fr. 30,485 auf, welche in der Hauptsache den billigeren Kohlenpreisen zu verdanken ist. Entsprechend der grössern Fahrleistung war der Kohlenverbrauch im ganzen grösser,

dagegen hat er kilometrisch etwas abgenommen, wozu die günstigen Witterungsverhältnisse des Berichtsjahres beigetragen haben mögen. Hieraus darf aber noch nicht abgeleitet werden, dass die schon in früheren Berichten erwähnten Einflüsse, welche im allgemeinen auf eine Steigerung des Kohlenverbrauchs einwirkten, nunmehr zum Abschluss gekommen seien; die Mehrzahl dieser Faktoren, namentlich die Vermehrung der toten Last in Personen- und Güterzügen, ferner die Durchführung der Dampfheizung und der kontinuierlichen Bremsen bei den Personenwagen wird noch weiter den Kohlenverbrauch ungünstig beeinflussen. Der Verbrauch und die Kosten des Schmiermaterials sind kilometrisch ebenfalls zurückgegangen. Die Unterhaltskosten der Lokomotiven (Kap. IV C a 1) haben ebenfalls erheblich abgenommen, was von der Einstellung einer grösseren Zahl neuer Lokomotiven in den Betrieb herrührt.

V. Verschiedene Ausgaben. Netto sind insgesamt auf diesem Titel Fr. 25,353. 46 Cts. weniger verausgabt worden als im Vorjahr. Die Ursache liegt in folgenden wesentlicheren Verhältnissen: Im Jahr 1892 gelangte eine I. Rate der von der Nordostbahn zu übernehmenden Quoten an den Haftpflichtentschädigungen aus den bekannten Unfällen bei Mönchenstein und Zollikofen mit Fr. 149,022. 98 Cts. zur Verrechnung, während im Berichtsjahr, wie in Abschnitt II des Berichtes bemerkt ist, eine weitere Rate von der Jura-Simplon-Bahn nicht eingefordert wurde, wodurch sich auf Kapitel V C 3 „Unfallentschädigungen“ ein Minus von Fr. 131,862. 06 Cts. ergeben hat. Ferner betrug die im Berichtsjahr an den Bund bezahlte und dem Kapitel V C 6 „Steuern“ belastete Konzessionsgebühr pro 1892 Fr. 34,450. — gegen die unter gleicher Rubrik im Vorjahr verrechneten Fr. 52,800. — pro 1891, somit Fr. 18,350. — weniger. Endlich ist unter Kapitel V C 8 „Verschiedenes“ die ausserordentliche Ausgabe für die wegen des eidgenössischen Schützenfestes in Glarus und Ennenda in 1892 erstellten provisorischen Bauten mit Fr. 20,735. 38 Cts. in Wegfall gekommen. Dagegen wurden an Miete für fremdes Rollmaterial (Kapitel V A 3) Fr. 118,207. 99 Cts. mehr verausgabt, wovon Fr. 64,304. 19 Cts. wegen der auf Seite 13 erwähnten Erhöhung der Laufmiete für die schweizerischen Verbandsgüterwagen von 1 Ct. auf 1¼ Cts. per Achsenkilometer ab 1. Januar 1893 und der Rest wegen der auf Seite 60 nachgewiesenen Zunahme des Durchlaufs fremder Wagen auf den Nordostbahnlinien im Jahr 1893 um 5,683,261 Achsenkilometer. Sodann sind auf Kapitel V C 7 „Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke“ Fr. 31,959. 27 Cts. mehr verbucht als im Vorjahr, wovon Fr. 29,016. 34 Cts. auf die regelmässigen Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse infolge der Personalvermehrung und einiger beträchtlicher Nachzahlungen für neu aufgenommene Mitglieder im Alter von mehr als 30 Jahren entfallen.

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

	1892	1893
Übertrag vom Vorjahr	289 Fälle	348 Fälle
Neu hier angebracht	1,667 „	1,483 „
Von fremden Bahnen überwiesen	695 „	719 „
Total	2,651 Fälle	2,550 Fälle
Erledigt wurden	2,303 „	2,268 „
Unerledigt blieben	348 Fälle	282 Fälle.

	1892	1893
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.	Fr. 34,971. 83 Cts.
Davon sind abzurechnen an Rückerstattungen von anderen Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern	„ 43,661. 36 „	„ 14,753. 56 „
Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von . . .	Fr. 26,132. 60 Cts.	Fr. 20,218. 27 Cts.
gegenüber einer reklamierten Summe von	. . . . .	Fr. 151,095. — Cts.
An den Bruttoausgaben partizipieren:		
a) Gänzlicher Verlust	Fr. 8,172. 55 Cts.	Fr. 3,694. 02 Cts.
b) Beschädigungen	„ 32,498. 95 „	„ 22,302. 08 „
c) Verspätungen	„ 29,122. 46 „	„ 8,975. 73 „
Total	Fr. 69,793. 96 Cts.	Fr. 34,971. 83 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe, wie folgt:	1892	1893
Getreide	Fr. 24,730. 40 Cts.	Fr. 6,557. 90 Cts.
Mehl	„ 1,322. 29 „	„ 907. 16 „
Wein	„ 6,168. 17 „	„ 4,581. — „
Sprit und Öl	„ 4,825. 11 „	„ 2,542. 56 „
Kolonialwaren	„ 6,800. 67 „	„ 5,240. 31 „
Eisenwaren	„ 3,363. 04 „	„ 2,873. 74 „
Baumwollwaren	„ 7,818. 03 „	„ 4,575. 84 „
Holzwaren	„ 2,187. 78 „	„ 1,338. 45 „
Glaswaren	„ 896. 84 „	„ 1,106. 08 „
Diverse	„ 11,395. 73 „	„ 5,054. 64 „
Personen-Transport	„ 285. 90 „	„ 194. 15 „
Total	Fr. 69,793. 96 Cts.	Fr. 34,971. 83 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahre wurden fünf, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven ($A^{2\,T}$ Nr. 5 (56) 60, 61 und $C^{3\,T}$ Nr. 124 u. 125), zu Lasten des Erneuerungsfonds abzüglich den Altmaterialwert vom Conto „Rollmaterial“ abgeschrieben, dagegen 4 Personenzugslokomotiven der Serie $A^{2\,T}$ (Nr. 53—56) und 8 Schnellzugslokomotiven der Serie $A^{3\,T}$ (Nr. 81—88) dem Betriebe übergeben; es waren zu Ende des Berichtsjahres somit 173 Lokomotiven vorhanden, d. h. 7 Stück mehr als im Vorjahr.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 142 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufge-

stellten Diensteinteilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschungen,* für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangierdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 125, wovon 98 im Strecken- und 27 im Rangierdienst. Jene 142 Lokomotiven haben im ganzen 6,442,287 Kilometer, nämlich im Fahrdienst* 5,486,139 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 *km* berechnet) 956,148 zurückgelegt (1892: 6,103,301 Kilometer, wovon 5,177,747 im Fahr- und 925,554 im Rangierdienst).

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai in den Schnellzügen 73 und 78 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (17,244) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 13 Lokomotiven.

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

Bahnstrecke	Art der Züge	Fahrplanmässige Zugskilometer	Extrazugs-Kilometer	Total der Zugskilometer	Vorspann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-transport-Kilometer	Leerfahrten-Kilometer	Total der Kilometer
Eigenes Netz . . .	Schnell- und Personenzüge	2,837,617	10,711	2,848,328	282,992	4,158,894	15,816	48,502	4,223,212
	Gemischte Züge	224,965	—	224,965					
	Güterzüge	543,863	258,746	802,609					
	Total	*3,606,445*	*269,457*	*3,875,902*					
Zürich-Zug-Luzern .	Schnell- und Personenzüge	373,539	4,417	377,956	21,305	502,416	—	5,231	507,647
	Gemischte Züge	—	—	—					
	Güterzüge	66,159	36,996	103,155					
	Total	*439,698*	*41,413*	*481,111*					
Bötzbergbahn mit Stein-Koblenz . .	Schnell- und Personenzüge	347,848	1,656	349,504	67,430	720,869	—	11,534	732,403
	Gemischte Züge	49,199	—	49,199					
	Güterzüge	146,057	108,679	254,736					
	Total	*543,104*	*110,335*	*653,439*					
Führung der Arlbergzüge		20,105	—	20,105	—	20,105	—	—	20,105
Aushülfe an schweizerische Bahnen . . .		2,165	—	2,165	—	2,165	—	607	2,772
Total* 1893		4,611,517	421,205	5,032,722	371,727	5,404,449	15,816	65,874	5,486,139
1892		4,407,862	422,665	4,830,527	251,026	5,081,553	16,950	79,244	5,177,747
plus 1893		203,655	—	202,195	120,701	322,896	—	—	308,392
minus „		—	1,460	—	—	—	1,134	13,370	—

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai in den Schnellzügen 73 und 78 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (17,244) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

Unterhaltskosten. Die beim Fahrdienst eingeteilten Lokomotiven konsumierten an Brenn- Schmier- und Putzmaterial nachstehende Quantitäten und verursachten folgende Kosten.

		1892		1893
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr.	51,930,540		53,648,366
„ „ Tannenholz	Ster	1.262,6		1.423,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlen-einheiten reduciert)	Kgr.	52,435,580		54,217,766
Verbrauch an Schmiermaterial	„	90,597		90,211
Kosten des Brennmaterials	Fr.	1,370,060. 86 Cts.	Fr.	1,350,563. 94 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„	2. 61 „	„	2. 49 „
„ „ Schmiermaterials	„	39,753. 67 „	„	37,814. 58 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	Cts.	43,8	Cts.	41,91
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand .	Fr.	61,194. 84 Cts.	Fr.	67,670. 98 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	587,875. 17 „*	„	511,407. 82 „*
Totalkosten	„	1,995,253. 04 „*	„	1,967,457. 32 „*

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

		1892		1893
Verbrauch an Brennmaterial	Kgr.	6,809,350		6,701,300
„ „ Schmiermaterial	„	16,341		17,011
Kosten des Brennmaterials	Fr.	177,917. 74 Cts.	Fr.	166,929. 36 Cts.
„ „ Schmiermaterials	„	7,170. 40 „	„	7,130. 66 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand	„	7,855. 78 „	„	8,582. 10 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„	78,837. 03 „*	„	72,620. 45 „*
Totalkosten	„	335,412. 45 „*	„	255,262. 57 „*

* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 63,695. 37 Cts. (1892: Fr. 130,182. 06 Cts.) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 280,376. 84 Cts., welche zur Abschreibung von fünf ausrangierten Lokomotiven aufgewendet wurden.

Wagen. Bestand. Personenwagen. Im Berichtsjahre wurden 2 baufällige Personenwagen (B^{C4} Nr. 1001 und C^4 Nr. 1613) vom Inventar abgeschrieben, dagegen 60 neue Personenwagen (A^{B3} Nr. 259—280 und C^3 Nr. 1514—1525, 1531—1556) dem Betrieb übergeben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1893 vorhanden:

581 Stück mit 1341 Achsen und 24,359 Sitzplätzen.
1892: 523 „ „ 1169 „ „ 21,715 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahr wurden 27 gedeckte und 8 offene alte und ausrangierte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen 6 neue Gepäck- (Serie F), 190 neue gedeckte (Serie K^{R1}) und 40 neue offene Güterwagen (Serie L^{R1}) nebst 2 dreiachsigen Plattformwagen (Serie O^{R2}) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2869 Stück mit 5740 Achsen und einer Tragfähigkeit von 32.633,0 Tonnen.
1892: 2666 „ „ 5332 „ „ „ „ „ 30.094,5 „

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 Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf den eigenen Linien:

	1892		1893	
Personenwagen	32,844,959		34,157,660	
Gepäck- und Güterwagen	23,264,935	56,109,894	24,379,557	58,537,217

b) Auf fremden Bahnen:

Personenwagen	5,226,075		6,099,269	
Gepäck- und Güterwagen	40,952,408	46,178,483	43,476,944	49,576,213
Total:		102,288,377		108,113,430

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

	1892		1893	
Personenwagen	3,582,331		3,927,453	
Gepäck- und Güterwagen	54,865,326		59,720,411	
Schweizerische Bahnpostwagen	5,061,134	63,508,791	5,544,188	69,192,052

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen:

zusammen auf der Nordostbahn . . .		119,618,685		127,729,269

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 18360,8 Kilogramm, wofür Fr. 3,988. 13 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 19079 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 4,150. 21 Cts. im Vorjahr. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 6956 Achsenkilometer zurückgelegt (1892 : 6269).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 548,755. 92 Cts. (1892: Fr. 418,986. 41 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 14,560. 95 Cts. (1892: Fr. 11,484. 15 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen verwendeten Fr. 140,097. 70 Cts. (1892: Fr. 138,354. 19 Cts.), sowie die für neue Installationen und den Umbau von 20 Personenwagen verausgabten Fr. 70,935. 68 Cts.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst†							Rangierdienst	
	B^{2T}	A^2 und A^{2T}	A^3 u. A^{3T}	C^{2T} u. C^{3T}	E^2 u. F^3	Total 1892	Total 1893	1892	1893
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven . .	43	20	30	50	3	140	146	26	27
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen . . . . . Km.	1,569,269	909,491	1,183,798	1,665,480	76,411	5,081,553	5,404,449		
im Materialtransport . . . . „	1,890	6,555	24	5,995	1,352	16,950	15,816		
in Leerfahrten . . . . . „	31,963	2,872	3,355	26,781	903	79,244	65.874		
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,603,122	918.918	1,187,177	1,698,256	78,666	5,177,747	5,486,139	925,554	725,064
„ „ Rangierkilom. der Zugslokom.	55.129	42,846	38,262	90,504	4,343		—	(231,192)	231,084
Zusammen Lokomotivkilometer. . .	1,658,251	961,764	1,225,439	1,788,760	83,009				956,148
Im täglichen Durchschnitt exkl. Rangierkilom. 1893	4,392.1	2,517.6	3,252.5	4,652.8	215,5		15,030.5	—	2,619.6
Im täglichen Durchschnitt inkl. „ 1893	4,543.1	2,634.9	3,357.3	4,900.7	227,4	—	—	2,528.8	—
Im täglichen Durchschnitt exkl. „ 1892	4,549.8	1,516.6	3,040	4,524.9	518	14,149.3			
Beförderte Wagenachsenkilometer . .	28,725,444	15,724,944	26,330,390	55,723,609	873,134	**118,832,849	**127,377,521	—	—
per Fahrkilometer (exklusive Rangierkilometer) 1893	17.91	17.11	22.17	32.81	11.09	—	***23.303	—	—
per Fahrkilometer (exklusive Rangierkilometer) 1892	17.61	16.79	21.72	32.23	14.03	***22.95			
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im ganzen exkl. Rangierkilom. . Kg.	13,028,449	7,448.980	11,661,809	19,447,059	440,047	50,168,367	52,026,344	9,076,563	*8,892,722
Verbrauch im ganzen inkl. Rangierkilom. . Kg.	13,466,827	7,788.799	12,030,963	20,467,596	463.581				
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. exkl. „ 1893 „	8.1269	8.1051	9.8231	11.4511	5.5939				
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 „	8.1211	8.0984	9.8176	11.4425	5.5847	—	9.4832	—	9.3005
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. exkl. „ 1892 „	8.2431	8.1761	9.9359	11.7011	7.8097	9.6892		9.8066	
Kosten im ganzen exkl. „ Fr.	324,538.54	185,553.99	290,495.54	484,426.01	10,961.55	1,310,822.10	1,295,975.63	237,156.50	* 221,517.67
Kosten im ganzen inkl. „ Fr.	335,458.54	194,018.89	299.691.16	509,847.57	11,547.78				
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 Cts.	20.2416	20.1969	24.4694	28.5249	13.9343				
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 Cts.	20.2266	20,1723	24.4557	28.5028	13,9115	—	23.6227	—	23.1677
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1892 „	21.5381	21.3628	25.9616	30.5732	20.4056	25.3164		25.6232	
c) Übrige Unterhaltskosten.									
Verbrauch an Schmiermat. exkl. Rangier-Km. . Kg.	22.805	14,883	18,855	29,022	1,000	86,547	86,565	20,391	* 20,657
Verbrauch an Schmiermat. inkl. Rangier-Km. . Kg.	23,580	15,569	19,455	30,552	1,055				
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 „	0.014225	0.01619	0.01588	0.017089	0.01271				
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 „	0.014220	0.01618	0.01587	0.017080	0.01270	—	0.0157	—	0.0216
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. exkl. „ 1892 „	0.0147	0.0177	0.0170	0.0182	0.0159	0.0167		0.0220	
Kosten des Schmierm. exkl. „ Fr.	9,559.38	6,238.65	7,903.62	12,165.42	419.18	37,976.55	36,286.25	8,947.52	* 8,658.99
Kosten des Schmierm. inkl. „ Fr.	9,884.24	6,526.21	8,155.13	12.806.76	442.24				
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1893 Cts.	0.5962	0.6789	0.6657	0 7163	0.5328				
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 Cts.	0.5960	0.6785	0.6654	0.7159	0.5327	—	0.6614	—	0.9056
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1892 „	0.64	0.77	0.74	0.80	0.69	0.7334		0.9667	
Kosten für Beleuchtg., Reinigungsmat., Verpackung, Wasserpumpen und Streusand exkl. Rangier-Km. . Fr.	18,975.10	10,876.62	14,051.83	20,101.13	931.12	58,579.22	64,935.80	10,471.40	*11,317.28
Kosten für Beleuchtg., Reinigungsmat., Verpackung, Wasserpumpen und Streusand inkl. Rangier-Km. . Fr.	19,627.62	11,383.76	14,504.71	21,172.37	982.52				
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomot. u. Tender exkl. Rangier-Km. . Fr.	159,715.72	55,220.80	89,400.55	178,295.53	7,889.40	587,875.17	490,522.00	78,837.03	*93,506.27
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomot. u. Tender inkl. Rangier-Km. . Fr.	165,208.10	57,795.56	92,281.87	187.797.33	8,324.96				
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 Cts.	9,9627	6.0093	7.5305	10.4987	10.0289				
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 Cts.	9,9627	6.0093	7.5305	10.4987	10.0289	—	8.941	—	9.768
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1892 „	13,072	7,436	9.856	12,105	10.008	11.359		8.512	
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmat., Beleuchtg., Verpackg., Wasserpumpen und Streusand, sow. für Erneuerung u. Reparaturen exkl. Rangier-Km. . Fr.	512,788.74	257,890.06	401,851.54	694,988.09	20,201.25	1,995,253.04	1,887,719.68	335,412.45	* 335,000.21
Für Brenn-, Schmier- und Putzmat., Beleuchtg., Verpackg., Wasserpumpen und Streusand, sow. für Erneuerung u. Reparaturen inkl. Rangier-Km. . Fr.	530,178.50	269,724.42	414,632.87	731,624.03	21,297.50				
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. inkl. „ 1893 Cts.	31.98	28.06	33.84	40.92	25.67				
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. inkl. „ 1893 Cts.	31.97	28.04	33.83	40.90	25.65	—	34.408	—	35.03
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1892 „	36.38	30.69	37.69	44.61	32.29	38.53		36.23	
Kosten per Wagenachskilom. (ausschl. Rangierkilom.) 1893 „	1.78	1.64	1.52	1.24	2.31	—	1.48	Für jeden einzelnen Tag: —	Fr. 917. 81
Kosten per Wagenachskilom. (ausschl. Rangierkilom.) 1892 „	2.06	1.82	1.73	1.38	2.29	1.67		Fr. 916. 43	—

* In diesen Ziffern sind die Betreffnisse der Zugslokomotiv-Rangierkilometer inbegriffen.

** In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen: 1892 = 785,836; 1893 = 351,748.

*** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer *nicht* berücksichtigt, 1892 = 8,540; 1893 = 20,105.

† Die Leistungen der Zugslokomotiven im Rangierdienst sind bei den einzelnen Serien ausschliesslich und einschliesslich Rangierkilometer mit in Berechnung gezogen, im Total nicht.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	Anzahl der Wagen: sechsrädrige	Anzahl der Wagen: vierrädrige	Anzahl der Wagen: Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im einzelnen: I. Klasse	Sitzplätze der Wagen im einzelnen: II. Klasse	Sitzplätze der Wagen im einzelnen: III. Klasse	Sitzplätze der Wagen im ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im ganzen	Bruttolast per Bahnkilometer	Bruttolast per Achskilometer
										Tonnen				
1893	49	81	451	581	1341	1,379	7,399	15,581	24,359	15,225,172	181,227,773	196,452,945	274,002	5.158
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

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achskilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten im ganzen	Reparaturkosten per Achskilometer	Reparaturkosten in Prozenten der Einnahmen	Achskilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material	Kosten des Schmiermaterials per Achskilometer: Schmiere	Kosten des Schmiermaterials per Achskilometer: Ausgaben	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für Material	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Kosten per Achskilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1893	40,256,929	280,556.24	0.696	3.521	38,085,113	5,474	1,189.14	0.1437	0.0031	62,019.22	0.162
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

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Anzahl: Güterwagen sechsrädrige	Anzahl: Güterwagen vierrädrige	Anzahl: Totalzahl der Wagen	Anzahl: Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im ganzen	Bruttolast per Bahnkilomtr.	Bruttolast per Achskilomtr.
						Tonnen			Tonnen				
1893	81	2	2,786	2,869	5,740	32,633	3.1971	5.6853	151,218,570	294,031,685	445,250,255	620,990	4.966
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

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achskilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten im ganzen	Reparaturkosten per Achskilometer	Reparaturkosten in Prozenten der Einnahmen	Achskilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Kosten des Schmiermaterials: Ausgaben für Material	Betreffnis per Achskilometer: Schmiere	Betreffnis per Achskilometer: Ausgaben
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1893	67,856,501	268,199.68	0.395	2.291	89,644,156	12,886	2,798.99	0.1437	0.00312
1892	64,217,343	208,640.43	0.325	1.602	83,191,395	13,269	2,886.36	0.1595	0.00347

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.			1891	1892	1893
(Während des ganzen Jahres betriebene Länge 1891: 692 Kilometer im Durchschnitt. 1892: 702 „ „ „ 1893: 717 „					
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer . . .	Fr.	18,470.75	18,994.60	19,455.84
	„ Zugskilometer . . .	„	2.75	2.76	2.77
	„ Nutzkilometer . . .	„	2.63	2.62	2.59
	„ Lokomotivkilometer .	„	2.58	2.58	2.54
	„ Wagenachskilometer .	Cts.	10.71	11.15	10.92
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer . . .	Fr.	712.36	695.96	733.31
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . .	„ „ . . .	„	3,724.55	3,919.47	3,993.57
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „ . . .	„	5,748.—	5,896.89	6,005.62
IV. Fahrdienst:					
Im ganzen	„ Bahnkilometer . . .	Fr.	6,037.74	6,136.60	6,462.10
	„ Zugskilometer . . .	Cts.	90.02	89.18	92.15
	„ Nutzkilometer . . .	„	85.93	84.77	85.81
	„ Lokomotivkilometer .	„	84.29	83.20	84.45
	„ Wagenachskilometer .	„	3.50	3.60	3.63
A. Personal	„ Zugskilometer . . .	„	24.00	24.48	25.35
	„ Nutzkilometer . . .	„	22.90	23.26	23.60
	„ Lokomotivkilometer .	„	22.47	22.84	23.23
	„ Wagenachskilometer .	„	0.93	0.98	0.99
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Zugskilometer . . .	„	35.69	35.78	33.91
	„ Nutzkilometer . . .	„	34.07	34.02	31.57
	„ Lokomotivkilometer .	„	33.42	33.38	31.07
	„ Wagenachskilometer .	„	1.39	1.45	1.34
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Zugskilometer . . .	„	29.79	28.19	32.31
	„ Nutzkilometer . . .	„	28.44	26.80	30.08
	„ Lokomotivkilometer .	„	27.89	26.30	29.60
	„ Wagenachskilometer .	„	1.16	1.14	1.27
D. Sonstige Ausgaben	„ Zugskilometer . . .	„	0.54	0.73	0.58
	„ Nutzkilometer . . .	„	0.52	0.69	0.56
	„ Lokomotivkilometer .	„	0.51	0.68	0.55
	„ Wagenachskilometer .	„	0.02	0.03	0.03
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer . . .	Fr.	2,248.10	2,345.68	2,261.24

Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der älteren Jahresberichte unmöglich geworden. Um indessen weiter zurückgreifende Vergleichungen zu ermöglichen, wurden für die Jahre 1878 bis 1884 die Durchschnitts- und Verhältniszahlen nachträglich analog der vorstehenden Tabelle ermittelt; wir verweisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 66 und 67). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung teils undurchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den früheren Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen:

			1891	1892	1893
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. *b.* Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer .	Fr.	1,116.02	1,193.63	1,154.85
	„ Nutzkilometer .	Cts.	15.88	16.49	15.33
	„ Lokomotivkilometer .	„	15.58	16.18	15.09
	„ Wagenachskilometer .	„	0.65	0.70	0.65
IV. Fahrdienst. C. *b.* Erneuerung des Rollmaterials . . .	„ Bahnkilometer .	Fr.	722.46	595.11	794.51
	„ Nutzkilometer .	Cts.	10.28	8.22	10.55
	„ Lokomotivkilometer .	„	10.09	8.07	10.38
	„ Wagenachskilometer .	„	0.42	0.35	0.44
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse) .	„ Bahnkilometer .	Fr.	1,358.25	1,299.44	1,444.69
	„ Nutzkilometer .	Cts.	19.33	17.95	19.19
	„ Lokomotivkilometer .	„	18.96	17.62	18.89
	„ Wagenachskilometer .	„	0.78	0.76	0.81
Im ganzen	„ Bahnkilometer .	Fr.	3,196.73	3,088.18	3,394.05
	„ Nutzkilometer .	Cts.	45.49	42.66	45.07
	„ Lokomotivkilometer .	„	44.63	41.87	44.36
	„ Wagenachskilometer .	„	1.85	1.81	1.90

		1891	1892	1893
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	Kilometer	692	702	717
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.6133	4.4430	4.2679
„ „ „ „	Personenwagenachsen	7.460	7.4430	7.2083
„ „ „ „	Güterwagenachsen	34.253	32.7468	32.6905
„ „ „ „ im ganzen	Wagenachsen	41.713	40.1898	39.8988
„ „ „ „	Sitzplätze	140.180	138.2278	134.0119
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	184.09	185.05	185.8511
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.225	0.225	0.2343
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.703	1.675	1.688
„ „ „ „	Güterwagenachsen	7.424	7.370	7.659
„ „ „ „ im ganzen	Wagenachsen	9.128	9.045	9.347
„ „ „ „	Sitzplätze	31.657	31.111	31.400
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	41.501	41.649	43.546
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.790	18.571	18.591
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.5895	5.6509	5.6852
b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	39,743	38,628	38,347
	„ Tag „	107.4	105.54	105.06
Im Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	49,078	48,847	47,705
	„ Tag „	134.46	133.83	130.69
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	58,316	56,898	55,981
	„ Tag „	159.7	155.46	153.37
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt .	„ Jahr „	35,578	35,598	35,413
	„ Tag „	97.4	97.26	97.02
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		23.95	22.98	23.30
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	10.89	11.35	8.94
„ Zugskilometer	„	11.63	12.17	9.74
„ Wagenachskilometer . . .	„	0.45	0.49	0.38
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	9.4767	9.6892	9.4832
„ Zugskilometer	„	10.1215	10.3857	10.3376
„ Wagenachskilometer . . .	„	0.3963	0.4221	0.4084
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0163	0.0167	0.0157
„ Zugskilometer	„	0.0174	0.0179	0.0172
„ Wagenachskilometer . . .	„	0.00068	0.00072	0.00067
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	25.3027	25.3164	23.6227
„ Zugskilometer	„	27.0241	27.1364	25.7510
„ Wagenachskilometer . . .	„	1.0582	1.1030	1.0174

	1891	1892	1893
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . Centimes	0.7235	0.7334	0.6614
„ Zugskilometer . . . . „	0.7728	0.7861	0.7210
„ „ Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . . „	1.099	1.131	1.183
„ Zugskilometer . . . . „	1.174	1.212	1.290
„ für Reparaturen, sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer . . . . Franken	2,723.54	2,842.24	2,632.80
„ Lokomotivkilometer . . . Centimes	38.02	38.53	34.40
„ Zugskilometer . . . . . „	40.60	41.30	37.50
„ Wagenachskilometer . . . „	1.59	1.68	1.48
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . . Kilometer	15,473	16,108	15,931
und zwar jede Personenwagenachse . „	30,399	32,373	32,863
„ Güterwagenachse . . „	12,223	12,412	12,202
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . .	135.07	141.78	145.52
„ Güterwagenachsen . . .	337.19	323.78	342.54
„ Personen- u. Güterwagenachsen	472.25	465.56	488.06
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachskilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . . . Prozente	42.78	46.91	45.82
„ fremde Wagen . . . . . „	57.22	53.09	54.17
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachskilometer . . . Centimes	0.0035	0.0034	0.0031
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . . . Franken	614.18	596.99	765.35
„ Wagenachse Ende Jahr . . . . . „	67.92	65.98	81.87
„ Wagenachskilometer . . . . . Centimes	0.438	0.409	0.507
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt . . . . . Prozente	26.67	26.41	29.17
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . „	37.17	35.92	34.59

3. Chronologische Vergleichung

Betriebsjahr	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugsdienst		
		Personal	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbauerneuerung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr	Fr.	Fr
1878	536	812	162	974	1,467	869	586	86	3,008	5,302	487	5,789
1879	549	727	121	848	1,339	1,059	280 [1]	59	2,737	4,753	464	5,217
1880	607	615	122	737	1,172	1,039	481 [1]	49	2,741	4,173	409	4,582
1881	688	556	90	646	1,118	1,026	168 [1]	46	2,358	3,762	352	4,114
1882	689	540	91	631	1,126	1,145	360 [1]	58	2,689	3,910	401	4,311
1883	689	552	106	658	1,165	1,262	309 [1]	55	2,791	4,014	411	4,425
1884	689	556	93	649	1,163	800	928	68	2,959	3,785	403	4,188
1885	689	560	103	663	1,150	749	948	60	2,907	3,830	429	4,259
1886	689	557	98	655	1,159	807	911	57	2,934	3,932	454	4,386
1887	689	565	94	659	1,158	824	945	61	2,988	3,999	487	4,486
1888	689	575	112	687	1,159	938	802	60	2,959	4,190	461	4,651
1889	689	552	105	657	1,166	1,001	955	63	3,185	4,319	491	4,810
1890	689	597	108	705	1,254	1,075	968	73	3,370	4,647	550	5,197
1891	692	605	107	712	1,420	1,103	1,116	86	3,725	5,150	598	5,748
1892	702	595	101	696	1,434	1,202	1,194	90	3,920	5,302	595	5,897
1893	717	618	115	733	1,423	1,327	1,155	89	3,994	5,376	630	6,006

Bemerkungen:

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

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

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

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

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben-Betreffnis per	
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				Im ganzen		
Personal	Material-verbrauch	Unterhalt des Roll-materials	Erneuerung des Roll-materials	Sonstige Aus-gaben	Total	Pacht- und Mietzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend-ungen aus Spezial-fonds	Total		Loko-motiv-kilometer	Wagen-achs-kilometer
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1,464	1,554	1,237	— [2]	8	4,263	1,054 [3]	313	26	1,393	15,427	2,81	10,08
1,243	1,383	1,191	— [2]	15	3,832	1,041 [3]	222	118	1,381	14,015	2,70	9,84
1,127	1,230	1,023	41 [2]	4	3,425	1,129 [3]	201	23	1,353	12,838	2,52	9,24
1,035	1,077	963	90 [2]	11	3,176	926 [3]	205	24	1,155	11,449	2,45	9,45
1,086	1,174	1,177	159 [2]	11	3,607	1,065 [3]	225	29	1,319	12,557	2,56	9,80
1,160	1,276	1,190	98 [2]	14	3,738	1,139 [3]	300	18	1,457	13,069	2,54	9,81
1,123	1,205	1,053	212	18	3,611	1,123 [3]	217	57	1,397	12,803	2,52	9,96
1,157	1,220	1,214	470	19	4,080	1,505 [3]	247	77	1,829	13,738	2,64	10,49
1,189	1,309	1,214	737	19	4,468	1,592 [3]	230	63	1,885	14,328	2,59	10,41
1,238	1,370	1,200	593	22	4,423	1,033	238	75	1,346	13,902	2,43	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,633	2,42	9,62
1,357	1,733	1,112	789	21	5,012	1,198	501	75	1,774	15,438	2,45	9,74
1,480	2,120	1,218	631	30	5,479	1,296	728	139	2,163	16,914	2,52	10,15
1,609	2,394	1,276	722	37	6,038	1,358	652	238	2,248	18,471	2,58	10,71
1,684	2,462	1,345	595	50	6,136	1,299	834	212	2,345	18,994	2,58	11,15
1,778	2,377	1,471	794	42	6,462	1,445	814	2	2,261	19,456	2,54	10,92

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1892		1893		Mehr resp. weniger gegenüber 1892	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	18,553,645	93	19,672,950	69	+ 1,119,304	76
Verschiedene Einnahmen	963,335	80	1,133,704	42	+ 170,368	62
	19,516,981	73	20,806,655	11	+ 1,289,673	38
Betriebsausgaben	11,744,396	44	12,114,489	15	+ 370,092	71
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	7,772,585	29	8,692,165	96	+ 919,580	67
oder: **1892** **1893**						
In Prozenten der Bruttoeinnahmen . . . . 39,72 % 41,77 %						
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge 633 Kil.) . . Fr. 12,278. 96 Fr. 13,731. 69						
„ Zugskilometer . . . . . „ 1. 82 „ 1. 99						
„ Nutzkilometer . . . . . „ 1. 74 „ 1. 86						
Ertrag verfügbarer Kapitalien	953,886	79	840,366	56	- 113,520	23
Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	457,090	70	801,565	90	+ 344,475	20
Ertrag von Nebengeschäften	112,537	43	112,970	62	+ 433	19
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,515,334	60	1,660,282	86	+ 144,948	26
Aus sonstigen Quellen	1,084,508	89	129,717	27	- 954,791	62
	11,895,943	70	12,237,069	17	+ 341,125	47
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	19,956	85	25,202	92	+ 5,246	07
Abschreibungen	262,877	22	4,127	34	- 258,749	88
Einlage in die Spezialfonds	1,710,765	17	1,760,026	57	+ 49,261	40
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	393,765	57	47,415	37	- 346,350	20
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	536,314	19	127,555	78	- 408,758	41
	2,923,679	—	1,964,327	98	- 959,351	02
Reinertrag des eigenen Netzes	8,972,264	70	10,272,741	19	+ 1,300,476	49
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	792,054	18	846,578	21	+ 54,524	03
	9,764,318	88	11,119,319	40	+ 1,355,000	52
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	533,424	86	478,234	22	- 55,190	64
Total	10,297,743	74	11,597,553	62	+ 1,299,809	88
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranleihen auf das alte Netz von Fr. 135,837,500	5,351,487	50	5,442,687	50	+ 91,200	—
b) Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000	120,000	—	120,000	—	—	—
c) Subventionsdarleihen	227,225	—	240,225	—	+ 13,000	—
	5,698,712	50	5,802,912	50	+ 104,200	—
2. Für Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stammaktien:						
a) Emission von 1891, einschliesslich Agio, zu 4½ %	220,500	—	— —	—	- 220,500	—
b) Emission von 1892 zu 4½ %	24,470	89	169,984	90	+ 145,514	01
	5,943,683	39	5,972,897	40	+ 29,214	01
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	4,354,060	35	5,624,656	22	+ 1,270,595	87
Verwendet für Amortisationen	540,000	—	560,000	—	+ 20,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hülfskasse zur Amortisation des Defizits	136,399	85	141,514	85	+ 5,115	—
	676,399	85	701,514	85	+ 25,115	—
Zur Verfügung der Aktionäre	3,677,660	50	4,923,141	37	+ 1,245,480	87

Zur Erläuterung der aus vorstehender Tabelle ersichtlichen Differenzen zwischen dem Finanzergebnis des Berichts- und des Vorjahres wird mit Bezug auf diejenigen Punkte, welche nicht schon an anderer Stelle behandelt worden sind, folgendes bemerkt:

Von der Mehreinnahme von Fr. 170,368. 62 Cts. auf dem Titel „Verschiedene Einnahmen" kommen Fr. 146,570. 41 Cts. auf Pacht- und Mietzinse, Fr. 22,674. 50 Cts. auf den Ertrag von Hülfsgeschäften und restliche Fr. 1,123. 71 Cts. auf sonstige Einnahmen. Das erstere Plus resultiert mit Fr. 26,351. 41 Cts. aus den Mehrentschädigungen, die wir von dritten Verwaltungen für die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken unsers Netzes erhielten, und mit Fr. 54,442. 32 Cts. aus den um 3,397,730 Achskilometer vermehrten Leistungen unserer Wagen auf fremden Bahnen, sowie Fr. 66,277. 23 Cts. Mehrvergütung für den Durchlauf unserer Güterwagen auf den schweizerischen Verbandsbahnen, wegen der bei der analogen Ausgabensteigerung angeführten Erhöhung der Laufmiete. Der Mehrertrag der Hülfsgeschäfte ist dem günstigern Ergebnis des Werkstättebetriebes zu verdanken, das pro 1893 Fr. 25,929. 27 Cts. gegen Fr. 4,613. 50 Cts. im Jahr 1892 beträgt.

Abzüglich der Konto-Korrentzinse und Provisionen haben die verfügbaren Kapitalien einen Ertrag von Fr. 815,163. 64 Cts. geliefert, inbegriffen Fr. 53,681. 50 Cts. Nettovorschläge auf verkauften Wertpapieren, gegen Fr. 933,929. 94 Cts. im Jahr 1892. Der Einnahmeausfall von Fr. 113,520. 23 Cts. gegenüber 1892 erklärt sich dadurch, dass zur Bestreitung der Baubedürfnisse, wie aus Abschnitt III ersichtlich, ein grosser Teil unserer festen Anlagen im Berichtsjahr liquid gemacht werden musste. Entsprechend den vermehrten Bauverwendungen haben sich hinwieder die Einnahmen aus Zinsen für die im Bau engagierten Kapitalien um Fr. 344,475. 20 Cts. gegen 1892 erhöht.

Die Ergebnisse des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee sind in Abschnitt E des Berichtes (pag. 72 u. ff.) behandelt.

Der Betrieb der Imprägnieranstalt wurde ab 25. Januar 1893 bis auf weiteres sistiert, da das Gebäude, wie schon im letztjährigen Berichte bemerkt, wegen der Änderungen im äussern Bahnhofe Zürich abgebrochen werden musste und dessen neuer Standort noch nicht bestimmt ist. Der sich laut Rechnung auf Fr. 2,473 beziffernde Einnahmeüberschuss wurde der Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb zugewiesen, welche bis zur Wiederaufnahme des Betriebes der Imprägnieranstalt für die Miete der benutzten Schwellenlagerplätze u. s. w. aufzukommen hat.

Die Zuschüsse aus den Spezialfonds dienen zur Ausgleichung der unter nachbezeichneten Verrechnungsrubriken eingestellten Ausgaben und bezw. Abzüge:

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds.

Betriebsrechnung	II B. b: Erneuerung des Oberbaues . .	Fr. 828,027. 42 Cts.	
	ab: Ausgaben für Altstetten-Zug-Luzern	„ 46,734. 76 „	
		Fr. 781,292. 66 Cts.	
„	IV C. b: Erneuerung des Rollmaterials . .	„ 569,666. 54 „	
Gewinn- und Verlustrechnung	3 a: Anteil an der Oberbauerneuerung der Bötzbergbahn .	„ 41,486. 87 „	
„ „ „	3 b: Anteil an derjenigen der Aarg. Südbahn	„ 16,886. 05 „	
„ „ „	6 a: Abschreibung auf den Bodenseebooten	„ 5,535. — „	
„ „ „	6 b: Abschreibung u. s. w. auf den Zürichseebooten . . .	„ 88,447. 46 „	
		Übertrag	Fr. 1,503,314. 58 Cts.

Übertrag		Fr. 1,503,314. 58 Cts.

2. Verwendungen aus der Reserve für Oberbau-Erneuerung auf der Linie Altstetten-Zug-Luzern.

Betriebsrechnung II B. b: Erneuerung des Oberbaues (wie oben)		„ 46,734. 76 „

3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.

Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei den Hülfsgeschäften . .	Fr. 25,035. 40 Cts.	
„ , Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials	„ 14,204. 37 „	
„ , „ V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im Bahnbetrieb . . .	„ 133,353. 22 „	
Gewinn- und Verlustrechnung, Einn. 6: Entschädigungen für Unfälle bei den Nebengeschäften	„ 12,640. 53 „	
	Fr. 185,233. 52 Cts.	
ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den Versicherungsfonds	„ 75,000. — „	
		„ 110,233. 52 „
Zusammen		Fr. 1,660,282. 86 Cts.

Hinsichtlich des bedeutenden Minus auf den Einnahmen aus sonstigen Quellen wird daran erinnert, dass unter dieser Rechnungsrubrik im Vorjahr infolge der Liquidation der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern und der Rücklage für die Erhöhung des Gesellschaftskapitals aussergewöhnliche Einnahmen im Betrage von Fr. 1,017,606. 42 Cts. verbucht worden sind. Die gleiche Bemerkung gilt zum Teil auch für die Minderausgabe auf dem Titel „Verwendungen zu verschiedenen Zwecken".

Die Vermehrung auf dem Ertrag gemeinschaftlicher Linien im Betrag von Fr. 54,524. 03 Cts. verteilt sich auf alle Gemeinschaftsbahnen und zwar mit Fr. 13,953. 40 Cts. auf die Bötzbergbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein, welch letztere Linie nach der sektionsweisen Ertragsrechnung statt eines Betriebsdefizits wie im Vorjahr ebenfalls einen wenn auch nicht grossen Überschuss der Betriebseinnahmen abgeworfen hat, ferner mit Fr. 39,373. 88 Cts. auf die Aargauische Südbahn und mit Fr. 1,196. 75 Cts. auf Verminderung der zu unsern Lasten fallenden Quote an dem Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten.

An Einzahlungen auf die Beteiligungskapitalien bei den drei erstgenannten Gemeinschaftsbahnen zur Bestreitung der in Ausführung begriffenen Ergänzungsbauten und bezw. Bauvollendung der ersten Anlage hatten wir in 1893 zu leisten: für die Bötzbergbahn Fr. 336,000, für die Linie Koblenz-Stein Fr. 25,000 und für die Aargauische Südbahn Fr. 40,000, wodurch sich per Ende des Berichtsjahrs die Beteiligung bei der Bötzbergbahn auf Fr. 12,150,000, bei der Linie Koblenz-Stein auf Fr. 2,275,000 und bei der Aargauischen Südbahn auf Fr. 5,965,000 stellt. Die Rendite dieser Beteiligungskapitalien pro 1893 beträgt in Prozenten für die Bötzbergbahn 4,34 %, für die Linie Koblenz-Stein 0,33 % oder für beide Linien zusammen 3,710 % gegen 3,706 % im Vorjahr, für die Aargauische Südbahn 5,275 % gegen 4,607 % im Jahr 1892. Im Durchschnitt verzinste sich die Gesamtbeteiligung von Fr. 20,890,000 an allen vier Gemeinschaftsbahnen zu 4,052 % gegen 3,856 % im Jahr 1892 von Fr. 20,539,000.

Die zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommenen Abschreibungen am Baukonto für im Jahr 1893 beseitigte Objekte betreffen die Minderwerte für eine ausgewechselte eiserne Brücke über die Salmsacher Aach in Romanshorn und einen aufgegebenen offenen Durchlass mit Eisenkonstruktion bei *km* 42.723 bei Siebnen, ferner für diverse durch Zugbarrieren ersetzte Schiebbarrieren und für ab den Stationen Ennenda und Kreuzlingen zurückgezogene Petrolbeleuchtungsgegenstände, welche durch die daselbst erfolgte Einrichtung der Gasbeleuchtung entbehrlich geworden waren.

Die vermehrten Ansprüche von Fr. 104,200 für die Verzinsung der Anleihen beruhen auf:

a) 4 % Jahreszins für die per Ende 1892 nach stattgehabtem Eintrag ins Pfandbuch auf den Konto „Eigene Wertpapiere" übergetragenen, noch im eigenen Besitz verbliebenen Nordostbahn-Obligationen von Fr. 2,000,000 des 20 Millionen-Anleihens vom 1. Oktober 1886		Fr. 80,000. —
von Fr. 280,000 des 87 Millionen-Anleihens vom 1. Oktober 1887		„ 11,200. —
		Fr. 91,200. —
b) 2 % Zinse auf der Beteiligung des Kantons Zürich am Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, nämlich:		
für die II. Rate von Fr. 180,000 für das ganze Jahr 1893 gegen nur 10½ Monate im Jahr 1892	Fr. 450. —	
für die III. Rate von Fr. 330,000 für die Zeit vom 15. Febr./31. Dez. 1893	„ 5,775. —	
		„ 6,225. —
c) 3 % Zinse auf den Einzahlungen für das Subventionsdarleihen der Linie Thalweil-Zug für das ganze Jahr 1893 gegen nur 11 Monate im Jahr 1892	Fr. 4,075. —	
idem auf der II. Rate der bezügl. Beteiligung des Kantons Zürich von Fr. 180,000 vom 1. Juni/31. Dezember 1893 . . .	„ 2,700. —	
		„ 6,775. —
Zusammen wie oben		Fr. 104,200. —

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1892		1893		1892		1893	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	12,064	10.72	12,025	10.51	25,101. 75	22.79	25,462. 44	21.93
„ „ II. „ . .	19,658	17.46	19,751	17.26	23,430. 62	21.26	24,562. 85	21.21
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	9,022	8.01	9,040	7.90	7,339. 19	6.67	7,697. 75	6.65
„ „ „ II. „ . .	23,274	20.67	23,138	20.22	13,123. 33	11.91	13,581. 29	11.73
Abonnementsbillette I. „ . .	6,492	5.77	6,909	6.04	4,794. 88	4.35	5,030. 82	4.34
„ II. „ . .	3,903	3.47	4,179	3.65	1,976. 40	1.79	2,155. 97	1.86
Lustfahrtbillette I. „ . .	13,866	12.32	14,704	12.85	21,404. 57	19.43	23,355. 09	20.16
„ II. „ . .	24,298	21.58	24,677	21.57	12,998. 24	11.80	13,977. 41	12.07
Total .	112,577	100	114,423	100	110,168. 98	100	115,823. 62	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	41,444	36.81	42,678	37.30	58,640. 39	53.23	61,546. 10	53.14
II. „	71,133	63.19	71,745	62.70	51,528. 59	46.77	54,277. 52	46.86
Total .	112,577	100	114,423	100	110,168. 98	100	115,823. 62	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	255	.	281	.	4,986. 40	.	5,278. 69	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	129	2.05	100	1.55				
„ b, schweres Vieh . . .	1,377	21.83	2,180	33.81				
„ c, leichtes „ . . .	1,109	17.58	1,165	18.07				
„ d, Schweine	706	11.20	486	7.54	6,627. 11	.	8,859. 35	.
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	2,485	39.40	1,989	30.85				
Hunde	501	7.94	527	8.18				
Total .	6,307	100	6,447	100	6,627. 11	.	8,859. 35	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,370	1.04	1,300	0.86				
Stückgut	9,303	7.07	9,730	6.45				
Massengut A	6,451	4.90	6,056	4.01				
„ B	25,445	19.34	32,405	21.48	358,285. 87	.	408,358. 60	.
Spezialtarif I	45,738	34.77	47,002	31.15				
„ II	8,429	6.41	12,398	8.22				
„ III	34,830	26.47	41,983	27.83				
Total .	131,566	100	150,874	100	358,285. 87	.	408,358. 60	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	264. 07	.	161. 86	.
Gesamttotal .	.	.	.	.	480,332. 43	.	538,482. 12	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	110,168. 98	22.94	115,823. 62	21.51
Gepäcktransport	.	.	.	.	4,986. 40	1.04	5,278. 69	0.98
Viehtransport	.	.	.	.	6,627. 11	1.38	8,859. 35	1.65
Gütertransport	.	.	.	.	358,285. 87	74.59	408,358. 60	75.83
Verschiedenes	.	.	.	.	264. 07	0.05	161. 86	0.03
Total .	.	.	.	.	480,332. 43	100	538,482. 12	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1893	114,423	115,823	62	281	5,278	69	6,447	8,859	35	150,874	408,358	60	161	86	538,482	12
1892	112,577	110,168	98	255	4,986	40	6,307	6,627	11	131,566	358,285	87	264	07	480,332	43
mehr als 1892	1,846	5,654	64	26	292	29	140	2,232	24	19,308	50,072	73	—	—	58,149	69
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102	21	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1893	Fr. 1. 01 Cts.	Fr. 18. 75 Cts.	Fr. 1. 37Cts.	Fr. 2. 71 Cts.
1892	„ 0. 98 „	„ 19. 55 „	„ 1. 05 „	„ 2. 72 „

Die Einnahmen aus dem Bodensee-Verkehre haben sich zwar gegenüber dem Vorjahr auf allen Titeln vermehrt, aber doch im Güterverkehre den Betrag früherer Jahre nicht erreicht. Die Ursache dieser Erscheinung ist hauptsächlich die andauernd ungünstige Lage des ungarischen Getreidemarktes und der Umstand, dass die Getreidetransporte von der untern Donau und aus Südrussland nach der Schweiz sich immer mehr dem Seewege über Genua zuwenden. Auch ein anderes Aliment der Bodenseeschiffahrt, die Holztransporte aus Österreich nach Frankreich, hat fast ganz aufgehört, da die Zollverhältnisse die früher in grossem Massstabe geübte Lagerung und Sortierung der Hölzer in Romanshorn nicht mehr gestatten und für direkte Transporte der Weg über den Bodensee gegenüber jenem über Buchs hinsichtlich der Frachtverhältnisse uns wenig und dem Versender keine Vorteile bietet.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1892				**1893**			Gegenüber 1892			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.32	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.32	—	—	—	—
15,459	20	3.59	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	15,106	45	3.50	—	—	352	75
132,063	85	30.62	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	132,290	49	30.68	226	64	—	—
3,375	32	0.78	4. Bekleidung desselben	2,983	80	0.69	—	—	391	52
3,183	66	0.74	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	3,432	91	0.80	249	25	—	—
50,860	60	11.79	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	58,147	—	13.48	7,286	40	—	—
125,636	65	29.13	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	121,688	78	28.22	—	—	3,947	87
64,328	95	14.92	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung . .	60,296	95	13.98	—	—	4,032	—
11,700	15	2.71	10. Assekuranzprämien	11,461	70	2.65	—	—	238	45
14,658	51	3.40	11. Verschiedenes	15,851	19	3.68	1,192	68	—	—
431,266	89	100	. . . . . Total	431,259	27	100	—	—	7	62

Die Ausgaben differieren im Total gegenüber dem Vorjahr nur um wenige Franken. Dagegen weisen einzelne Kapitel erheblichere Differenzen auf, so Kapitel 6/7 eine Mehrausgabe von Fr. 7,286. 40 Cts. für Ein- und Ausschiffen der Güter infolge vermehrten Trajektgüterverkehrs, Kapitel 8 eine Minderausgabe von Fr. 3,947. 87 Cts., da, wenn auch der Durchschnittsverbrauch an Brennmaterial von 32,408 auf 33,576 kg. per Kilometer stieg, der Kohlen-

preis im Berichtsjahr niedriger als im Vorjahr war. Die Reparaturkosten der Dampfboote betrugen etwa Fr. 3,400. — und diejenigen der Trajekt-Dampffähre und der Trajektkähne etwa Fr. 6,900 mehr als im Jahr 1892, dagegen mussten für Reparaturen der Schleppschiffe etwa Fr. 14,400. — weniger verausgabt werden, so dass als Facit eine Minderausgabe von Fr. 4,032. — auf dem Kapitel 9 bleibt. Die Mehrausgabe von Fr. 1,192. 68 Cts. auf Kapitel 11 „Verschiedenes" fällt auf Steuern und Reparaturen der Trajekteinrichtung in Romanshorn.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1892					1893				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	480,332	43	3	92	—	538,482	12	4	40	—
Ausgaben	431,266	89	3	52	89.79	431,259	27	3	53	80.09
Vorschlag	49,065	54	—	40	10.21	107,222	85	—	87	19.91

Betriebsmaterial.

Im Betriebsmaterial für den Bodensee ist eine kleine Mutation eingetreten, indem das im Jahr 1853 erbaute und entbehrliche eiserne Schleppschiff „Schwan" der Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein um den Preis von Fr. 2,000. — verkauft wurde, unter Abschreibung des hiedurch nicht gedeckten Teils des Bilanzwertes am Baukonto (Nebengeschäfte) zu Lasten des Erneuerungsfonds.

Hienach war der Bestand des Betriebsmaterials zu Ende des Berichtsjahres folgender:

6 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, ferner 1 Trajekt-Dampffähre und 1 eiserner Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

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

		1892	1893
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	122,447	122,161
und zwar in	Zeitstunden	7,523	7,381
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	16.28	16.55
Schleppboote. Solche durchliefen	„	94,962	105,611
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	19.250	15.750
Steinkohlen	Tonnen	3,960.600	4,095.430
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	3,968.300	4,101.730
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	32.408	33.576
„ Zeitstunde	„	527.489	555.715
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	118,293. 58	114,833. 56
per Kilometer	Centimes	96.61	94.00
„ Zeitstunde	Franken	15. 72	15. 56
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im ganzen . .	Tonnen	9.542	9.326
per Kilometer .	Kilogramm	0.078	0.076
„ Zeitstunde .	„	1.268	1.264
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	4,581. 36	4,299. 69
per Kilometer	Centimes	3.74	3.52
„ Zeitstunde	„	60.90	58.25
d **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im ganzen . . .	Franken	64,328. 95	60,296. 95
per Kilometer . . .	Centimes	52.54	49.36

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1892		1893		1892		1893	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	29,505	3.23	32,451	3.44	28,824. 65	6.77	30,199. 30	6.91
„ „ . . II. „	155,018	16.96	165,612	17.59	79,362. 01	18.65	84,439. 74	19.45
Hin- und Rückfahrt . I. „	134,382	14.70	130,058	13.81	95,304. 37	22.40	94,510. 91	21.61
„ „ . II. „	438,926	48.01	448,596	47.65	177,219. 39	41.64	183,038. 28	41.86
Abonnementsbillette . I. „	41,538	4.54	39,132	4.16	10,491. 90	2.46	9,380. 45	2.15
„ . II. „	78,984	8.64	91,443	9.71	13,896. 80	3.27	15,602. 45	3.43
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette . I. „	12,521	1.37	13,767	1.46	10,869. 46	2.55	11,301. 28	2.58
„ II. „	23,309	2.55	20,481	2.18	9,611. 55	2.26	8,808. 98	2.01
Total .	914,183	100	941,540	100	425,580. 13	100	437,281. 39	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	217,946	23.84	215,408	22.88	145,490. 38	34.19	145,391. 94	33.25
II. „	696,237	76.16	726,132	77.12	280,089. 75	65.81	291,889. 45	66.75
Total .	914,183	100	941,540	100	425,580. 13	100	437,281. 39	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	1,048	.	1,205	.	8,100. 75	.	9,448. 75	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	18	0.39	26	0.63				
„ II	1,546	33.47	1,325	32.31	3,978. 05	.	3,374. 40	.
„ III	2,804	60.71	2,492	60.77				
„ IV	251	5.43	258	6.29				
Total .	4,619	100	4,101	100	3,978. 05	.	3,374. 40	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,452	4.74	3,984	4.67				
Stückgut-Klasse 1 . . .	4,016	5.51	4,334	5.08				
„ 2 . . .	10,531	14.45	11,236	13.17				
Wagenladungen Klasse A . .	1,306	1.79	1,172	1.37				
„ „ B . .	3,040	4.17	2,612	3.06				
Spezialtarif „ Ia . .	2,488	3.41	2,239	2.62	135,452. 33	.	156,041. 16	.
„ „ Ib . .	7,942	10.90	9,475	11.10				
„ „ IIa . .	1,331	1.83	1,816	2.13				
„ „ IIb . .	1,502	.06	3,788	4.44				
„ „ IIIa . .	1,747	2.40	1,959	2.30				
„ „ IIIb . .	35,524	48.74	42,723	50.06				
	72,879	100	85,338	100	135,452. 33	.	156,041. 16	.
Lokalspesen	.	.	.	.	16,170. 20	.	15,132. 35	.
Total .	.	.	.	.	151,622. 53	.	171,173. 51	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,804. 50	.	2,810. —	.
Gesamttotal .	.	.	.	.	592,085. 96	.	624,088. 05	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	425,580. 13	71.88	437,281. 39	70.07
Gepäcktransport	.	.	.	.	8,100. 75	1.37	9,448. 75	1.52
Viehtransport	.	.	.	.	3,978. 05	0.67	3,374. 40	0.54
Gütertransport	.	.	.	.	151,622. 53	25.61	171,173. 51	27.42
Verschiedenes	.	.	.	.	2,804. 50	0.47	2,810. —	0.45
Total .	.	.	.	.	592,085. 96	100	624,088. 05	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1893	941,540	437,281	39	1,205	9,448	75	4,101	3,374	40	85,338	171,173	51	2,810	—	624,088	05
1892	914,183	425,580	13	1,048	8,100	75	4,619	3,978	05	72,879	151,622	53	2,804	50	592,085	96
mehr als 1892	27,357	11,701	26	157	1,348	00	—	—	—	12,459	19,550	98	5	50	32,002	09
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	518	603	65	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1893	Fr. 0. 46 Cts.	Fr. 7. 84 Cts.	Fr. 0. 82 Cts.	Fr. 2. 01 Cts.
1892	„ 0. 47 „	„ 7. 73 „	„ 0. 86 „	„ 2. 08 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1892				**1893**			Gegenüber 1892			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	2.87	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	2.86	—	—	—	—
18,551	—	3.55	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	19,167	70	3.66	616	70	—	—
234,514	91	44.84	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	232,438	79	44.33	—	—	2,076	12
4,532	98	0.86	4. Bekleidung desselben	3,555	35	0.68	—	—	977	63
16,632	63	3.18	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	15,232	31	2.90	—	—	1,400	32
144,469	95	27.62	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	130,628	73	24.91	—	—	13,841	22
59,220	79	11.32	7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung .	69,273	27	13.21	10,052	48	—	—
15,608	35	2.99	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühr	13,085	67	2.50	—	—	2,522	68
14,509	40	2.77	9. Verschiedenes	25,976	—	4.95	11,466	60	—	—
523,040	01	100	. . . . . Total	524,357	82	100	1,317	81	—	—

Die Ausgaben weisen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 1,317. 81 Cts. auf, indem fünf Posten Minderausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 20,817. 97 Cts. drei Posten Mehrausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 22,135. 78 Cts. gegenüber stehen. Die Mehrausgaben werden begründet durch Gehaltsaufbesserungen (Kap. 2), grössere Reparaturen an den beiden Dampfbooten „Helvetia“ und „Concordia“ (Kap. 7), Ausrichtung einer namhaften Haftpflichtentschädigung an die Hinterlassenen eines verunglückten Matrosen, Einrichtung eines Omnibus- und Camionnagedienstes zwischen Stäfa und Raperswil während der im Januar 1893 eingetretenen teilweisen Seegefrörne und grössere Reparaturen an Dampfschiffstegen (Kap. 9). Die Minderausgaben sind entstanden durch geringere Fahrleistungen und daherigen Minderaufwand von Fahrgeldern (Kap. 3), Ersparnis an Büreaumiete und Druckkosten (Kap. 5); zu der Minderausgabe auf Kapitel 6 hat ausser dem Rückgang der Fahrleistungen auch der geringere Durchschnittsverbrauch von Kohlen- und Schmiermaterial, sowie der in diesen Materialien eingetretene Preisabschlag beigetragen.

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

		1892	1893
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	244,539	250,971
und zwar in	Zeitstunden	18,584	18,023
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.16	12.81
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	26,409	26,619
und zwar in	Zeitstunden	3,724	3,827
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.09	6.96
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	24,968	28,456
und zwar in	Zeitstunden	1,956	2,248
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.76	12.66
Total: Zurückgelegte	„	295,916	286,046
	Zeitstunden	24,264	24,098
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.20	11.87
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	26	21
Steinkohlen	Tonnen	4,654.900	4,436.150
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	4,665.300	4,444.550
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	15.766	15.538
„ „ Zeitstunde	„	192.273	184.436
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	133,730.—	121,594.83
„ „ „ per Kilometer	Centimes	45.19	42.51
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	5.51	5.05
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im ganzen	Tonnen	13.929	12.372
„ „ „ per Kilometer	Kilogr.	0.047	0.043
„ „ „ „ Zeitstunde	„	0.574	0.513
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	7,882.64	6,453.68
per Kilometer	Centimes	2.66	2.26
„ Zeitstunde	„	32.49	26.78
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im ganzen	Franken	59,220.79	69,273.27
per Kilometer	Centimes	20.01	24.22

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1892					1893				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	592,085	96	2	—	—	624,088	05	2	18	—
Ausgaben	523,040	01	1	77	88.34	524,357	82	1	83	84.02
Vorschlag	69,045	95	—	23	11.66	99,730	23	—	35	15.98

Betriebsmaterial.

Nachdem im Berichtsjahr zwei ältere, aber noch in gutem Zustand befindliche hölzerne Schleppschiffe angeschafft, dagegen drei baufällige hölzerne Schleppschiffe ausrangiert und abgeschrieben worden sind, ferner ein eisernes Schleppschiff an eine Bauunternehmung der rechtsufrigen Zürichseebahn verkauft worden ist, war der Bestand des Betriebsmaterials auf dem Zürichsee zu Ende des Berichtsjahres folgender:

1 Salondampfer, 7 andere Raddampfer, — von denen zwei, nämlich „Linth-Escher“ und „Stadt Zürich“ auf Schluss des Berichtsjahres ausrangiert und auf den Altmaterialwert abgeschrieben wurden und seither nur noch ausnahmsweise Hülfsdienste leisteten —, 2 Schraubendampfer, ferner 1 Trajekt-Dampffähre, 6 eiserne und 22 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

3. Werkstättebetrieb.

Die Haupt- und Filialwerkstätten waren auch im Berichtsjahre noch im wesentlichen auf ihre bisherigen Einrichtungen angewiesen. Eine etwelche Entlastung der Werkstätte in Zürich konnte durch die Erstellung einer provisorischen Wagenreparaturwerkstätte in Romanshorn, welcher eine grössere Anzahl Güterwagen zur Revision überwiesen wurde, erzielt werden.

Ausser dem Unterhalt und der Erneuerung des Rollmaterials, sowie der Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee und Bodensee hatte sich die Hauptwerkstätte wiederum hauptsächlich mit der Erstellung von Luftdruckbremsen und Dampfheizungen zu befassen.

Die auf Baukonto ausgeführten Arbeiten belaufen sich auf	Fr.	171,294. 66	Cts.
wovon für Anfertigung der Ausrüstungsgegenstände neuer Lokomotiven und Erstellung kontinuierlicher Bremsen	„	62,826. 95	„
für Ausrüstung von Personen- und Gepäckwagen mit Westinghousebremsen . . .	„	51,612. 85	„
Die Arbeiten und Lieferungen auf Konto Erneuerungsfonds belaufen sich auf	Fr.	93,840. 92	Cts.

und zwar für:

1. Ersetzen von 8 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen, 4 Feuerbüchsen, 877 Siederöhren, 88 Bandagen für Triebräder, 34 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 5 Dampfcylinder, 1 Tenderachse, sämtlich für Lokomotiven	Fr.	96,750. 74	Cts.
2. Ersetzen von 94 Bandagen und 15 Radsternen für Personenwagen . . .	„	5,511. 47	„
3. Ersetzen von 183 Bandagen und 31 Radsternen für Gepäck- und Güterwagen .	„	10,859. 78	„
4. Erstellung von Westinghousebremsen an 43 Wagen	„	15,722. 57	„
5. diverse andere Arbeiten	„	4,399. 27	„
	Fr.	133,243. 83	Cts.
abzüglich Erlöse für Altmaterialien	„	39,402. 91	„
	Fr.	93,840. 92	Cts.

Auf Betriebskonto, für den Unterhalt der Bahnanlagen, wurden für Fr. 114,426. 83 Cts. Arbeiten an Schiebebühnen, Drehscheiben, Signalscheiben etc. ausgeführt.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug zu Ende des Berichtsjahres 552 (1892: 559).

Die Rechnung der Werkstätte weist auf:

	1892	1893
An Einnahmen . . .	Fr. 1,507,208. 03 Cts.	Fr. 1,557,083. 24 Cts.
„ Ausgaben	„ 1,502,594. 53 „	„ 1,531,153. 97 „
Einnahmen-Überschuss .	Fr. 4,613. 50 Cts.	Fr. 25,929. 27 Cts.

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 9 Entgleisungen, 6 auf Stationen und 3 auf offener Bahn, sowie 10 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei 1 Reisender verletzt wurde.

Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 11 Personen getötet und 148 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 3 Reisende, 5 Bahnangestellte und 3 Drittpersonen, die Verletzungen 4 Reisende, 143 Bahnangestellte und 1 Drittperson. Ferner sind noch 5 auf dem Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

Beim Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee sind 8 Unfälle eingetreten, indem 1 Drittperson ertrank und Angestellte verletzt wurden. Der Bodensee-Dampfbootbetrieb hatte keine Unfälle.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1893 waren folgende Versicherungen in Kraft:

a. Gegen Feuerschaden:	
1. Gebäude in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus, ferner im Grossherzogtum Baden	Fr. 15,425,544. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar . . .	„ 43,162,000. —
	Fr. 58,587,544. —
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 Zürich- und Bodensee-Dampfbooten auf Ableben durch Unfall	„ 1,100,000. —
Total	Fr. 60,297,544. —

Überdies besteht zur Ausgleichung der Folgen von Personen-Unfällen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, der per Ende 1893 laut Rechnung einen Aktivsaldo erzeigt von . . . . . Fr. 996,653. 45 Cts.

Auf den unter litt. a. aufgeführten Versicherungen ist für Gebäude eine Erhöhung von Fr. 165,175. — und für Lagergüter in Romanshorn eine solche von Fr. 50,000. — gegenüber 1892 eingetreten.

Die laut unserem letztjährigen Bericht nur bis Ende 1893 erneuerten Versicherungen für die Dampfbootunternehmung für den Zürichsee haben wir wegen Verzögerung der Betriebseröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn zum Teil bis Ende März 1894 und teilweise bis Ende 1894 unverändert prolongiert.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war folgender:	1892		1893	
I. Allgemeine Verwaltung.				
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	164		171	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	83		86	
		247		257
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.				
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	497		501	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	736		760	
		1,233		1,261
III. Expeditions- und Zugsdienst.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalkonto		2,482		2,540
Übertrag		3,962		4,058

	1892		1893	
Übertrag		3,962		4,058
IV. Maschinendienst und Werkstätten.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto	553		571	
ebenso und Arbeiter (wovon 561 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti .	583		583	
		1,136		1,154
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto .	3,696		3,783	
„ andern Konti .	1,402		1,429	
		5,098		5,212
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im ganzen 7,27 Angestellte (im Vorjahr 7,26).				
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter	210		206	
VI. Imprägnieranstalt.				
Arbeiter	29		3	
		239		209
Gesamttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals . . .		5,337		5,421

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Das in nachstehender Tabelle aufgeführte Defizit und Deckungskapital der Pensions- und Hülfskasse per Ende 1893 ergibt sich wie folgt:

a. Defizit auf Grund der versicherungstechnischen Bilanz:

Bestand zu Ende 1892	Fr. 2,892,937. 11 Cts.
ab: Verminderung im Jahr 1893 durch den ausserordentlichen Zuschuss der Bahngesellschaft als IV. Amortisationsrate	„ 141,514. 85 „
Restiert am 31. Dezember 1893	Fr. 2,751,422. 26 Cts.

b. Deckungskapital.

Bestand zu Ende 1892		Fr. 7,049,648. 91 Cts.
Hiezu kamen im Berichtsjahr:		
1. für Verzinsung des Defizits per Ende 1892 zu $3^3/_4$ %	Fr. 108,485. 15 Cts.	
2. an ordentlichen Einnahmen	„ 725,842. 06 „	
3. an Zuwachs für nicht verfallene Aktivzinse . . .	„ 9,082. 55 „	
	Fr. 843,409. 76 Cts.	
abzüglich die Jahresausgaben von 1893 . . .	„ 424,127. 01 „	
		„ 419,282. 75 „
Sonach Bestand per 31. Dezember 1893		Fr. 7,468,931. 66 Cts.

Die im Berichte des Vorjahres erwähnte Revision der Statuten der Krankenkasse für die Bahnarbeiter des Oberingenieurs hatte eine ausserordentliche Belastung dieser Kasse zur Folge, so dass, wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, die Rechnung pro 1893 einen Rückschlag von Fr. 2013. 83 Cts. ergab. Da auch in den ersten Monaten des laufenden Jahres die Einlagen der Mitglieder zur Bestreitung der an die Kasse gemachten Ansprüche bei weitem nicht genügten, sahen wir uns genötigt, die vierzehntägigen Beiträge der Mitglieder um 20 Cts., d. h. von 30 auf 50 Cts. zu erhöhen.

I. Jahresrechnung pro 1893.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.								
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder	—	—	3,645	65	—	—	3,645	65
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	24,968	69	—	—	—	—	24,968	69
c) Regelmässige Beiträge	237,460	53	32,564	08	8,357	20	278,381	81
d) Nachzahlungen	11,007	30	—	—	—	—	11,007	30
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	273,436	52	—	—	—	—	273,436	52
b) Ausserordentliche Beiträge	258,510	87	—	—	—	—	258,510	87
c) Sonstige Zuwendungen	2,357	33	—	—	—	—	2,357	33
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	157,260	69	2,370	—	1012	25	160,642	94
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	7,783	07	1,695	65	151	40	9,630	12
d) Geschenke und Verschiedenes	3,057	06	308	—	292	—	3,657	06
	975,842	06	40,583	38	9,812	85	1,026,238	29
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	225,558	78	35,981	46	11,794	18	273,334	42
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	133,801	38	360	—	—	—	134,161	38
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	37,362	32	—	—	—	—	37,362	32
2. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder	24,614	63	1,770	71	—	—	26,385	34
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungskosten etc.)	2,789	90	—	—	32	50	2,822	40
	424,127	01	38,112	17	11,826	68	474,065	86
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1893	551,715	05	2,471	21	— 2,013	83	552,172	43
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1892	4,112,533	80	60,764	91	23,308	71	4,196,607	42
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1894	4,664,248	85	63,236	12	21,294	88	4,748,779	85
Zahl der Mitglieder	2,712		1,635		782		5,129	
Zahl der Unterstützungsfälle	650		640		258		1,548	

II. Bilanz auf 31. Dezember 1893.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Aktiven.								
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:								
a) Schuldbriefe	2,393,600	—	16,200	—	—	—	2,409,800	—
b) Diverse Obligationen	1,478,200	—	—	—	—	—	1,478,200	—
c) Nordostbahn-Obligationen	725,500	—	46,500	—	20,000	—	792,000	—
	4,597,300	—	62,700	—	20,000	—	4,680,000	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft	66,948	85	536	12	—	—	67,484	97
3. Nicht verfallene Aktivzinse	53,260	55	—	—	—	—	53,260	55
4. Sonstige Guthaben	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo	—	—	—	—	1,294	88	1,294	88
7. Defizit	2,751,422	26	—	—	—	—	2,751,422	26
	7,468,931	66	63,236	12	21,294	88	7,553,462	66
Passiven.								
1. Schulden	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital	7,468,931	66	—	—	—	—	7,468,931	66
4. Reserven	—	—	63,236	12	21,294	88	84,531	—
	7,468,931	66	63,236	12	21,294	88	7,553,462	66

d) Alfred-Escher-Stiftung.

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

Fr. 800. — Cts.	der Pensions- und Hülfskasse als Zinsbetrag von Fr. 20,000 Kapital, ferner	
Fr. 308. — Cts.	der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter	
„ 92. — „	derjenigen der Bahnarbeiter	
„ 400. — „	als Zinsbetrag von Fr. 10,000 Kapital.	
Total Fr. 1200. — Cts.		

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo am 31. Dezember 1892		Fr. 61,564. 45 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1893 hinzu: Einlagen und Zinse .	Fr. 12,913. 70 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 14,703. 20 „	
Verminderung		„ 1,789. 50 „
Bestand am 31. Dezember 1893: in Wertpapieren . . .	Fr. 59,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn . . .	„ 274. 95 „	
		Fr. 59,774. 95 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1892 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 110,096. 02 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1893 hinzu . . .		Fr. 26,679. 42 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen .	Fr. 166. 31 Cts.		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 18,821. 76 „		
		„ 18,988. 07 „	
Vermehrung			„ 7,691. 35 „
Bestand am 31. Dezember 1893:			
in Wertpapieren		Fr. 113,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn . . .		„ 407. 05 „	
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller . . .		„ 3,880. 32 „	
			Fr. 117,787. 37 Cts.

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der ständigen Güterarbeiter per 31. Dezember 1893:

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
A. Bestand der Kautionen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) In baar	59,774	95	117,787	37	177,562	32
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	107,500	—	—	—	107,500	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	4,610,000	—	—	—	4,610,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	497,500	—	—	—	497,500	—
Summe	5,274,774	95	117,787	37	5,392,562	32
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Baarkautionen von Angestellten	59,500	—	—	—	59,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	107,500	—	—	—	107,500	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	113,500	—	113,500	—
	167,000	—	113,500	—	280,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	274	95	4,287	37	4,562	32
c) Bürgschaften	5,107,500	—	—	—	5,107,500	—
Summe	5,274,774	95	117,787	37	5,392,562	32

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen und Erweiterungen im äussern Bahnhof Zürich.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Studien über die am äussern Bahnhof Zürich vorzunehmenden Änderungen haben ihren vorläufigen Abschluss darin gefunden, dass nach vielfachen Beratungen und wiederholten Planmodifikationen gegen Ende des Berichtsjahres mit Zustimmung des Verwaltungsrates ein Projekt den Aufsichtsbehörden in Vorlage gebracht und aufgelegt werden konnte. Über den Umfang und die Disponierung der in Aussicht genommenen Änderungen und Erweiterungen gibt der gegenwärtigem Bericht angefügte Übersichtsplan im Massstab 1 : 10,000 ein anschauliches Bild; zur Vergleichung mit dem gegenwärtigen Zustand liegt ein zweiter Plan im gleichen Massstabe über die bestehende Anlage bei.

Die vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen sind als unerlässliche Folge der seit den siebziger Jahren eingetretenen grossen Erweiterung des Nordostbahnnetzes und der bedeutenden Steigerung des im Bahnhof Zürich

sich abwickelnden Verkehrs zu betrachten. Deren nähere Festsetzung stand im engen Zusammenhange mit der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn und der damit verbundenen veränderten Einführung der Winterthurer Linie, sowie der Unterführung der Langstrasse, und es erscheint angezeigt, eine Würdigung der bestehenden Bahnhofanlage und eine Besprechung der beiden letzterwähnten Punkte allem weitern vorauszuschicken.

Ein Blick auf den Plan der bestehenden Anlage zeigt, dass der Bahnhof durch die Sihl in zwei Teile getrennt ist. Auf dem rechten Sihlufer befinden sich der Personenbahnhof und die Anlagen für den Eilgut- und Viehverkehr, auf dem linken der Güterbahnhof, die Lokomotivremisen, die Werkstätten, der Rohmaterialbahnhof, der Rangierbahnhof und die Imprägnieranstalt. Der Teil auf dem linken Sihlufer wird in seiner Gesamtheit auch schlechtweg Vorbahnhof oder äusserer Bahnhof genannt. In gerader Richtung von Westen her mündet die Linie von Altstetten (Basel, Aarau, Luzern) ein; von Süden her kommt in grossem Bogen die linksufrige Zürichseebahn und von Norden her die Winterthurer Linie. Alle Aus- und Einfahrtsgeleise sind nebst den Gütergeleisen für den Schuppendienst in den engen Schlauch zwischen Güterschuppen und Werkstätte eingekeilt. Der Einmündungspunkt der linksufrigen Zürichseebahn in die Geleise der Aarauer Linie liegt unterhalb der Langstrasse, dem Rangierbahnhof gegenüber. Die Winterthurer Linie fällt mit 12 ‰ Gefäll und entsprechend hohem Damm mitten in den schon erwähnten Engpass hinein. Die Abzweigung nach dem Rohmaterialbahnhof aus dem Aarauer Ausfahrtsgeleise liegt oberhalb der Langstrasse. Die Winterthurer Linie bildet in ihrer Einmündung eine unübersteigliche Barriere, welche der Gesamtverkehr zwischen Güterbahnhof und Rangierbahnhof um die Einmündungsweichen herum unter Überschneidung der Winterthurer Hauptgeleise umgehen muss. Der Verkehr zwischen Rangierbahnhof und Rohmaterialbahnhof kreuzt die Hauptgeleise der Aarauer Linie und der linksufrigen Seelinie, und der Verkehr zwischen Güterbahnhof und Rohmaterialbahnhof endlich sämtliche Betriebsgeleise. Güterbahnhof und Rohmaterialbahnhof, von denen namentlich der letztere für den gesteigerten Verkehr räumlich unzureichend geworden ist, sind bei der jetzigen Bahnanlage und Linienführung nicht erweiterungsfähig. Dasselbe ist der Fall mit den Werkstätteanlagen, welche sich ohnehin da, wo sie liegen, jeder Erweiterung der dieselben einschliessenden Betriebsinstallationen als Hindernis entgegenstellen. Der Rangierbahnhof, ebenfalls erweiterungsbedürftig, kann in der Richtung gegen Altstetten beliebig verlängert werden. — Für den auf dem rechten Sihlufer liegenden Personenbahnhof steht ein durch die Sihl, den Bahnhofplatz, den Bahnhofquai und die Zollstrasse bestimmt abgegrenzter Raum zur Verfügung, der für spätere Erweiterungsbauten massgebend bleiben wird.

Was die Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich anbetrifft, so lag der Gedanke nahe, auf ein Projekt zurückzukommen, welches im Jahr 1875 aufgestellt worden war und dahin ging, auf der Nordseite des bestehenden Personenbahnhofs eine eigene Bahnhofanlage mit Aufnahmsgebäude, Wagen- und Lokomotivremise, Drehscheiben etc. zu erstellen, dessen Verbindung mit der vorhandenen Geleiseanlage unter Beseitigung des Eilgutschuppens und des ersten Güterschuppens durch ein Anschlussgeleise im Vorbahnhof hätte erfolgen müssen. Die rechtsufrige Bahn sollte hiefür auf dem rechten Limmatufer unmittelbar hinter dem Schlachthause nach Austritt aus dem Tunnel unter der Niederdorfstrasse durchgeführt werden und hätte nach Überschreitung der Limmat die Strassen in der Umgebung der Platzpromenade (jetzt Landesmuseum) à niveau gekreuzt. Dieses Projekt wurde schon im Jahr 1875 nur als Provisorium aufgestellt. Es stand im Zusammenhang mit dem gleichzeitigen Projekt eines neuen, für die Hauptverkehre durchgehend zu gestaltenden Bahnhofs Zürich ausserhalb des Kasernen- und Zeughausareals in Aussersihl. Im Falle Nichtverwirklichung des Gedankens einer neuen Bahnhofbaute blieb immer möglich, auf das im Jahr 1873 mit der Stadt Zürich vereinbarte Projekt zurückzukommen, wonach die

rechtsufrige Zürichseebahn vom Schlachthaus abwärts durch die Platzpromenade und das damals noch unüberbaute städtische Land am linken Sihlufer und unter dem Winterthurer Damm hindurch mittelst Schleife nach dem untern Ende des Bahnhofs und von da aufwärts in den innern Bahnhof geführt werden sollte.

War an bleibende Einführung der rechtsufrigen Bahn nach dem 1875er Projekt schon damals kaum zu denken, so erschien eine derartige Linienführung jetzt nach fast 15 Jahren infolge der eingetretenen veränderten Verhältnisse vollends als ausgeschlossen. Der Gedanke an eine vollständige Umgestaltung, beziehungsweise Verlegung des Hauptbahnhofes war aufgegeben. Strassenkreuzungen à niveau wurden von der Aufsichtsbehörde nicht mehr zugestanden. Der Wegfall des Eilgutschuppens und eines Güterschuppens hätte eine sofortige Verlegung des ganzen Güterbahnhofes zur Folge gehabt, weil eine Verschiebung der bestehenden Anlage nach abwärts durch die Winterthurer Linie verhindert war. Man musste deshalb erneut die Einmündung von Westen her ins Auge fassen und mittelst einer Schleifenführung, also im wesentlichen entsprechend der 1873er Vereinbarung mit der Stadt, einen schicklichen Einmündungspunkt zu gewinnen suchen. Eine Anlehnung an die Innenseite des bestehenden Winterthurer Dammes erschien als ausgeschlossen, weil die Überbauung des Industriequartiers bereits hindernd in den Weg trat, hauptsächlich aber, weil der Güterbahnhof auf ein ganz unzulässiges Mass eingeschränkt worden wäre und dessen sofortige gänzliche Verlegung hätte erfolgen müssen. Die Idee einer Einmündung in die bestehende Doppelspur der Winterthurer Linie auf dem Harddamm wurde auch nicht weiter verfolgt, weil eine solche Einmündung dem Betrieb hinderlich gewesen wäre und die Belastung der Seelinie mit einer Maximalsteigung von 12 ‰ zur Folge gehabt hätte. Eine ganze Reihe von Schleifenprojekten wurde nun studiert mit Einmündung in die Geleise des Rangierbahnhofes; man suchte den Flussübergang im untern Teil der Platzpromenade, unterhalb des Drahtschmiedli, ja selbst unter der bestehenden Eisenbahnbrücke durch; man studierte auch Dammdurchstiche. Kein Projekt konnte aber befriedigen, weil die betriebsgefährliche, die Bewegung ausserordentlich hemmende Einmündung der Winterthurer Linie im Güterbahnhof unverändert blieb.

Schliesslich erkannte man als die richtigste Lösung eine Verlegung der Winterthurer Linie von der Limmatbrücke an, unter Anlehnung der rechtsufrigen Linie an dieselbe. Dadurch erzielte man zunächst die Beseitigung des mehrerwähnten Hindernisses im äussern Teil des Güterbahnhofes und die Freilegung jenes Areals zur Erweiterung der Anlagen für den Güterdienst. Um dann gleichzeitig auch eine von den Betriebsgeleisen absolut unabhängige Verbindung zwischen Güter- und Rangierbahnhof zu erlangen, entschied man sich für eine Überführung der Winterthurer und der rechtsufrigen Linie über den Rangierbahnhof und die Aarauer Geleise, so dass in Zukunft sämtliche Aus- und Einfahrtsgeleise beisammen auf einer Seite liegen werden. Die Winterthurer Linie erhält durch die Verlegung allerdings eine Verlängerung von ca. 600 *m*; für den Betrieb ist diese aber um so weniger von Bedeutung, als gerade durch sie eine Reduktion der Steigung von 12 ‰ auf max. 9,5 ‰ ermöglicht wird. Die rechtsufrige Linie lehnt sich als Hochbahn auf der Innenseite der Schleife an und fällt mit 2 ‰ von der Rangierbahnhofbrücke an gegen die Limmat.

Für die neue Linienführung zwischen Limmat und Rangierbahnhof war von uns ein Damm vorgesehen; die Gemeindebehörden von Aussersihl, unterstützt von der kantonalen Regierung, verlangten aber einen Viadukt mit Brückenöffnungen für alle Zukunftsquartierstrassen; Aussersihl verlangte sogar eine Station unterhalb der Langstrasse, d. h. eine zweite Haltestelle im Bahnhofgebiet, ca. 1 *km* von der Haupteinsteighalle entfernt. Die Bundesbehörde genehmigte die vorgelegte Traceführung, immerhin unter Ablehnung der „Station Aussersihl", aber unter Gutheissung des Begehrens nach einem Viadukt. So kam der Viaduktbau zustande, der jetzt als ungeheuerlich verschrieen wird, während ein solcher anlässlich der Planverhandlungen als Lebensfrage für die Gemeinde und als ein herrliches Bauwerk dargestellt wurde!

Die Unterführung der Langstrasse war schon vor endgültiger Erledigung der Linienführung für die rechtsufrige Zürichseebahn als unabweisbares Bedürfnis anerkannt. Im bisherigen Niveauübergang lagen sieben Geleise, und es passierten denselben nebst den zahlreichen Rangierzügen sämtliche Linienzüge von und nach Enge und Altstetten. Es durfte gar nicht daran gedacht werden, die Zahl der Geleise zu vermehren und gar noch die Bahnzüge von und nach Örlikon und Stadelhofen auf den Niveauübergang zu leiten. Der Strassenverkehr wäre ins Unleidliche gehemmt und die Gefährdung desselben und des Bahnbetriebes in erschreckendem Masse erhöht worden. Man musste also darauf Bedacht nehmen, die Unterführung vor der Eröffnung der verlegten Winterthurergeleise und des durchgehenden Betriebes der rechtsufrigen Zürichseebahn auszuführen. Nach zeitraubenden Planbearbeitungen und Verhandlungen mit den Behörden konnte die Arbeit im Herbst des Berichtsjahres in Angriff genommen und so gefördert werden, dass im Laufe des Monats Juli 1894 die Verlegung der Züge von und nach Örlikon auf den Viadukt wird vor sich gehen können. Sodann ist Vorsorge getroffen, dass unmittelbar nach Freiwerden des jetzigen Harddammes derselbe durchschnitten und das Geleise der rechtsufrigen Seebahn einen Monat nach Verlegung der Winterthurergeleise auf provisorischem Trace auf den Viadukt geführt und der durchgehende Betrieb dieser Linie aufgenommen werden kann. Für die Fertigstellung des noch fehlenden Viaduktstücks an der Kreuzungsstelle der Seelinie mit dem alten Harddamm ist eine Zeit von weitern fünf Monaten in Aussicht genommen.

Nach dem in Ausführung begriffenen Projekt wird die Langstrasse unter zehn Geleisen durchgeführt. Davon sind bestimmt: zwei Geleise für die linksufrige Zürichseebahn, zwei Geleise für die Winterthurerlinie, ein Geleise für die rechtsufrige Zürichseebahn, zwei Geleise für die Aarauerlinie und drei Geleise für die Vermittlung des Verkehrs zwischen dem Personen- und Güterbahnhof einerseits und dem Rangierbahnhof anderseits. Die Unterfahrt erhält eine lichte Maximalhöhe von 4,2 *m* und eine lichte Weite von 16 *m* (10 *m* Fahrbahn und beidseitig Trottoirs von je 3 *m*). Die Rampen erhalten 3 % bezw. 3,5 % Maximalsteigung. Auf der Südseite reicht die Strassenkorrektion bis zur Kreuzung der Langstrasse mit der Neufrankengasse, auf der Nordseite bis zur Einmündung der Dammstrasse in die Langstrasse. Von letzterer Stelle aus wird eine zweite Einfahrt in den Güterbahnhof angelegt.

Die in Anwendung kommenden Brücken sind eiserne Bogenbrücken mit vollwandigen Tragbalken. Die Brückenträger reichen nicht über die Schwellenhöhe hinauf. Die Geleise werden nicht in gleicher Höhe über die Strasse geführt, was ermöglicht, die südliche Strassenrampe ca. 20 *m* weit unter die Brücke hineinreichen zu lassen. Um für die unterführte Strasse die geforderte Lichthöhe zu gewinnen, müssen alle Geleise, welche die Strasse bisher im Niveau kreuzten, gehoben werden; die Hebung gegenüber dem bisherigen Niveau beträgt 1,6 *m* bezw. 2,1 *m* und bedingt selbstverständlich auch eine Hebung der anschliessenden Geleisestrecken, die sich je nach der Höhenlage der einzelnen Geleisebrücken und den für die einzelnen Geleise als zulässig erachteten Steigungen verschieden weit erstreckt.

Durch die Abrückung der Aarauerlinie vom bisherigen 1. und 2. Geleise auf das zukünftige 6. und 7. Geleise gehen fast auf die ganze Länge des Rangierbahnhofes mehrere Rangiergeleise verloren, für welche sofort, d. h. schon während der Unterführungsbaute, durch entsprechende Erweiterung des Rangierbahnhofes Ersatz geschaffen werden muss.

Es sei hier noch erwähnt, dass die Stadt Zürich an die Kosten der Langstrassenunterführung einen Beitrag von Fr. 50,000. — leistet und den Gesamtunterhalt und die Beleuchtung der unterführten Strasse übernimmt.

Was nun das den Behörden zur Genehmigung vorgelegte Projekt über Änderungen und Erweiterungen im äussern Bahnhof Zürich betrifft, so schliesst sich dasselbe an die im Vorstehenden besprochene Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn, die Langstrassenunterführung und die dadurch bedingte veränderte Einführung der bestehenden Linien an.

Leitender Grundsatz bei seiner Aufstellung war, den jetzigen Bahnhof, soweit die erwähnten Bauten es gestatten und mit den Anforderungen einer geregelten Betriebsabwandlung, sowie des gesteigerten und noch immer anwachsenden Verkehrs des Platzes Zürich als vereinbar erachtet wurde, unverändert zu lassen. Deshalb blieben die Güterschuppen und Lagerhäuser am linken Sihlufer, ferner sämtliche Anlagen auf dem rechten Sihlufer unberührt. Ergänzungen der ersteren, welche sich in der Folge als notwendig erweisen, werden durch das Projekt nicht ausgeschlossen, und die Ausgestaltung des innern Bahnhofs wird dadurch keineswegs präjudiziert, da das dafür zu Gebote stehende Bauterrain (wie schon erwähnt) als unveränderlich gegeben anzusehen ist und die verschiedenen Lösungen, welche auf diesem Terrain gedenkbar sind, auch nach Ausführung der Bauten im äussern Bahnhof stetsfort möglich bleiben. Änderungen im Personenbahnhofe erscheinen auch nicht dringend, weil derselbe den Anforderungen der nächsten Zeit in seinem jetzigen Umfange zu genügen vermag, sobald die beschlossenen Änderungen zur Erleichterung und Sicherung der Betriebsabwicklung im äussern Bahnhofe durchgeführt und insbesondere die neuen Aufstellgeleise am linken Sihlufer erstellt sein werden. Hinwieder ist die thunlichst baldige Ausführung dieser Änderungen von ausserordentlicher Dringlichkeit, weil inzwischen eine befriedigende Abwicklung des Verkehrs und die Vermeidung von Stockungen in den verschiedenen Bahnhofteilen immer schwieriger wird.

Die Grundgedanken, die bei Bearbeitung der Vorlage massgebend gewesen sind, lassen sich unter Hinweis auf die Planbeilage in folgendem zusammenfassen:

Die Lokomotivremisen- und Werkstätteanlagen (einschliesslich Bauwerkstätte, Weichenmontierungswerkstätte und Lagerplätze der Materialverwaltung) zwischen Sihl und Langstrasse werden verlegt, und es wird der obere Teil des freiwerdenden Areals zur Anlage von Aufstellgeleisen für leere Personenzüge und Personenzugsabteilungen, der untere Teil zur Plazierung der zu versetzenden Wagenremisen und zur Anlage einer kleinen Lokomotivstation mit Drehscheibe verwendet. Ein Teil der bisherigen Lokomotivremisen an der Sihl wird in Wagenremisen umgebaut, und einige stehenbleibende Gebäudeteile der Werkstätte werden für kleinere Reparaturen an Personenwagen eingerichtet. Das Hauptmagazinverwaltungsgebäude bleibt seiner bisherigen Bestimmung erhalten, und oberhalb desselben ist ein neues Bureau- und Archivgebäude für die Abteilung des Betriebsoberingenieurs vorgesehen. Als Ersatz sollen neue Lokomotivremisen für 80 Stände auf dem Areal unterhalb der bisherigen Imprägnieranstalt erstellt werden, über deren Anlage die Studien noch nicht abgeschlossen sind. In deren nächster Umgebung, sowie namentlich auf dem Abschnitt innerhalb der verlegten Winterthurerlinie ist Raum für die Kohlenlagerplätze.

Als neue Baustelle für die zu versetzende und gleichzeitig zu erweiternde Hauptwerkstätte, für die Bau- und die Weichenmontierungswerkstätte, die wieder zu erstellende Imprägnieranstalt und die zukünftigen Lagerplätze der Baumaterial- und der Hauptmagazinverwaltung ist der Landstreifen ütlibergwärts der Aarauerlinie von den neuen Lokomotivremisen an bis zur Station Altstetten in Aussicht genommen. Für die Vermittlung des Verkehrs mit allen diesen Anlagen ist ein bis nach Altstetten zu führendes Dienstgeleise vorgesehen. Ein grosser Teil des erwähnten Landstreifens muss ohnehin als Materialgewinnungsplatz für die projektierten Erweiterungsbauten erworben werden, indem beispielsweise der gegen 100,000 m^3 betragende Schotterbedarf von anderswoher nicht beschafft werden könnte. Die ausgedehnte Fläche, soweit nötig auf Bahnhöhe planiert, eignet sich trefflich für die Anlage der genannten Hülfsgeschäfte, und es ist die Landerwerbung so bemessen, dass auch kommenden Bedürfnissen nach weiterer Ausdehnung Genüge geleistet werden kann.

Der bisherige Rohmaterialbahnhof, der dem stets wachsenden Verkehr so wie so nicht mehr zu genügen vermag und infolge der über 2 *m* betragenden Höherlegung der Geleise über die Langstrasse die bisherige Verbindung mit dem Rangierbahnhof verliert, wird verlassen und das hiedurch disponibel werdende Terrain zu gut-

findender späterer Verwendung vom Bahnhofareal ausgeschieden. Als Ersatz ist auf der Fläche unterhalb der Langstrasse zwischen Rangierbahnhof, altem Harddamm und neuem Viadukt ein neuer Rohmaterialbahnhof in direkter Verbindung mit dem Rangierbahnhof vorgesehen; das dafür bestimmte Areal ist weit grösser als dasjenige des jetzigen Rohmaterialbahnhofs, indem auch hier die fortdauernde Entwicklung des Platzes Zürich im Auge behalten wurde.

Der Güterbahnhof bleibt, wie bereits hervorgehoben, in seinem jetzigen Bestande unverändert, erhält dagegen infolge Wegfalls des Harddammes Raum zur Ausdehnung nach abwärts und direkte, keine Betriebsgeleise kreuzende Verbindungsgeleise mit dem Rangierbahnhof. Der Wegfall des genannten Damms ermöglicht auch eine direkte Schienenverbindung mit dem zwischen den Schuppen und den Lagerhäusern hinziehenden sog. Strassengeleise, das jetzt nur über Drehscheiben zugänglich ist. Diese Verbesserungen werden den Güterdienst ganz bedeutend erleichtern.

Der jetzige Rangierbahnhof, soweit er nicht durch Betriebsgeleise und den neuen Rohmaterialbahnhof beansprucht wird, bleibt seinem Zwecke erhalten und wird den Verkehrsbedürfnissen entsprechend vergrössert. Die jetzt nach unten in Stumpen endenden Geleise werden verlängert und in Weichenstrassen zusammengefasst, so dass auch von unten her in dieselben eingefahren werden kann. Das städtische Industriegeleise erhält eine veränderte Einmündung. Unmittelbar anschliessend folgt eine neue Rangiergeleisegruppe, welche unter anderm zur Bedienung des neuen Rohmaterialbahnhofes dient und gegen Westen in ein ansteigendes Ausziehgeleise, sog. Ablaufgeleise, ausmündet. Der westliche Anschluss des Rangierbahnhofes an die Betriebsgeleise wird aus der offenen Linie entfernt und mittelst Anlage eines weitern Geleises auf die Station Altstetten verlegt, was bedingt und ermöglicht, dass der Verkehr aller gemischten und Güterzüge zwischen Altstetten und Zürich auf das erwähnte neue Geleise verlegt und die dortige Doppelspur künftig ausschliesslich den Personenzügen reservirt wird. Für ein weiteres, fünftes Geleise bis Altstetten ist vorläufig die erforderliche Landerwerbung in Aussicht genommen.

Durch die projektierte Disposition von Güterbahnhof, Rangierbahnhof und Rohmaterialbahnhof und die Anlage eines Gütergeleises bis nach Altstetten werden sämtliche Anlagen für den Güterdienst auf die nämliche Bahnseite gebracht, und es kann sich der gesamte Güterdienst abwickeln, ohne dass ein einziges Betriebsgeleise gekreuzt werden muss. Für die rasche und sichere Abwicklung des Betriebs ist hierin eine sehr grosse Verbesserung zu erblicken.

Als Ersatz für bestehende Strassenverbindungen sind Überführungen für die neue Hardstrasse und den Mühleweg vorgesehen.

Die Flächenausdehnung der erweiterten Bahnhofanlagen stellt sich gegenüber derjenigen der bestehenden Anlagen wie folgt:

	Bestehende Anlagen	Erweiterte Anlagen
Güterbahnhof	40,200 m^2	51,200 m^2
Aufstellgeleise und Wagendepot	12,500 „	51,900 „
Lokomotivremisen und Kohlenlager	25,000 „	77,700 „
Rohmaterialbahnhof	31,800 „	121,100 „
Rangierbahnhof	79,000 „	154,000 „
Hauptwerkstätte, Bauwerkstätte, Imprägnieranstalt und Lagerplatz	114,600 „	163,500 „
Zusammen	303,100 m^2	619,400 m^2
Disponibel werdendes Areal		54,000 m^2

Die Behandlung des aufgelegten Projektes durch die Behörden ist noch im Gange, und es kann über das Ergebnis derselben erst im kommenden Jahre berichtet werden. Hinsichtlich der Differenz, welche über dasselbe zwischen Generalversammlung und Verwaltungsrat eingetreten ist, nehmen wir auf den Bericht des letztern Bezug.

b) Übrige Objekte.

Die Geleiseanlagen der Station Altstetten sollen mit den Geleisen des zukünftigen Rangierbahnhofes Zürich und der neuen Werkstätten, wie im vorstehenden Abschnitt mitgeteilt ist, in Verbindung gebracht werden, weshalb mit Ausführung der Umbauten der Station Altstetten für einstweilen noch nicht begonnen werden kann. Zunächst wird der Bau des neuen Güterschuppens in Angriff genommen.

Auf der Station Örlikon wurden die Wartlokale des Aufnahmsgebäudes durch Anbauten vergrössert, auf die ganze Länge des Gebäudes ein Perron mit Vordach angebracht und ein neues Nebengebäude erstellt. Die Pläne für Erweiterung der Geleiseanlagen sind den Behörden in Vorlage gebracht, aber noch unerledigt.

In Winterthur ist die Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes vollendet und im weitern für das Aufsichts- und Expeditionspersonal im Rangierbahnhof ein besonderes Unterkunftslokal errichtet worden.

Nachdem die generellen Pläne für die Erweiterung und Umbaute des Personen- und Remisenbahnhofes am 21. Februar 1893 vom Eisenbahndepartement genehmigt worden waren, wurden die Detailpläne und Kostenberechnungen für den Umbau und die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes beförderlichst ausgearbeitet. Nach der unterm 13. September erfolgten Genehmigung der Pläne durch das Eisenbahndepartement konnte im Oktober mit dem Bau der beiden Flügel des Aufnahmsgebäudes begonnen werden, und waren dieselben Ende Dezember im Rohbau nahezu vollendet. Im Remisenbahnhof wurden die Fundamente für eine Lokomotivremise mit 12 Ständen und für ein Wasserstationsgebäude mit Unterkunftslokal und Dienstwohnung, sowie ein Sodbrunnen erstellt und verschiedene Geleise sowie eine Drehscheibe von 14 *m* Durchmesser eingelegt. Zur Verbindung des Personenbahnhofes mit dem Remisenbahnhof müssen zwei weitere Geleise über die Schaffhauserstrasse geführt werden, und es wurden zu diesem Behufe die Widerlager der Strassenunterführung entsprechend verlängert; die Montierung der eisernen Bogenbrücken erfolgte nicht mehr im Berichtsjahr.

In Romanshorn wurden noch einige Ergänzungsarbeiten im Rangierbahnhof ausgeführt. Derselbe ist nun bis auf die projektierte Einrichtung der centralen Signal- und Weichenstellungen vollendet.

Auf der Station Etzweilen müssen infolge Einführung der Linie von Schaffhausen die Geleiseanlagen entsprechend eingerichtet und vermehrt werden, und es ist mit den bezüglichen Arbeiten begonnen worden.

Auf der Station Koblenz wurden die erweiterten Geleiseanlagen, sowie die centralen Signal- und Weichenstellungen gänzlich vollendet, die Lokomotivremise durch einen Anbau vergrössert und die Einrichtungen zum Speisen der Lokomotiven verbessert.

Auf der Station Au wurde der Güterschuppen nebst entsprechenden Geleiseanlagen fertig erstellt.

Auf der Station Cham ist ein neues Aufnahmsgebäude errichtet und die Geleiseanlage erweitert worden.

Von wichtigeren Ergänzungsbauten sind noch zu verzeichnen: Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Embrach; Erstellung eines Petrolmagazins auf der Station Wollishofen; Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Dätwyl; Erweiterung der Geleiseanlagen auf den Stationen Glattbrugg und Niederhasli; Erstellung eines Stumpengeleises auf der Station Mägenwyl; Verlängerung des Stumpengeleises auf der Station Dachsen; Ergänzungsanlagen für Zugsrückmeldungen Zürich-Brugg-Aarau, Zürich-Winterthur-Romanshorn, Zürich-Zug-Luzern; Erstellung eines Wärterwohnhauses zwischen Gisikon und Ebikon und eines solchen zwischen Wiedikon und Enge.

Von Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit in Ausführung bundesrätlicher Anordnungen sind anzuführen: centrale Weichen- und Signalstellungen auf den Stationen Ruppersweil, Richtersweil, Pfäffikon (Schwyz), der Weichen im Sumpf und Koller zwischen Knonau-Zug-Cham und in Horgen (Ausdehnung der centralen Weichen- und Signalstellung auf das dritte Geleise); Erstellung von elektrischen Kontrollapparaten für Signalscheiben auf einer grössern Zahl von Stationen; Erstellung von elektrischen Glockensignalen auf den Linien Örlikon-Winterthur, Winterthur-Töss, Winterthur-Hettlingen, Wiesendangen-Romanshorn, Altstetten-Wettingen, Baden-Brugg-Aarau, und Brugg-Stein; Verstärkung von Brückenkonstruktionen: Ersetzung der Eisenkonstruktionen der je 10 *m* weiten Brücken bei Mammern und Arbon; Verstärkung bezw. Umbau der Eisenkonstruktionen bei 6 Brücken von 4 bis 5 *m* Weite, wovon 4 Brücken auf die Luzernerlinie, 1 auf die Linie Winterthur-Romanshorn und 1 auf die linksufrige Zürichseebahn entfallen.

2. Bau neuer Linien.

a) Allgemeines.

Von den 6 Moratoriumslinien sind, wie im letzten Jahre, 4 im Bau oder in Vorbereitung geblieben. Weder bei der Linie Thalweil-Zug noch bei derjenigen von Eglisau-Schaffhausen ist jedoch ein weiterer Bauinangriff möglich geworden; es ist im Laufe des Jahres nicht einmal gelungen, die Projektfrage zu erledigen. Vollständig im Bau befanden sich dagegen die rechtsufrige Zürichseebahn und die Linie Schaffhausen-Etzweilen.

Der Bestand des technischen Personals musste bei dieser Sachlage auf gleicher Höhe erhalten werden; 9 Ingenieure und Architekten und 1 Zeichner sind im Laufe des Jahres aus- und dagegen 10 eingetreten, so dass Ende des Jahres wieder 47 Ingenieure, Architekten und Geometer, 10 Zeichner, 1 Buchhalter und 4 Kanzlisten beschäftigt waren.

b) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Es muss vorerst daran erinnert werden, dass der Bundesrat am 27. Juni 1888 die Fristen für die Planeingabe den Baubeginn und die Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn auf den 1. Januar bezw. 1. März 1889 und 1. Juni 1892 festgesetzt, somit damals zwischen dem Zeitpunkt der Planeingabe und dem Baubeginn eine Frist von nur zwei Monaten als ausreichend erachtet hat, und dass die Planeingabe bezüglich der schwierigen Tunnelstrecken Zürich-Tiefenbrunnen auch bereits am 9. Januar 1889, also ohne Überschreitung des angesetzten Termins stattgefunden hat. Dagegen war es nicht möglich, die Pläne der oberen Bahnstrecke in der kurzbemessenen Frist ebenfalls fertig zu stellen; immerhin erfolgte die Planvorlage der Strecke Tiefenbrunnen-Rapperswil im Jahr 1890, d. h. so frühzeitig, dass eine Einhaltung des Vollendungstermines noch leicht möglich erschien.

Wie schon in den Berichten der letzten Jahre erwähnt werden musste, begegnete die Genehmigung und Bereinigung der Pläne ganz erheblichen Schwierigkeiten; sie erfolgte jeweilen mit so vielen und wichtigen Vorbehalten, dass die Pläne einer Mehrzahl von Teilstrecken neu anzufertigen und nochmals aufzulegen waren, wobei viel kostbare Zeit verloren ging. Diese Verzögerungen bezogen sich, wie bekannt, im besonderen auf die Strecke der Einmündung in den Bahnhof Zürich und die beiden baulich sehr schwierigen Strecken an der Lehne in Herrliberg und in Rapperswil.

Während die schwierigsten Bauten der Linie auf der unteren Strecke und namentlich die Tunnelbauten längst vollendet waren, so zwar, dass beim Riesbacher Tunnel im August 1890 und beim 2100 *m* langen Zürcher Tunnel Ende Februar 1892 je der letzte Schlussstein eingesetzt worden ist, und eine Reihe grosser Bahnstrecken, wo ein ungestörtes Arbeiten möglich gewesen ist, ebenfalls beinahe vollendet waren, konnten die oben genannten Strecken viel zu spät begonnen werden. Die infolge eines Entscheides des Bundesrates vom Oktober 1892 neu anzufertigenden und im November 1892 vorgelegten Pläne betreffend das Tracé auf dem Gebiete der Gemeinde Herrliberg wurden von der Aufsichtsbehörde erst am 4. Februar 1893 genehmigt. Hier wie in Rapperswil bereitete sodann die Durchführung der Expropriation weitere erhebliche Schwierigkeiten, so dass erst im Mai dieses Jahres die letzten Anstände behoben waren und eine vollständige Inangriffnahme der Arbeit möglich geworden ist.

Noch ungünstiger gestaltete sich die Sache bei der Einmündung in den Bahnhof Zürich, wo namentlich über die damit im Zusammenhang stehende Frage der Unterführung der Langstrasse in Aussersihl erst nach langen Verhandlungen eine Einigung erzielt werden konnte. Die Genehmigung der Pläne erfolgte im August 1893, so dass die Arbeiten an der fraglichen Unterführung erst anfangs September 1893 in Angriff genommen werden konnten.

Über die Unterführung der Langstrasse und die im Bahnhof Zürich zur Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn vorzunehmenden Arbeiten ist im Zusammenhang mit den übrigen Änderungen im äußern Bahnhof Zürich weiter oben (Seite 85 u. ff.) referiert worden. Daraus ist zu entnehmen, dass zu Anfang laufenden Jahres auf den Zeitpunkt der Fertigstellung der Langstrassenunterführung bezw. 1 Monat nach Inbetriebsetzung der verlegten Winterthurerlinie die provisorische Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn mittelst Durchschneidung des freigewordenen Harddammes beschlossen wurde, so dass die Eröffnung des durchgehenden Betriebes der Linie Zürich-Rapperswil auf August oder September 1894 in Aussicht genommen werden kann, während für die Vollendung des definitiven Viaduktstückes noch weitere 5 Monate beansprucht werden. Trotz dieser Massnahme hat nun aber die Landesgegend mit allem Nachdrucke die Eröffnung des Teilbetriebes der Strecke Stadelhofen-Rapperswil auf den Zeitpunkt der Vollendung derselben angestrebt, welchem Begehren die Gesellschaftsbehörden, allerdings unter Bestreitung einer rechtlichen Verpflichtung, glaubten entsprechen zu sollen. Es mussten daher für die in Aussicht genommene vorübergehende Endstation Stadelhofen verschiedene Einrichtungen, wie die Anlage einer Lokomotivdrehscheibe, Wasserstation, Putzgrube etc., getroffen werden und wurde die bezügliche Vorlage vom 25. September vom Bundesrate unterm 7. Oktober genehmigt. Diese Anlagen erschienen um so angezeigter, als auch nach Eröffnung des durchgehenden Betriebs der ganzen Linie als angezeigt erachtet werden dürfte, einzelne Züge von Stadelhofen ausgehen bezw. daselbst endigen zu lassen.

Die Bauarbeiten der oberen Strecke Tiefenbrunnen-Rapperswil wurden im Laufe des Berichtsjahres in der Hauptsache bis auf wenige Punkte zu Ende geführt. Nur die Unternehmung des zweiten Looses liess es trotz mehrfacher Aufforderung an der erforderlichen Thätigkeit fehlen; sie hat namentlich unterlassen, rechtzeitig für Beschaffung des Bahnschotters Vorsorge zu treffen. Da am See und in der nächsten Umgegend der Bahn kein Schotter mehr erhältlich war, liessen wir von August an in Regie mittelst Fuhrwerken Schotter aus den Gruben von Aussersihl und Altstetten nach der Station Zürich-Letten bringen, um denselben von da später auf dem normalen Geleise abführen zu können. Weil aber auch in Rapperswil eine Verbindung des Geleises, obwohl dessen Legung Ende November nahe an den Bahnhof vorgerückt war, nicht sobald zu erwarten stund, wurde in Tiefenbrunnen eine provisorische Landungsbrücke erstellt, um eine Lokomotive und den nötigen Fahrpark mittelst Trajektierung von Wollishofen aus auf das Geleise bringen zu können. — Vom 24. Oktober an verkehrten dann die Materialzüge regelmässig und beförderten täglich 5—7 mal je 10 Wagen Schotter auf das II. Loos, so dass nach Vollendung der Beschotterung des Geleises noch hinreichend Zeit übrig blieb, längs der ganzen Bahnstrecke verschiedene Schotter-

depots zur späteren Nachkiesung zu errichten. Diese Arbeiten wurden derart gefördert, dass die Eröffnung der Teilstrecke Stadelhofen-Rapperswil auf 1. Dezember möglich gewesen wäre.

Das Haupthindernis einer baldigen Bahnvollendung lag nun aber in der Gegend bei Rapperswil, wo der Einschnitt, der infolge von Anständen mit den Behörden und Expropriaten erst im Mai vollständig hat in Angriff genommen werden können, noch nie dagewesene ausserordentliche Schwierigkeiten bereitete. Der Einschnitt hat eine Länge von circa 700 *m*, eine grösste Tiefe von nahezu 7 *m*, und nach dem Voranschlag betrug die Aushubsmasse, welche nach den Sondiergruben aus Jonakies, Schutt und etwas Moraine bestehen sollte, 33,890 m^3 — Unter Anwendung von Maschinenbetrieb waren bis Ende Juli 24,200 m^3 ausgehoben, es fehlten somit nur noch 9,690 m^3, welche, da die Leistung in den vorausgegangenen Monaten je 7000 m^3 betrug, unter normalen Verhältnissen leicht bis Mitte September hätten bewältigt werden können. Aber schon Ende Juni, als der Aushub des Einschnitts von der Nordseite bis zur alten Jonastrasse vorgeschritten war, stellte sich daselbst in Fortsetzung des Schlosshügels von Rapperswil circa 2 *m* unter der Oberfläche ein gegen Norden abfallendes Nagelfluhriff ein, das die Arbeiten erheblich verzögerte, indem die Sprengungen, welche in Mitte von Häusern vorzunehmen waren, grosse Vorsicht erheischten. Viel ungünstiger aber war das Material, welches sich jenseits dieses Nagelfluhriffs unter dem Niveau der Bahn bis zu 15 *m* Tiefe vorfand, und das aus ungemein feinem und beweglichem Moraineschlamm bestand. Das Felsriff schied den Einschnitt in zwei Teile; nördlich gegen Kempraten und zwar glücklicherweise auf der grösseren Länge bewegt sich der Einschnitt bis auf die ganze Tiefe in den Kies- und Sandablagerungen der Jona, während dieselben südlich bis zur neuen Jonastrasse auf eine Länge von 110 *m* nur eine Mächtigkeit von circa 2,5 *m* aufweisen; hierauf folgte ein etwas mehr als 1 *m* dicker, gelber und dann ein blauer, fester Moraine-Lehm mit kleineren und grösseren Findlingen von 1,5—2,0 *m* Mächtigkeit. Nur der unterste Teil des Einschnittes tauchte noch circa 0,5 *m* in den bereits erwähnten weicheren und feinen blauen Lehm ein. Sobald nun der Einschnitt geöffnet und damit die Belastung der untersten weichen Masse beseitigt wurde, drängte dieselbe infolge des seitlichen Druckes nach oben; an den Rändern des Einschnitts löste sich die festere Decke ab und stürzte in die untere weichere Masse. Eine Umgehung dieses Beckens wäre nicht möglich gewesen, und eine Linie, wie sie seinerzeit von der Regierung des Kantons St. Gallen verlangt und neuerdings als vorteilhafter bezeichnet worden ist, hätte sich auf eine weit grössere Länge in dem schlechten Grunde bewegen müssen.

Um dem Auftrieb der untern weichen Masse zu begegnen, wurden nun konvexe Gewölbe aus Trockenmauerwerk von 1 *m* Stärke mit kräftigen Widerlagern, die weit in die Böschungen hinaufragten, angeordnet und deren Einbau, um den gestellten Termin einhalten zu können, zum Teil unter Anwendnng bergmännnischer Zimmerung vorgenommen. Dieses System wurde jedoch nach dem Einbruche vom 20. Oktober fallen gelassen, da sich herausstellte, dass damit dem Auftrieb nicht zu begegnen war, und vielmehr angenommen werden konnte, dass durch die seitlichen Einbrüche und dadurch, dass das gute Material in die Tiefe gelangte, weitere Einbrüche verhindert und dem hinterliegenden Schlamme der Ausweg versperrt werde.

Es erfolgte jedoch am 16. November, nachdem mehr als die Hälfte des Einschnitts mit Sohlengewölbe versehen war, im anstossenden, noch unvollendeten Teil ein gewaltiger Absturz von 60 *m* Länge und im Mittel etwa 10 *m* Breite, welcher ein Stück des bereits vollendeten Einschnitts mit zerstörte; Augenzeugen haben in der ganzen Einbruchsfläche förmliche Wellenbewegungen wahrgenommen. Hieraus wurde geschlossen, dass durch die wiederholten früheren Abstürze der weiche Untergrund offenbar noch flüssiger und beweglicher geworden war, und dass die gehoffte Besserung durch das gute Material, welches dabei in die Tiefe gelangt ist, sich in keiner Weise erfüllt habe. Es wurde gestützt auf diese Erfahrungen ein neues Profil mit sehr flachen Böschungen, 5füssig auf der oberen und 3—4füssig auf der untern, etwas niedrigeren See-Seite, und mit einer kräftigen $1^1/_2$ *m* starken Sohlen- und Seitenversicherung aus Trockenmauerwerk in Aussicht genommen und zur Anwendung gebracht. Leider war

eine gütliche Verständigung mit der Stadt und den beteiligten Besitzern über den Plan und die erforderlichen Mehrexpropriationen nicht möglich und musste die gesetzliche dreissigtägige Auflagsfrist abgewartet werden. Da bis zum Schluss des Jahres diese Verhältnisse nicht geordnet waren, so konnten die Arbeiten nur in beschränkter Weise fortgeführt werden. Dank der sehr günstigen Witterung wurden dann aber trotz der sehr grossen Schwierigkeiten, welche der Aushub bereitete, gute Fortschritte erzielt, so dass mit Schluss des Jahres nur noch circa 4,600 m^3 im Einschnitt und 1,600 m^3 für die Stadtbachverlegung auszuheben blieben und mit einiger Sicherheit auf eine Bewältigung der Arbeit in längstens zwei Monaten gerechnet werden konnte.

Die Brücke für die alte Jonastrasse, sowie der Aquadukt für den Stadtbach wurden auf Felsen fundiert, indem das Trace des letzteren entsprechend verlegt wurde; die Brücke für die neue Jonastrasse musste dagegen eine Pfahlfundation, verstärktes Mauerwerk und ein kräftiges Sohlengewölbe erhalten.

Die übrigen Arbeiten der Linie, wie namentlich die Stationshochbauten, waren grossenteils rechtzeitig vollendet, so dass eine Eröffnung auf den 1. Dezember ohne die unvorhergesehenen Ereignisse im Rapperswiler Einschnitt hätte möglich gemacht werden können. Anfangs März laufenden Jahres wurden dann auch diese letzten Schwierigkeiten ohne weitere Zwischenfälle glücklich überwunden. Die Einschnittstrecke wurde rasch fahrbar gemacht, so dass am 12. März die Kollaudation und am 15. März die Betriebseröffnung der Teilstrecke Stadelhofen-Rapperswil erfolgen konnte.

c) Thalweil-Zug.

Im vorjährigen Jahresberichte wurde ausgeführt, dass die schwierigste Baustrecke, der Albistunnel, erheblich vorgeschritten sei, während über die anschliessenden Stücke beidseits noch nichts entschieden und nicht einmal Aussicht vorhanden sei, dass in nächster Zeit eine Entscheidung werde getroffen werden. Es hat sich diese Voraussetzung leider in vollem Umfange bestätigt, indem es im Laufe des Berichtsjahres nicht einmal möglich war, über die Pläne der Anschlussstrecken Thalweil-Albistunnel und Albistunnel-Zug Übereinstimmung zu schaffen.

Bezüglich des Trace auf der Ostseite des Albistunnels ist, wie im letzten Bericht ebenfalls erwähnt wurde, anlässlich einer Konferenz vom 16. Dezember 1892 den Beteiligten vom Eisenbahndepartement eine Frist von 1 Monat zur Prüfung und Äusserung der von der Gemeinde Horgen angestrebten Traceänderung mit Durchbrechung des Bergrückens zwischen See und Sihlthal in Nähe der Ortschaft Horgen unter Aufgabe der Station Sihlwald-Forsthaus und Anlage einer Station Horgen erteilt worden. Der Regierung des Kantons Zürich ist jedoch auf ihr Ansuchen eine Verlängerung dieser Frist zugestanden worden und erst am 7. Juni war das Departement im Falle, uns die Erklärungen des Regierungsrates zur Rückäusserung zu übermitteln. In einer zweiten Konferenz vom 8. August erfolgte sodann in der Hauptsache eine Verständigung zwischen den Interessenten; allein erst am 19. Dezember 1893 hat der Bundesrat in Wiedererwägung seiner Beschlüsse vom 6. Juni 1891 und 6. September 1892 der Variante über Horgen und der Erstellung einer Station Horgen sowie einer Haltestelle Oberrieden grundsätzlich die Genehmigung erteilt und von der unter Mitwirkung des Eisenbahndepartements erfolgten Verständigung zwischen den Beteiligten Akt genommen. Hienach hat die Gemeinde Horgen der Nordostbahn an die Mehrkosten eine Betriebssubvention à fonds perdu von Fr. 60,000 und die Gemeinde Oberrieden eine solche von Fr. 30,000 zu leisten. Sodann haben beide Gemeinden bezw. der Kanton Zürich den Bau und Unterhalt der Zufahrtsstrassen zu übernehmen und die Gemeinde Horgen überdem einige Verpflichtungen hinsichtlich der Landabtretungen in ihrer Gemarkung eingegangen.

Die neuen Pläne wurden bereits während dieser Unterhandlungen in Arbeit genommen, so dass sie am Schlusse des Jahres beim Eintreffen des bundesrätlichen Entscheides zum Versandt an die Behörden und zur Auflage in den Gemeinden bereit lagen.

Hinsichtlich des Trace auf der westlichen Seite des Albistunnels ist den im letzten Bericht erwähnten Plänen des allen Projekten gemeinsamen, an den Tunnel anschliessenden Bahnstückes von *km* 12.250—13.450, welche im November 1892 den Behörden vorgelegt wurden, am 4. Februar vom Bundesrat die Genehmigung erteilt und am 13. Juni ein prinzipieller Beschluss über die Anlage des Bahnhofs Zug und das Trace vom Tunnel bis Zug gefasst worden. Für den Bahnhof Zug, welcher in Hinblick auf die Einführung der neuen Linien von Thalweil und Goldau einer bedeutenden Umgestaltung und Erweiterung bedarf, wurde in Anlehnung an ein von unserer Gesellschaft in zweite Linie gestelltes Projekt, eine Lage nördlich des bestehenden Bahnhofs, westlich von der Baarerstrasse und ungefähr parallel zu derselben gewählt und bestimmt, dass die von uns am 28. Januar vorgelegte Variante eines Halbinselbahnhofs mit etwelcher Näherrückung des Aufnahmsgebäudes an die Stadt zur Ausführung zu kommen habe.

Für die Linie zwischen dem Albistunnel und dem Bahnhof Zug hat der Bundesrat ebenfalls das von uns vorgeschlagene Trace mit einer Lage der Station Baar westlich der Ortschaft grundsätzlich gutgeheissen und nur bestimmt, dass bezüglich der von der Gemeinde Baar gewünschten Verschiebung der Station nach Norden zwischen die Neugasse und Mühlegasse eine Untersuchung vorzunehmen und deren Resultat dem Eisenbahndepartemente vorzulegen sei. Wir wurden eingeladen, die Ausführungsprojekte möglichst beförderlich auszuarbeiten und vorzulegen.

Auch hier war jedoch vorgearbeitet worden, so dass wenige Tage nach Eingang des Entscheides d. h. bereits am 26. Juni die sämtlichen Pläne sowohl den Behörden vorgelegt, als in den beiden Gemeinden Baar und Zug zur Auflage gebracht werden konnten. Die Pläne der Gemeinde Baar, *km* 13.100—16.884 erhielten unter verschiedenen Vorbehalten am 12. September die bundesrätliche Genehmigung, wogegen ein Entscheid bezüglich des auf zugerischem Gebiete gelegenen Teilstückes im Laufe des Berichtsjahres nicht eintraf. Die hinsichtlich Baar gemachten Vorbehalte betreffend die Verständigung mit der Gemeinde und Regierung über verschiedene Strassenunterführungen und die Lage des Stationsgebäudes fanden ihre Erledigung im Berichtsjahr ebenfalls nicht mehr, so dass am Schlusse des Jahres auch auf der Westseite des Albistunnels das Bahnprojekt noch nicht als feststehend betrachtet werden konnte.

Unterdessen machte aber der Bau des grossen Albistunnels von 3358 *m* (nebenbei bemerkt, nach dem Gotthard des längsten Tunnels der Schweiz) dank der im ganzen günstigen Gesteinsbeschaffenheit gute Fortschritte, so dass mit Sicherheit angenommen werden kann, es werde dessen Vollendung noch vor Inangriffnahme der übrigen Arbeiten dieser Linie zur Thatsache werden.

Das aufgeschlossene Gestein bestund ausschliesslich aus Molasse von mergliger bis ganz sandiger und oft harter Beschaffenheit. Die Länge der Stollen, welche zu Anfang des Jahres 1293 *m* betrug, stieg am Ende desselben auf 2710 *m* an, so dass ein Fortschritt von 1417 *m* erzielt wurde und nur noch eine Scheidewand von 648 *m* zu durchbrechen übrig blieb. Der Vollausbruch hatte eine Länge von 2334 *m* und auf 2273 *m* war das Gewölbe geschlossen; auch bei diesen Arbeiten wurde ein Fortschritt von 1504 bezw. 1576 *m* erzielt.

Es wurden also durchschnittlich an beiden Angriffspunkten zusammen per Monat circa 125 *m* oder per Tag etwas mehr als 4 *m* Tunnel fertig gestellt. Besondere Vorkommnisse sind keine zu verzeichnen, mit Ausnahme der an der Ostseite von Zeit zu Zeit, wohl infolge des hohen Gebirgsdruckes erfolgenden kleineren Ablösungen an der Tunneldecke, welche eine sorgfältige Auszimmerung des Ausbruchsprofils erforderten.

Von den übrigen Arbeiten des Looses wurde die Verlegung der Sihl in ihr neues Bett und die Strassenkorrektion auf der Ostseite des Tunnels, sowie einige kleinere Objekte und Einschnitte vom Tunnelausgang bis *km* 13.3 vollendet. Weitere Arbeiten konnten infolge der erwähnten Verhältnisse nicht in Angriff genommen werden.

d) Schaffhausen-Etzweilen.

Die noch schwebenden Differenzen mit den Regierungen der Kantone Thurgau und Zürich betreffend die Anlage verschiedener Niveauübergänge und Durchfahrten sind, soweit eine Verständigung nicht möglich war, abschliesslich vom Departement entschieden und überdem noch einzelne Detailpläne bezüglich der Stations- und Barrieren-Anlagen, der Rheinbrücke in Schaffhausen und der Minenkammern im Emmersbergtunnel genehmigt worden.

Die Genehmigung des bereits im September 1892 den Behörden vorgelegten zweiten Planes betreffend die Bahnhoferweiterung in Schaffhausen bezw. die Einführung der Etzweiler Linie erfolgte anfangs Dezember mit dem Vorbehalte, dass noch ein den Vereinbarungen mit den Behörden von Schaffhausen und den gefassten Beschlüssen der Aufsichtsbehörde entsprechender, bereinigter Gesamtplan anzufertigen und in Vorlage zu bringen sei, welche Vorlage am 29. Dezember erfolgte.

Um die Arbeiten ungestört fortsetzen zu können, waren wir gezwungen, den Bundesrat in vier Fällen um die von den betreffenden Besitzern auch nach geschehener Schätzung noch verweigerte Besitzeinweisung zu ersuchen. In allen vier Fällen hat der Bundesrat unserm Begehren gegen entsprechende Kautionsleistung entsprochen.

Die Unterbau-Arbeiten der Strecke Schaffhausen-Etzweilen haben im Laufe des Jahres gute Fortschritte gemacht, so dass dieselben zu Ende des Jahres mit Ausnahme des Emmersberg-Tunnels, der Beschotterung und einiger weniger Nacharbeiten nahezu vollendet waren. Die Beschotterung wies dagegen nur eine Leistung von 15,2 % auf und vom 760 *m* langen Emmersberg-Tunnel, bei welchem die belgische Methode zur Anwendung kam, hatte der Firststollen eine Länge von 496 *m* erreicht; das Gewölbe war auf 455 *m* geschlossen und die Tunnelmauerung auf 386 *m* gänzlich vollendet.

Gegen Schluss des Jahres sind namentlich auf der Südseite des Tunnels die Verhältnisse besonders schwierige geworden, indem der Stollen in vollständig mit Wasser gesättigtem Triebsand vorzutreiben war, über welchem sich ein loser Schotter befindet, der bei der geringsten Bewegung ins Rollen gerät. Auch auf der Nordseite haben sich die Anzeichen ähnlicher Schwierigkeiten eingestellt, so dass voraussichtlich die ganze, noch nicht aufgeschlossene Tunnelpartie von 264 *m* Länge mit den misslichsten Verhältnissen zu kämpfen haben wird.

Die Hochbauten der Strecke wurden im Juni, die eisernen Brücken im August und das Legen des Oberbaues anfangs Dezember auf erfolgte Ausschreibung hin an Unternehmer vergeben und ebenso im Oktober die Unterbauarbeiten für die Bahnhoferweiterung in Schaffhausen.

Die sämtlichen Stationsgebäude, sowie die Güterschuppen und Nebengebäude wurden unter Dach gebracht und vor den Witterungseinflüssen geschützt, so dass sie über Winter gehörig austrocknen können.

e) Eglisau-Schaffhausen.

Die im letzten Berichte erwähnten Tracestreitigkeiten haben das ganze Jahr in Anspruch genommen und waren am Schlusse desselben erst teilweise erledigt.

Am 19. Mai hat der Bundesrat dem im Februar 1892 vorgelegten generellen Projekt der Nordostbahn, mit Ausnahme der Partie im Rafzerfeld, unter verschiedenen Vorbehalten die Genehmigung erteilt, bezüglich der letzteren Strecke dagegen einen Entscheid auf Wunsch der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich noch verschoben. Es war somit nur die Tracefrage der Linie auf dem Gebiet des Kantons Schaffhausen bezw. im Rheinfallbecken und zwar, unter Ablehnung des Tunnelprojektes der Regierung, zu Gunsten der Nordostbahn erledigt, indem nach diesem Entscheide des Bundesrates auch eine Verständigung mit der Regierung des Kantons Schaffhausen über eine Mehrzahl anderer, die Anlage der Bahn im Rheinfallbecken bezw. in der Gemeinde Neuhausen betreffenden Details-Begehren zu stande kam.

Den Wünschen der Gemeinde Rheinau und der Regierung des Kantons Zürich entsprechend, hat die Nordostbahn die Einschaltung einer Haltestelle Altenburg definitiv zugestanden, nachdem die von den Interessenten in Aussicht gestellte Subvention à fonds perdu von Fr. 20,000 zugesichert, die Erstellung der Zufahrtsstrassen von denselben übernommen und diejenige Variante acceptiert und von den badischen Behörden genehmigt worden war, welche die Nordostbahn eventuell in Aussicht genommen hatte.

Nach Einschaltung der Haltestelle Altenburg glaubten wir die Station Jestetten wieder dahin zurücklegen zu sollen, wo sie in dem die Grundlage des Vertrages vom 7. Mai 1873 bildenden Plane angenommen war, d. h. von der Ost- auf die Westseite der Ortschaft, indem dadurch die Entfernungen zwischen den Stationen Jestetten-Altenburg und Jestetten-Lottstetten ausgeglichen und die erheblichen Mehrkosten einer östlichen Lage vermieden werden können. Überdem kommt in Betracht, dass zu der im Westen vorgesehenen Station von allen Seiten gute und breite, in deren Nähe sich kreuzende Strassen führen, während zu einer Oststation erst noch Strassen erstellt werden müssten, die für eine Mehrzahl der umliegenden Gemeinden erhebliche Umwege herbeiführen würden. — Trotz dieser zu Gunsten der westlichen Stationslage sprechenden Gründe wünschte das badische Ministerium die östliche Lage, gegen welchen Entscheid indessen im Laufe des Betriebsjahres ein grosser Teil der Bevölkerung von Jestetten, namentlich aber auch die Behörden der schweizerischen Gemeinden Rheinau, Wilchingen, Osterfingen und Unterhallau, sowie der badischen Gemeinden im Wangenthal, Dettighofen, Baltersweil und Beerwangen opponierten, welcher Stellungnahme sich auch die herwärtige Verwaltung angeschlossen hat. Eine endgültige Entscheidung ist bis zur Stunde noch nicht erfolgt.

Den mühsamsten Verlauf nahmen die Unterhandlungen betreffend die Tracefrage der Linie im Rafzerfeld.

Den Geschäftsberichten pro 1891 und 1892 ist zu entnehmen, dass die Regierung des Kantons Zürich nach Bekanntgabe des allgemeinen Traceplanes die Einschaltung einer Haltestelle Wyl-Hüntwangen für Personen und Güter verlangt hatte. Herr Ingenieur Unmuth hat sodann im Auftrage der Landesgegend zwei Varianten ausgearbeitet, die erheblich von der von der Nordostbahn projektierten direkten Linienführung abweichen, grössere Steigungen, ein unschönes Trace und eine Mehrlänge der Bahn von über 200 *m* bedingen, die Stationen Wyl-Hüntwangen und Rafz auf hohe Auffüllungen verlegen und Mehrkosten gegenüber dem ursprünglichen Projekte der Nordostbahn von Fr. 527,000 bezw. Fr. 343,000 verursachen würden. Neben diesen, von den Gemeinden aufgestellten und von der Regierung befürworteten Projekten empfahl das Eisenbahndepartement eine eigene von Herrn Kontrollingenieur Glauser skizzierte Variante, die ebenfalls mit unverhältnismässig grossen Mehrkosten verbunden gewesen wäre und in betriebstechnischer Beziehung ähnliche Nachteile hätte herbeiführen müssen wie die Unmuth'schen Vorlagen. Unter bestimmter Ablehnung dieser Vorschläge erklärte sich dagegen die Nordostbahn bei Beibehaltung der Trace vom Jahre 1873 zur Anlage einer Haltestelle zwischen dem Rhein und der Strasse Eglisau-Hüntwangen bereit, unter der Voraussetzung, dass die Mehrkosten von Fr. 147,000 über das Subventionsdarleihen von Fr. 2,000,000 hinaus durch die beteiligte Landesgegend übernommen werden.

Den 11. August 1893 entschied der Bundesrat dahin, dass für die Linie Eglisau-Schaffhausen zwischen Eglisau und der Landesgrenze bei Lottstetten das Trace vom Jahre 1873 der Nordostbahn mit Station Rafz am Rüdlingerweg gewählt und für die Gemeinden Wyl, Hüntwangen und Wasterkingen eine Haltestelle für Personen und Güter im Sinne der Variante der Bahndirektion vom 3. Oktober 1892 einzuschalten sei, wobei es indessen die Meinung habe, dass an diese Lösung die Gemeinden eine Subvention nicht zu leisten haben. Der Verwaltungsrat hat auf Einwendungen gegen den die Kostenfrage betreffenden Entscheid verzichtet; die Gemeinden dagegen haben sich mit dieser Erledigung nicht zufrieden gegeben und eine Revision des Bundesratsbeschlusses im Sinne der Annahme der Variante Glauser und Situierung der Station Wyl-Hüntwangen beim sogen. Lorenweg angestrebt, wobei sie sich zu einer Leistung von zusammen Fr. 40,000 à fonds perdu anheischig machten. Die Regierung sowohl als

die Staatsrechnungsprüfungskommission des Kantons Zürich traten diesem Vorgehen bei und beantragten beim Kantonsrate einen weiteren, ausserordentlichen Beitrag von ebenfalls Fr. 40,000 à fonds perdu und die Übernahme der Erstellung der Zufahrtsstrassen zu den Stationen Wyl-Hüntwangen und Rafz.

Den 6. Dezember fand ein bezüglicher Augenschein statt, und mit Schreiben vom 20. gl. M. wurde seitens der Bahnverwaltung dem Regierungsrate gegenüber eine Traceänderung neuerdings und mit Entschiedenheit abgelehnt, dagegen die Geneigtheit ausgesprochen, die verlangte Haltestelle auf dem genehmigten Trace nach *km* 2.15 zu verlegen gegen einen Beitrag von Fr. 80,000 und Erstellung der Zufahrtsstrassen von Seite des Staates und der Gemeinden.

Der Kantonsrat hat eine Schlussnahme auf eine ausserordentliche Sitzung im Januar 1894 verschoben, und werden wir daher im nächsten Berichte auf diesen Gegenstand zurückkommen müssen.

Obschon somit die Festsetzung des Traces der Linie Eglisau-Schaffhausen auch in diesem Jahre wieder nur geringe Fortschritte gemacht hat, so haben wir es gleichwohl nicht unterlassen, die Bearbeitung der Detailprojekte selbst auf die Gefahr hin nach Möglichkeit zu fördern, dass bei allfälligen Änderungen diese Arbeiten ganz umsonst sein würden. — Sofort nach Eingang des bundesrätlichen Entscheides vom 11. August sind die Absteckung der Linie, die Profilaufnahmen und die definitive Planbearbeitung in Angriff genommen worden und waren diese Arbeiten Ende 1893 in der Hauptsache vollendet. Dagegen waren wir nicht im Falle, einer Aufforderung des Eisenbahndepartements vom 7. Oktober, die Baufristen der Linie neu festzustellen, entsprechen zu können, bevor die Verhandlungen über die Traceziehung zum Abschlusse gelangt und die Pläne in der Hauptsache genehmigt seien; wir mussten uns, wie schon in Abschnitt I erwähnt, auf die Eröffnung beschränken, dass die Linie $2^1/_4$ Jahre nach Baubeginn dem Betrieb dürfte übergeben werden können.

3. Rollmaterial

Unter Bezugnahme auf die Angaben auf Seite 98/99 des letztjährigen Geschäftsberichtes betreffend die Mutationen im Rollmaterialpark ist über die Änderungen im Geschäftsjahre Folgendes mitzuteilen:

a) Lokomotiven. Als Durchschnittsleistung pro 1893 waren angenommen: 35,895 *km* bei einer Totalleistung von 6,138,000 *km*; die Totalleistungen betrugen aber thatsächlich 6,442,287 *km*.

Von den Ende 1892 vorhandenen	166 Stück Lokomotiven
wurden im Laufe des Jahres ausrangiert die $A^{2\,T}$ Nr. 5 (56), 60/61 und die $C^{3\,T}$ Nr. 124/125	5 „ „
	161 Stück
Dagegen kamen hinzu 4 $A^{2\,T}$ Nr. 53—56 und 8 $A^{3\,T}$ Nr. 81—88 . .	12 „ „
(Die 4 $A^{2\,T}$ Nr. 57—60 kamen im Berichtsjahre nicht mehr zur Ablieferung.)	
Daher Stand pro Ende 1893	173 Stück

und durchschnittliche Leistung

pro Stück $\frac{6{,}442{,}287}{173}$ d. h. 37,238 *km* gegen 36,554 *km* im Jahr 1892.

b) Personen- und Gepäckwagen. Die im letztjährigen Bericht als bestellt aufgeführten 48 Personenwagen (22 $A^{B\,3}$ und 26 C^3 à 56 Plätzen), sowie 6 Gepäckwagen wurden abgeliefert.

Wir haben der Fabrik auf Ansuchen auch gestattet, die pro 1894 bestellten 12 C^3 à 52 Sitzplätzen im Berichtsjahre anzuliefern, jedoch unter der Bedingung, dass dieselben erst im Jahre 1894 bezahlt werden.

c) Güterwagen. Die im Bericht pro 1892 erwähnten 190 $K^{R\,1}$ und 40 $L^{R\,1}$ sind im Berichtsjahre sämtlich abgeliefert worden, ebenso die zwei Spezialgüterwagen $M^{R\,2}$.

Zur Bestellung im laufenden Jahre sind vorgesehen 60 Stück Eilgutwagen der Serie $G^{R\,1}$ mit Westinghousebremse und Dampfleitung, da die Durchführung der kontinuierlichen Bremse und der Dampfheizung bei den Personenzügen die Vermehrung dieses Wagentyps nötig macht.

VI. Direktion.

Die vorwiegende Zunahme der Geschäftslast des nach dem Organisationsreglement der Direktion vom 14. Juli 1890 mit der Leitung des Betriebsdienstes und der Bauangelegenheiten des Betriebsnetzes betrauten III. Departementes veranlasste eine abermalige Änderung der Geschäftsverteilung unter die fünf Departemente, welche anfangs Mai auf dem Wege der Revision des Organisationsreglementes der Direktion mit verwaltungsrätlicher Genehmigung auf folgender Grundlage durchgeführt wurde:

I. Departement: Präsidium und Finanzen;
II. „ Bahnbau, Unterhalt von Bahn und Dampfbooten, Werkstätten;
III. „ Stations- und Zugdienst, Fahrdienst, Gemeinschaftsbahnhöfe;
IV. „ Kommerzieller Dienst der Bahn und der Dampfboote;
V. „ Rechtswesen, Expropriationen, Pensions- und Krankenkassen.

Das erste Departement fiel Herrn Dr. E. Escher als Präsidenten zu und dessen Stellvertretung für die Präsidialgeschäfte Herrn Vice-Präsident Russenberger; die Stellvertretung für die Finanzen wurde Herrn Direktor Wirz zugeteilt. Das II. Departement wurde von Herrn Direktor Arbenz übernommen (Stellvertreter, Herr Wirz), das III. Departement von Herrn Direktor Wirz (Stellvertreter, Herr Arbenz), das IV. Departement von Herrn Direktor Frölich (Stellvertreter, für den Güterverkehr Herr Escher und für den Personenverkehr, die Betriebskontrolle und die Statistik Herr Russenberger), das V. Departement von Herrn Vice-Präsident Russenberger (Stellvertreter für die Rechtsfragen ausschl. Haftpflicht, Herr Escher, für Expropriationen Herr Arbenz und für die übrigen Geschäfte Herr Wirz).

Im Hinblick auf die im Laufe der letzten Jahre bedeutend gesteigerte geschäftliche Inanspruchnahme der Direktionsmitglieder erschien es angezeigt, eine weitere zur Unterstützung der Direktion geeignete Beamtung zu schaffen. Es geschah dies mit verwaltungsrätlicher Genehmigung durch die Kreirung der Stelle eines Inspektors bei der Centralverwaltung, welche dem gew. Mitgliede der Direktionskommission der Schweizer. Südostbahn, Herrn U. Hagenbuch übertragen wurde.

Leider haben wir auch zu erwähnen, dass Herr Direktor Frölich erkrankte und sich nach wiederholter vorübergehender Dienstverhinderung genötigt sah, vom Dienste dauernd fern zu bleiben, so dass er während des Berichtsjahres nicht in der Lage war, seine regelmässigen Funktionen wieder aufnehmen zu können. Die Dienstverhinderung des Herrn Frölich veranlasste Mitte September die Wahl eines Ersatzmannes der Direktion durch den Verwaltungsrat, welche auf den kurz vorher zum kommerziellen Inspektor ernannten Herrn Schmid, Vorstand des Gütertarifbureau, fiel.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 129 Sitzungen und fasste 3353 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. In der Zahl der Direktionsgeschäfte ist eine abermalige und zwar beträchtliche Zunahme zu konstatieren, indem das Hauptregister 39851 (Prinzipal-) Nummern aufweist gegenüber 36791 im Vorjahre.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1893 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 1. Juni 1894.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

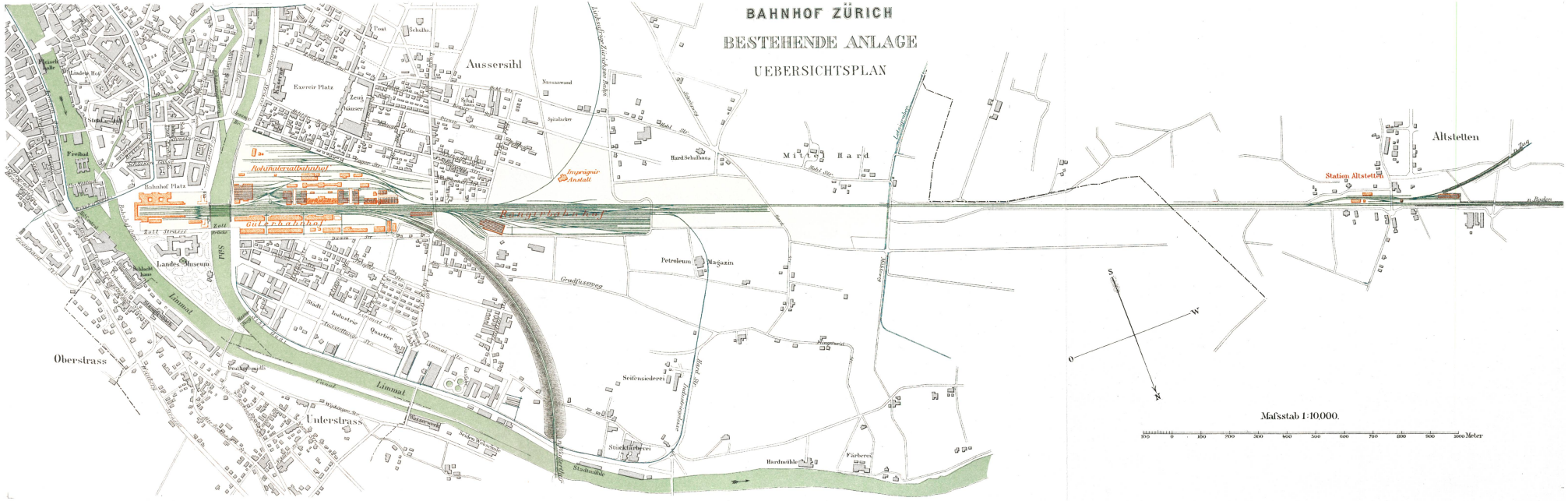
Der Präsident:

Dr. E. Escher.

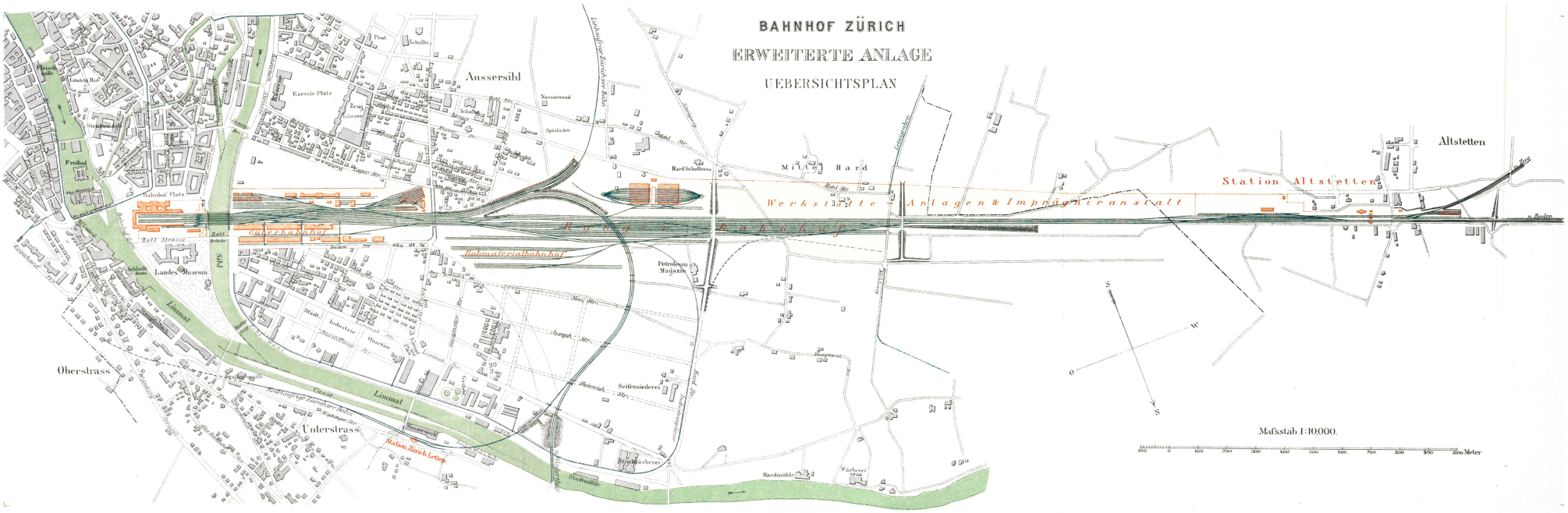
BAHNHOF ZÜRICH

BESTEHENDE ANLAGE

UEBERSICHTSPLAN



Topogr. Anstalt Winterthur, J. Schlumpf.
vorm. Wurster, Randegger u. C.° in Winterthur.



Topogr. Anstalt Winterthur, J. Schlumpf.
vorm. Wurster, Randegger u. Cie. in Winterthur.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1893.

I. **Betriebsrechnung.**

II. **Gewinn- und Verlustrechnung.**

III. **Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.**

IV. **Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.**

V. **Kapitalrechnung.**

VI. **Bilanz per 31. Dezember 1893,** nebst Beilage.

Beilagen:

1. **Rechnung über den Erneuerungsfonds.**
2. **Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.**
3. **Rechnung über den Versicherungfonds.**
4. **Rechnungen über die Nebengeschäfte:**
   A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
   B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
   C. Betrieb der Imprägnieranstalt.
5. **Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.** (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
6. **Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Dielsdorf-Niederweningen von 1889/93.**

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes	.	.	7,966,440	08		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	597,064	43				
2. Von Tieren	337,047	59				
3. Von Gütern	10,772,398	59	11,706,510	61	19,672,950	69
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	346,882	66				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	96,857	38				
c) Für Rollmaterial	560,586	71	1,004,326	75		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	25,929	27				
b) Material-Verwaltung	9,729	82				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb .	70,000	—				
d) Privattelegraphendienst	2,500	81	108,159	90		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen . . .	17,188	28				
b) Verschiedenes	4,029	49	21,217	77	1,133,704	42
Summe der Einnahmen .	.	.	.	.	**20,806,655**	**11**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1893.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. **Personal.**						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)	94,612	15				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	71,328	52				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse . .	68,445	40				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	15,449	40				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau) . .	50,305	40				
6. Betriebskontrolle	119,169	75				
7. Statistisches Bureau	25,185	80				
8. Telegraphen-Inspektion	12,460	76				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	12,735	96	469,693	14		
B. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	54,328	22				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	13,953	43				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	6,410	26				
4. Verschiedenes	13,132	90	87,824	81		
			557,517	95		
Hievon ab: Vergütung aus den Baukonti für die administrative Bauleitung	.	.	31,734	50	525,783	45
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Oberingenieurs	87,798	09				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	28,429	93				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	88,330	32				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter . .	537,057	84				
5. 1/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 773,656. 06 Cts.	257,885	35				
6. Bekleidungskosten	20,784	14	1,020,285	67		
B. **Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.**						
a) Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	336,440	43				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)	359,729	12				
Übertrag	696,169	55	1,020,285	67	525,783	45

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	696,169	55	1,020,285	67	525,783	45
3. Hochbau	145,421	20				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Fundation) .	32,524	16				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	56,206	74				
6. Räumung von Schnee und Eis	20,831	81	951,153	46		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	290,979	77				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	449,229	42				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen . . .	87,818	23	828,027	42		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	11,759	76				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	3,124	45				
3. Beleuchtung der Bahn	4,208	89				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	42,020	21				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	2,249	66				
6. Verschiedenes	563	24	63,926	21	2,863,392	76
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. **Personal.**						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle .	100,437	37				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrolleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	813,305	61				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	340,092	89				
c) Billetdrucker und Billetsortiererinnen	13,026	95				
d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 773,656. 06 Cts.	515,770	71				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter . . .	1,153,363	46				
Übertrag .	2,935,996	99	.	.	3,389,176	21

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	2,935,996	99	.	.	3,389,176	21
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	850,625	23				
4. Bekleidungskosten	67,764	61	3,854,386	83		
B. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billette, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	147,079	56				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	232,831	13				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	51,602	88				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	6,260	65				
5. Camionnage und Plombage	7,449	86				
6. Verschiedenes	6,416	76	451,640	84	4,306,027	67
IV. **Fahrdienst.**						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	45,715	30				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure . .	1,035,885	63				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	187,071	65				
4. Bekleidungskosten	5,841	32	1,274,513	90		
B. **Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.**						
a) Lokomotiven.						
1. Brennmaterial	1,517,493	30				
2. Schmiermaterial	44,945	24				
3. Beleuchtungsmaterial	9,134	62				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand .	67,118	46	1,638,691	62		
b) Wagen.						
1. Beheizungsmaterial	47,028	94				
2. Schmiermaterial	3,988	13				
Übertrag .	51,017	07	2,913,205	52	7,695,203	88

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	51,017	07	2,913,205	52	7,695,203	88
3. Beleuchtungsmaterial	8,266	77				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	6,723	51	66,007	35		
C. **Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.**						
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	520,332	90				
2. Personenwagen	275,632	73				
3. Gepäck- und Güterwagen	258,562	24	1,054,527	87		
b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)						
1. Lokomotiven und Tender	344,072	21				
2. Personenwagen	92,560	78				
3. Gepäck- und Güterwagen	133,033	55	569,666	54		
D. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	5,890	40				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale	9,294	49				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	14,099	60				
4. Verschiedenes	635	88	29,920	37	4,633,327	65
V. **Verschiedene Ausgaben.**						
A. **Pacht- und Mietzinse** (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	196,416	50				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.) . .	1,311	99				
3. Für Rollmaterial	838,114	57	1,035,843	06		
B. **Verlust an Hülfsgeschäften**	.	.	—	—		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Gerichts- und Prozesskosten	2,532	14				
2. Feuerversicherungen	51,552	37				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben . . . . . Fr. 132,112. 82						
Verwendungen aus dem Versicherungsfonds „ 1,240. 40	133,353	22				
Übertrag .	187,437	73	1,035,843	06	12,328,531	53

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1893.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	187,437	73	1,035,843	06	12,328,531	53
4. Transportversicherungen und Entschädigungen . . .	20,218	27				
5. Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühr) . .	75,489	41				
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	297,547	61				
8. Verschiedenes	4,773	24	585,466	26	1,621,309	32
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	13,949,840	85
Hievon ab:						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein . . .	.	.	.	.	1,835,351	70
Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	**12,114,489**	**15**

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1892	3,677,660	50				
Hiezu: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1893 für Rückbuchung der nicht genehmigten Wertabschreibungen auf der Dampfbootunternehmung für den Zürichsee im Jahr 1892	200,573	72	3,878,234	22		
ab: 5 % Jahresdividende pro 1892 an die Prioritätsaktien von 26 Millionen Franken	1,300,000	—				
5 % Jahresdividende pro 1892 an die Stammaktien von 42 Millionen Franken	2,100,000	—	3,400,000	—	478,234	22
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	20,806,655	11				
Betriebsausgaben	12,114,489	15	8,692,165	96		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bötzbergbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein) . .	535,215	94				
b. Aargauische Südbahn	314,633	47				
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten . . .	**3,271**	**20***	846,578	21		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	.	.	840,366	56		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	.	.	801,565	90		
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	101,687	85				
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	11,282	77				
c. Betrieb der Imprägnieranstalt	—	—	112,970	62		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds	1,503,314	58				
b. Reserve für Oberbauerneuerung Altstetten-Zug-Luzern .	46,734	76				
c. Versicherungsfonds	110,233	52	1,660,282	86		
8. Aus sonstigen Quellen.						
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn . . .	32,000	—				
b. Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftenkonto der Nordostbahn pro 1893 (Pacht- und Mietzinse etc.) . .	17,877	37				
c. Beitrag der Gemeinde Steinmaur und der Lägernsteinbruchgesellschaft an das Betriebsdefizit der Linie Dielsdorf-Niederweningen, III. und letzte Rate von Fr. 10,000. —.	4,000	—				
Übertrag .	53,877	37	12,953,930	11	478,234	22

* Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1893.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc. . . .	.	.	25,202	92		
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.						
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 134,000,000 zu 4 % . . . Fr. 5,360,000. —						
„ 1,837,500 „ 4½ % . . . „ 82,687. 50	5,442,687	50				
Fr. 135 837,500						
b. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4 %	120,000	—				
c. Subventionsdarleihen:						
Fr. 957,000 unverzinslich . . . Fr. —. —						
„ 4,130,000 zu 2 % . . . . „ 82,600. —						
„ 330,000 „ 2 % ab 15. Februar / 31. Dezember 1893 „ 5,775. —						
„ 3,200,000 „ 2½ % . . . . „ 80,000. —						
„ 1,630,000 „ 3 % . . . . „ 48,900. —						
„ 180,000 „ 3 % ab 1. Juli / 31. Dezember 1893 „ 2,700. —						
„ 450,000 „ 4½ % . . . . „ 20,250. —	240,225	—	5,802,912	50		
Fr. 10,877,000						
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften .	.	.	—	—		
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.						
a. Abschreibung am Konto „Zu amortisierende Verwendungen“	560,000	—				
b. Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten pro 1893 . . . . Fr. 108,485. 15						
c. Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1893 zur Amortisation des Defizits „ 141,514. 85	250,000	—				
d. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten im Jahre 1893, abzüglich Erlös für gewonnenes Material	4,127	34	814,127	34		
5. Einlage in die Spezialfonds						
a. Erneuerungsfonds	1,460,026	57				
b. Versicherungsfonds	300,000	—	1,760,026	57		
6. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.						
Zuwendung des Restes der Reserve zur Bestreitung der Emissionskosten der neuen Stammaktien von 1892 .	.	.	47,415	37		
Übertrag .	.	.	8,449,684	70		

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	53,877	37	12,953,930	11	478,234	22
d. Übertrag des Restes der Reserve für Bestreitung der Emissionskosten der neuen Stammaktien von 1892 vom Konto pro Diversi	47,415	37				
e. Rückvergütung der Vereinigten Schweizerbahnen aus der Mitbenutzung der Station Gossau vom 1. Januar 1890 bis 30. September 1893, gemäss bundesgerichtlichem Urteil vom 15. Oktober 1893	28,424	53	129,717	27	13,083,647	38
Summe .	.	.	.	.	**13,561,881**	**60**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1893.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	8,449,684	70		
7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.						
a. Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stammaktien von 1892:						
Fr. 945,000 I. Einzahlung auf 5400 Aktien zu 4 1/2 % vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1892 Fr. 10,800. —						
Fr. 5,000,000. — I. und II. Einzahlung auf 10,000 Aktien zu 4 1/2 % pro 1893 . . . . . „ 225,000. —						
Fr. 235,800. —						
ab: Ratazinse auf der II. Einzahlung pro 1893 „ 65,815. 10	169,984	90				
b. Entschädigung an den Verwaltungsrat der Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Schaffhausen für die ihm erlaufenen und noch erlaufenden Kosten, Rate pro 1893 . . .	12,666	65				
c. Anteil der Nordostbahn an der Abschreibung abgebrochener Geleise im Bahnhof Rorschach	6,403	98	189,055	53	8,638,740	23
8. Zur Verfügung der Aktionäre	.	.	.	.	4,923,141	37
Summe .	.	.	.	.	**13,561,881**	**60**

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige

vom Jahr

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Erlöse und Rückerstattungen Fr.	Cts.	Verwendungen zu Bauzwecken Fr.	Cts.	Zusammenzüge Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	TOTAL Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten	879	60	39,223	10	.	.	.	.	38,343	50
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	45,999	—	.	.	.	.	45,999	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	1,805	17	.	.	1,805	17		
2. Entschädigungen	9,637	14	387,993	14	.	.	378,356	—		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—	3,549	58	.	.	3,549	58		
4. Vermarkung	—	—	208	50	.	.	208	50		
5. Verschiedenes	—	—	1,189	09	.	.	1,189	09	385,108	34
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	223	65	454,848	79	454,625	14				
b. Tunnels	139	50	—	—	**139**	**50**				
c. Brücken und Durchlässe	5,399	56	86,867	96	81,468	40				
d. Beschotterung	1,900	25	145,073	55	143,173	30				
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	93	60	28,467	76	28,374	16				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	8	20	8	20				
g. Verschiedenes	—	—	3	50	3	50	707,513	20		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	303	10	120,630	41	120,327	31				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	392	95	168,694	37	168,301	42				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	7,664	73	317,900	96	310,236	23				
d. Legen des Oberbaues	4	05	37,367	91	37,363	86				
e. Verschiedenes	—	—	398	90	398	90	636,627	72		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	578	30	53,002	68	52,424	38				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	70,651	56	70,651	56				
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser-Beschaffung	8	55	21,700	10	21,691	55				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	18	05	3,618	24	3,600	19				
f. Wärterhäuser	1,708	55	44,892	55	43,184	—				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	141	25	23,243	70	23,102	45				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	214,654	13		
Übertrag	29,092	83	2,057,338	72	.	.	1,558,795	05	469,450	84

N.B. Die Zahl mit fetten Lettern bezeichnet eine Nettoeinnahme.

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn
1893.

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	29,092	83	2,057,338	72	.	.	1,558,795	05	469,450	84
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	14	15	13,218	91	13,204	76				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	2,157	82	144,382	15	142,224	33				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen .	—	—	254	50	254	50				
d. Einfriedigung und Barrieren . . .	1,848	55	33,133	93	31,285	38				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
							186,968	97	1,745,764	02
	33,113	35	2,248,328	21	.	.	.	.	2,215,214	86
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender . . .	299,559	08	421,679	58	.	.	122,120	50		
2. Personenwagen	21,632	—	366,401	17	.	.	344,769	17		
3. Gepäck- und Güterwagen . .	131,614	50	381,958	47	.	.	250,343	97		
	452,805	58	1,170,039	22	.	.	.	.	717,233	64
III. Mobiliar und Gerätschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung .	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	—	95	15,681	47	.	.	15,680	52		
3. Für den Stationsdienst . . .	1,661	85	5,629	67	.	.	3,967	82		
4. Für den Transportdienst . . .	—	—	17,580	49	.	.	17,580	49		
5. Für die Werkstätten	—	—	580	50	.	.	580	50		
6. Telegraphenapparate	139	70	7,267	98	.	.	7,128	28		
	1,802	50	46,740	11	.	.	.	.	44,937	61
	487,721	43	3,465,107	54	.	.	.	.	2,977,386	11
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	12,535	—	—	—	.	.	12,535	—		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	**132,352**	**72***	750	—	.	.	133,102	72		
C. Imprägnieranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	119,817	**72**	750	—	.	.	.	.	120,567	72
	367,903	71	3,465,857	54						
Total der Netto-Ausgaben .	.	.	.	.	.	.	.	.	**3,097,953**	**83**

* Fr. 68,221.— Erlöse und Rückerstattungen pro 1893
ab „ 200,573.72 Rückbuchung der von der Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Juni 1893 nicht genehmigten Wertabschreibungen im Jahr 1892.

Fr. 132,352.72

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoausgaben.

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Dielsdorf-Niederweningen.				Thalweil-	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.										
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	183,960	92			255	—			57,549	93
2. Bureaukosten	4,418	30			33	85			1,328	25
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	**692**	**93**			—	—			**255**	**15**
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	6,206	16			—	—			1,869	32
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—			—	—			—	—
6. Verschiedenes	957	81	194,850	26	—	—	288	85	511	65
B. Verzinsung des Baukapitals.										
1. Aktienkapital	—	—			—	—			—	—
2. Obligationen	—	—			—	—			—	—
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	641,948	60	641,948	60	—	—	—	—	69,209	60
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	8,855	15			1	10			288	05
2. Entschädigungen	992,876	69			1,772	72			52,693	17
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	12,956	55			—	—			736	95
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	1,583	55			61	10			—	—
5. Verschiedenes	2,837	60	1,019,109	54	56	24	1,891	16	5	—
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	657,851	51			2,579	99			31,600	—
b. Tunnels	83,567	47			—	—			1,253,517	65
c. Brücken und Durchlässe	995,618	15			—	—			19,200	—
d. Beschotterung	242,385	19			**89**	**20**			—	—
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	83,948	15			**85**	**20**			2,200	—
f. Fluss- und Uferbauten	6,613	10			—	—			25,100	—
g. Verschiedenes	31,807	75	2,101,791	32	—	—	2,405	59	720	15
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	487,643	82			**23**	**20**			—	—
b. Schienen und deren Befestigungsmittel.	469,420	56			**60**	**05**			—	—
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	160,873	54			44	05			—	—
d. Legen des Oberbaues	69,939	15			—	**55**			—	—
e. Verschiedenes	93	28	1,187,970	35	—	—	**39**	**75**	—	—
Übertrag	.	.	5,145,670	07	.	.	4,545	85	.	.

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Netto-Einnahmen.

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1893.

Zug.		Etzweilen-Schaffhausen.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		78,308	91			8,506	36			.	.	328,581	12		
		2,613	83			506	24			.	.	8,900	47		
		162	**28**			**37**	**52**			.	.	**1,147**	**88**		
		4,509	92			791	50			.	.	13,376	90		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
61,004	—	376	84	85,647	22	220	26	9,986	84	.	.	2,066	56	351,777	17
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
69,209	60	42,342	50	42,342	50	2,066	20	2,066	20	.	.	755,566	90	755,566	90
		—	—			—	—			.	.	9,144	30		
		443,805	35			—	—			.	.	1,491,147	93		
		8,397	95			—	—			.	.	22,091	45		
		—	—			—	—			.	.	1,644	65		
53,723	17	303	62	452,506	92	—	—	—	—	.	.	3,202	46	1,527,230	79
		370,634	88			—	—			1,062,666	38				
		369,131	—			—	—			1,706,216	12				
		455,795	84			—	—			1,470,613	99				
		14,986	13			—	—			257,282	12				
		22,700	—			—	—			108,762	95				
		—	—			—	—			31,713	10				
1,332,337	80	452	—	1,233,699	85	—	—	—	—	32,979	90	4,670,234	56		
		3,288	13			—	—			490,908	75				
		92,598	10			—	—			561,958	61				
		2,641	55			—	—			163,559	14				
		750	31			—	—			70,688	91				
—	—	—	—	99,278	09	—	—	—	—	93	28	1,287,208	69		
1,516,274	57	.	.	1,913,474	58	.	.	12,053	04	.	.	5,957,443	25	2,634,574	86

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Dielsdorf-Niederweningen.				Thalweil-	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr	Cts.
Übertrag .	.	.	5,145,670	07	.	.	4,545	85	.	.
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—			—	—			—	—
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	541,557	95			2	—			—	—
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine .	1,034	45			—	—			—	—
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	5,381	40			305	04			—	—
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	25.087	88			—	—			—	—
f. Wärterhäuser	79,782	99			—	—			—	—
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	3,500	—			1	10			—	—
h. Verschiedenes	—	—	656,344	67	—	—	301	94	—	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen . . .	13,223	26			—	—			—	—
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	21,931	51			—	—			—	—
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen .	5,020	55			—	—			—	—
d. Einfriedigung und Barrieren . .	67,024	47			328	20			—	—
e. Verschiedenes	100	10	107,299	89	—	—	328	20	—	—
			5,909,314	63			5,175	99		
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender . .	353,183	21			—	—			—	—
2. Personenwagen	394,336	18			—	—			—	—
3. Gepäck- und Güterwagen . .	196,026	13	943,545	52	—	—	—	—	—	—
III. Mobiliar und Gerätschaften										
1. Für die Allgemeine Verwaltung	—	—			—	—			—	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	—	—			—	30			—	—
3. Für den Stationsdienst . .	25,786	51			92	—			—	—
4. Für den Transportdienst . .	—	—			—	—			—	—
5. Für die Werkstätten . . .	—	—			—	—			—	—
6. Telegraphenapparate . . .	9,799	98	35,586	49	—	—	92	30	—	—
Total der Ausgaben .	.	.	**6,888,446**	**64**	.	.	**5,083**	**69**	.	.

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1893.

Zug.		Etzweilen-Schaffhausen.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1,516,274	57	.	.	1,913,474	58	.	.	12,053	04	.	.	5,957,443	25	2,634,574	86
		—	—			—	—			—	—				
		99,017	55			—				640,573	50				
		—	—			—	—			1,034	45				
		2	50			—	—			5,688	94				
		—	—			—	—			25,087	88				
		12,372	—			—	—			92,154	99				
		—	—			—	—			3,498	90				
—	—	97	75	111,489	80	—	—	—	—	97	75	768,136	41		
		—	—			—	—			13,223	26				
		66	—			—	—			21,997	51				
		2	40			—	—			5,022	95				
		25	19			—	—			67,377	86				
—	—	—	—	93	59	—	—	—	—	100	10	107,721	68	6,833,301	34
1,516,274	57			2,025,057	97			12,053	04					9,467,876	20
		7,917	57			—	—			.	.	361,100	78		
		736	97			—	—			.	.	395,073	15		
—	—	18,106	17	26,760	71	—	—	—	—	.	.	214,132	30	970,306	23
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	30		
		—	—			—	—			.	.	25,694	51		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—				.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	9,799	98	35,494	19
1,516,274	57	.	.	2,051,818	68	.	.	12,053	04	.	.	.	.	10,473,676	62

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1892**	.	.	.	.	12,757,059	26
II. **Kapitaleinzahlungen.**						
1. Einzahlungen auf das Gesellschaftskapital.						
Emission von 10,000 neuen Stammaktien à Fr. 500. — vom September 1892:						
Resteinzahlung auf 5,400 Aktien mit 65 % = Fr. 325. — per Aktie, Wert 31. Dezember 1893 . . .	.	.	1,755,000	—		
2. Einzahlungen auf Subventionsdarleihen.						
a) Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn.						
III. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 15. Februar 1893	330,000	—				
b) Subventionsdarleihen für die Linie Thalweil-Zug.						
II. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 1. Juli 1893	180,000	—				
c) Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaffhausen.						
II. Rate, Wert 1. Juni 1893	400,000	—	910,000	—		
			2,665,000	—		
III. **Zuwendungen aus dem Baukonto.**						
1. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Übertragung der Verwendungen für die per Ende 1892 unvollendet gebliebenen und pro 1893 zur definitiven Verbuchung gelangten Bauten auf die Baurechnung	.	.	1,663,719	93		
IV. **Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.**						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“:						
X. Amortisationsquote für das Jahr 1893 . . .	560,000	—				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Abschreibung beseitigter Bauobjekte im Jahr 1893 I. Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr. 3,993. 24 III. Mobiliar und Gerätschaften „ 134. 10	4,127	34				
3. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Rückbuchung der von der Generalversammlung vom 30. Juni 1893 nicht genehmigten Wertabschreibungen auf der Dampfbootunternehmung für den Zürichsee im Jahr 1892	200,573	72	363,553	62		
Übertrag .	.	.	4,692,273	55	12,757,059	26

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1893.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1893:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	2,248,328	21				
II. Rollmaterial	1,170,039	22				
III. Mobiliar und Gerätschaften	46,740	11	3,465,107	54		
2. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1893:						
a) Rechtsufrige Zürichseebahn	6,888,446	64				
b) Linie Dielsdorf-Niederweningen	5,083	69				
c) Linie Thalweil-Zug	1,516,274	57				
d) Linie Etzweilen-Schaffhausen	2,051,818	68				
e) Linie Eglisau-Schaffhausen	12,053	04	10,473,676	62		
3. Unvollendete Bauobjekte.						
Bauausgaben pro 1893	.	.	1,533,902	36	15,472,686	52
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Beteiligung bei der Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a) Bötzbergbahn:						
XXIV. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Mai 1893	150,000	—				
XXV. idem Wert 1. Okt. 1893	186,000	—				
	336,000	—				
b) Linie Koblenz-Stein:						
XII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Aug. 1893	25,000	—	361,000	—		
2. Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn:						
XXXVIII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Mai 1893	40,000	—				
ab: Übertrag auf den Konto „Zu amortisierende Verwendungen" für den Kostenbeitrag an die Aarebrücke bei Döttingen im Jahre 1892	50,000	—	÷ 10,000	—		
3. Beteiligung bei der Sihlthalbahn:						
Übertrag der Aktienbeteiligung der Nordostbahn auf den Konto „Eigene Wertpapiere"	.	.	÷ 100,000	—	251,000	—
III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Brutto-Bauausgaben pro 1893:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . .	.	.	.	.	750	—
Übertrag .	.	.	.	.	15,724,436	52

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	4,692,273	55	12,757,059	26
V. **Erlöse und Rückerstattungen.**						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Bisheriges Netz.						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	29,120	11				
II. Rollmaterial	452,805	58				
III. Mobiliar und Gerätschaften	1,668	40				
	483,594	09				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . . .	12,535	—				
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . .	68,221	—				
	80,756	—	564,350	09	5,256,623	64
Summe .	.	.	.	.	**18,013,682**	**90**

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag					15,724,436	52
IV. Zu amortisierende Verwendungen.						
Übertrag vom Konto „Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn:						
Abschreibung der Kapitaleinzahlung vom 11. Aug. 1892 per hälftigen Anteil der Nordostbahn an dem Baukostenbeitrag für die Aarebrücke bei Döttingen					50,000	—
					15,774,436	52
V. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1894					2,239,246	38
Ausweis über den Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1893.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	9,355,334	48				
b) Wertschriften	6,205,705	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften	851,402	38				
d) Materialvorräte	4,014,677	10				
e) Diverse Debitoren	166,982	36	20,594,101	32		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	2,444,393	70				
b) Spezialfonds	9,238,021	53				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,749,298	34				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	4,923,141	37	18,354,854	94		
Restbetrag wie oben			**2,239,246**	**38**		
Summe					**18,013,682**	**90**

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
A. Bisheriges Netz der Nordostbahn.						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	129,034,907	87				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1893, lt. Rechnung .	2,215,214	86	131,250,122	73		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	25,410,700	58				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1893, lt. Rechnung . .	717,233	64	26,127,934	22		
3. Mobiliar und Gerätschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,263,824	40				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1893, lt. Rechnung . .	44,937	61	2,308,762	01	159,686,818	96
B. Neue Linien.						
1. *Rechtsufrige Zürichseebahn.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	11,577,998	08				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1893, lt. Rechnung . .	6,888,446	64	18,466,444	72		
2. *Linie Dielsdorf-Niederweningen.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	889,893	86				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1893, lt. Rechnung . .	5,083	69	894,977	55		
3. *Linie Thalweil-Zug.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	888,872	85				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1893, lt. Rechnung . .	1,516,274	57	2,405,147	42		
4. *Linie Etzweilen-Schaffhausen.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	197,897	91				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1893, lt. Rechnung . .	2,051,818	68	2,249,716	59		
5. *Linie Eglisau-Schaffhausen.*						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . .	43,931	21				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1893, lt. Rechnung .	12,053	04	55,984	25	24,072,270	53
C. Unvollendete Bauobjekte.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . .	3,071,597	57				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1893, lt. Rechnung . .	1,533,902	36	4,605,499	93		
c. ab: Übertragungen auf den Baukonto im Jahr 1893 . .	.	.	1,663,719	93	2,941,780	—
					186,700,869	49
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a. Bötzbergbahn:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz.	11,814,000	—				
Betrag der geleisteten Einzahlungen im Jahr 1893, lt. Rechnung	336,000	—	12,150,000	—		
b. Linie Koblenz-Stein:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz .	2,250,000	—				
Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1893, lt. Rechnung	25,000	—	2,275,000	—		
			14,425,000	—		
2. Aargauische Südbahn.						
a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz.	5,975,000	—				
b. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1893, lt. Rechnung	40,000	—				
	6,015,000	—				
c. ab: Übertrag auf Konto „Zu amortisierende Verwendungen" für Kostenbeitrag an die Aarebrücke bei Döttingen im Jahr 1892	50,000	—	5,965,000	—		
Übertrag .	.	.	20,390,000	—	186,700,869	49

Gesellschaft auf 31. Dezember 1893.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 84,000 Aktien à Fr. 500.— . .	42,000,000	—				
2. Neue Stammaktien, 24,000 „ „ „ 500.— . .	12,000,000	—	54,000,000	—		
108,000 Aktien						
3. Prioritätsaktien, 52,000 „ „ „ 500.— . .	.	.	26,000,000	—	80,000,000	—
160,000 Aktien						
II. Konsolidierte Anleihen.						
A. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).						
1. 4% Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885 .	15,000,000	—				
2. 4% Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886 .	20,000,000	—				
3. 4% Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887 .	87,000,000	—				
4. 4% Anleihen von 7 Mill. Franken vom 1. Juni 1888 .	7,000,000	—				
5. 4% Anleihen von 5 Mill. Franken vom 1. März 1889 .	5,000,000	—				
6. 4½% Anleihen von 1,837,500 Franken v. 1. Januar 1892.	1,837,500	—	135,837,500	—		
B. 4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn.						
Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883 . . .	.	.	3,000,000	—		
C. Subventionsdarleihen.						
1. Mit einem Zinsfusse von 2½% bezw. 4½%:						
Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	—				
2. Mit einem Zinsfusse von 2%:						
Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn:						
a. Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . . . . . Fr. 4,130,000.—						
b. Betrag der Einzahlung im Jahr 1893, lt. Rechnung, III. Rate des Kantons Zürich „ 330,000.—	4,460,000	—				
3. Unverzinslich in den ersten 12 Jahren:						
Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen vom 30. September 1889	157,000	—				
4. Mit einem Zinsfusse von 3%:						
Subventionsdarleihen für die Linie Thalweil-Zug:						
a. Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . . . . . Fr. 1,630,000.—						
b. Betrag der Einzahlung im Jahr 1893 lt. Rechnung, II. Rate des Kantons Zürich „ 180,000.—	1,810,000	—				
5. Unverzinslich während 10 Jahren:						
Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaffhausen:						
a. Betrag der Einzahlung laut vorjähriger Bilanz . . . . . Fr. 400,000.—						
b. Betrag der Einzahlung im Jahr 1893, laut Rechnung, II. Rate . . . „ 400,000.—	800,000	—	10,877,000	—	149,714,500	—
Übertrag .	.	.	.	.	229,714,500	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	20,390,000	—	186,700,869	49
3. Linie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	500,000	—	20,890,000	—
III. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz . .	.	.	.	.	696,467	45
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn):						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz . . .	1,495,499	79				
b. ab: Betrag der Einnahmen im Jahr 1893, lt. Rechnung .	12,535	—	1,482,964	79		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen):						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	624,193	—				
b. Rückbuchung der von der Generalversammlung vom 30. Juni 1893 nicht genehmigten Wertabschreibungen im Jahr 1892	200,573	72				
	824,766	72				
c. ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1893	67,471	—	757,295	72		
3. Imprägnieranstalt.						
Betrag der restierenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	10,814	70	2,251,075	21
V. Zu amortisierende Verwendungen.						
a. Betrag der zu amortisierenden Verwendungen, lt. vorjähr. Bilanz	17,446,841	47				
b. hiezu: Anteil der Nordostbahn an dem Kostenbeitrag für die Aarebrücke bei Döttingen, lt. Rechnung . . .	50,000	—	17,496,841	47		
ab: X. Amortisationsquote lt. Amortisationsplan . . .	.	.	560,000	—	16,936,841	47
VI. Verfügbare Mittel.						
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Passivsaldo des Kassakonto	÷ 279,904	66				
b. Basler Depositenbank in Basel, Giro-Konto	25,220	—				
c. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuilles	8,610,019	14				
d. Schweizerische Kreditanstalt, Separat-Darleihenkonto .	1,000,000	—	9,355,334	48		
2. Wertschriften.						
Eigene Wertpapiere	.	.	6,205,705	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
a. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	819,346	49				
b. Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier) . . .	32,055	89	851,402	38		
4. Materialvorräte.						
a. Material-Konto (Vorräte an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	1,671,604	—				
b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorräte an Schienen, Schwellen etc.)	1,874,248	55				
c. Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	468,824	55	4,014,677	10		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis	.	.	166,982	36	20,594,101	32
Summe .	.	.	.	.	**248,069,354**	**94**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1893.

Kreditoren.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	.	.	229,714,500	—
III. Schwebende Schulden.							
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:							
a. des 4½ % Gemeinschafts-Anleihens vom 1. April 1874	Fr. 1,000. —						
b. des 4 % Anleihens von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860	„ 500. —						
c. des 4 % Anleihens von 5 Mill. Fr. vom 1. Juni 1862	„ 1,000. —	2,500	—				
2. Ausstehende Coupons, Gutscheine und Ratazinse		1,540,204	54				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungskassen und Kautionen der Angestellten:							
a. der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten	Fr. 66,948. 85						
b. der Krankenkasse der Nordostbahn-Arbeiter	„ 536. 12						
c. der Barkautionen von Beamten und Angestellten	„ 274. 95						
d. der Kautionskasse der Güterarbeiter . .	„ 407. 05	68,166	97				
4. Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten		142,981	32				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren: Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis		690,540	87	2,444,393	70		
IV. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfonds der Nordostbahn . . .		7,956,711	99				
2. Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern		284,656	09				
3. Versicherungsfonds		996,653	45	9,238,021	53		
V. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung		.	.	1,749,298	34		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn		.	.	4,923,141	37	18,354,854	94
Summe .		.	.	.	.	**248,069,354**	**94**

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

per 31. Dezember 1893.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	18,640	—		
2. Konferenzkosten des schweizerischen Eisenbahnverbandes pro 1893 . .	29,059	71		
3. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn) . . .	119,282	65		
Summe .	.	.	**166,982**	**36**
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bötzbergbahn, abzüglich unvollendete Bauobjekte	219,129	44		
2. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	4,397	27		
3. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	22,632	95		
4. Barkautionen für Frachtenkredite	1,100	—		
5. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	25,465	21		
6. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	393,268	55		
7. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	24,547	45		
Summe .	.	.	**690,540**	**87**

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1893.

---

1. **Rechnung über den Erneuerungsfonds.**
2. **Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.**
3. **Rechnung über den Versicherungsfonds.**
4. **Rechnungen über die Nebengeschäfte.**
   - *A.* Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
   - *B.* Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
   - *C.* Betrieb der Imprägnieranstalt.
5. **Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.**
   (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
6. **Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Dielsdorf-Niederweningen von 1889/93.**

Rechnung über den Erneuerungsfonds

vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. **Saldo-Vortrag vom Jahr 1892**	.	.	8,331,390	85		
ab: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1893 für Übertrag des im Jahr 1892 dem Erneuerungsfonds einverleibten Aktivsaldos des Reservefonds der ehem. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern vom 31. Dezember 1891 auf Separatkonto	.	.	331,390	85	8,000,000	—
II. **Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag** pro 1893 gemäss Regulativ vom 31. August 1893:						
A. Für Erneuerung des Oberbaues.						
1. Eigenes Netz.						
a. Schienen und Kleineisenzeug, Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen: Lokom.-Kil. 4,748,103 abzüglich Linie Altstetten - Zug - Luzern „ „ 507,647 Lokom.-Kil. 4,240,456 à 8 Cts.	339,236	48				
b. Schwellen: Einfache Bahn (zweigeleisige Bahn doppelt gerechnet) Bahnkilometer 734 abzüglich Linie Altstetten-Zug-Luzern . „ 64,3 Bahnkilometer 669,7 à 500 Fr.	334,850	—	674,086	48		
2. Gemeinschaftsbahnen.						
a. Schienen u. Kleineisenzeug, Weichen, Kreuzungen, u.s.w.: für Bötzbergbahn, Lokom.-Kil. 732,403 à 8 Cts. = Fr. 58,592. 24 Cts. / 2	29,296	12				
für Aarg. Südbahn, Lokom.-Kil. 464,542 à 8 Cts. = Fr. 37,163. 36 Cts. / 2	18,581	68				
	47,877	80				
b. Schwellen (zweigeleisige Bahn doppelt gerechnet): für Bötzbergbahn, Bahnkilom. 88 à Fr. 500 = Fr. 44,000 / 2	22,000	—				
für Aarg. Südbahn, „ 68 à Fr. 500 = Fr. 34,000 / 2	17,000	—				
	39,000	—	86,877	80		
B. Für Erneuerung des Rollmaterials.			760,964	28		
a. Für jeden auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Lokomotivkilometer, einschliesslich Rangierdienst 6,442,287 à 5 Cts.	322,114	35				
b. Für jeden auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Wagenachsenkilometer 108,113,430 à 0,2 Cts.	216,226	86	538,341	21		
Übertrag .	.	.	1,299,305	49	8,000,000	—

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
1893.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel . . .	328,871	23				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen . . .	507,727	20				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	99,258	99	935,857	42		
Hievon ab:						
1. Aversalentschädigung der Gotthardbahn für Oberbau-Materialerneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund)	7,830	—				
2. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	100,000	—	107,830	—		
			828,027	42		
Im fernern ab:						
Vergütung der „Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern" für die Erneuerung des Oberbaues auf dieser Linie im Jahr 1893, abzüglich der Aversalentschädigung der Gotthardbahn . .		.	46,734	76	781,292	66
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfcylindern, Achsen, Rädern und Bandagen . . .	63,695	37				
2. Abschreibung der fünf ausrangierten Lokomotiven $A^{2\,T}$ 5, 60/61 und $C^{3\,T}$ 124/125, abzüglich Altmaterialwert .	278,136	08				
3. Abschreibung von Reservestücken ausrangierter Lokomotivtypen, abzüglich Altmaterialwert	2,240	76	344,072	21		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	4,923	51				
2. Abschreibung der zwei ausrangierten Personenwagen B^{C} 1101 und C^{4} 1613, abzüglich Altmaterialwert . .	20,358	—				
3. Umbau der 20 Personenwagen A^{B} 179/190 und B 451/58 auf grössern Radstand mit neuen Achsen, Tragfedern, Achsbüchsen, Kupplungen und Dampfheizung, Quote zu Lasten des Erneuerungsfonds	54,609	81	79,891	32		
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	9,637	44				
Übertrag .	9,637	44	423,963	53	781,292	66

Rechnung über den Erneuerungsfonds der

vom Jahr

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.							
Übertrag .		.	.	1,299,305	49	8,000,000	—
C. Für Erneuerung der Schiffe.							
6 % des Bilanzwertes der Dampf- und Schleppboote per Ende 1892:							
1. Auf dem Bodensee von . .	Fr. 1,397,092. 02	83,825	52				
2. Auf dem Zürichsee von . .	„ 614,925. 80	36,895	56				
	Fr. 2,012,017. 82			120,721	08		
D. Für aussergewöhnliche Schädigungen der Bahn und Abschreibungen, sowie ausserordentliche Anschaffungen oder Installationen		.	.	40,000	—	1,460,026	57
Summe .		.	.	.	.	**9,460,026**	**57**

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
1893.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag.	9,637	44	423,963	53	781,292	66
2. Abschreibung der 27 ausrangierten Güterwagen K 4100, 4128, 9708, 9713, K¹ 4617, K^c 3028/29, 3046, 3065/66, 3072, 3093/94, 3107, 3111, 3118/20, 3129, 3133, 3140, 3147, L 9516/17, 9629, 9664 und 9689, abzüglich Altmaterialwert und Vergütungen fremder Bahnen für K 4100, 9708 und K¹ 4617	92,376	30				
3. Abschreibung der 8 vom Fahrdienst zurückgezogenen und für Stationszwecke reservierten Güterwagen K^c 3040, 3080, 3089, 3106, 3114, L 9518, 9680 und 9693 auf den Altmaterialwert	27,363	40	129,377	14	553,340	67
III. **Erneuerung der Schiffe.**						
a. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.						
Abschreibung des Mindererlöses für das verkaufte Schleppboot „Schwan“	.	.	5,535	—		
b. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.						
1. Hauptreparatur des Dampfbootes „Concordia“ . .	28,681	46				
ab: zu Lasten der Dampfbootbetriebsrechnung . .	6,955	—				
	21,726	46				
2. Abschreibung der ausser Betrieb gesetzten Dampfboote „Linth-Escher“ und „Stadt Zürich“ auf den Altmaterialwert:						
Dampfboot „Linth-Escher“ . . . Fr. 62,621. —						
„ „Stadt Zürich“, Rest . . „ 4,000. —	66,621	—				
3. Abschreibung der 3 ausrangierten hölzernen Schleppschiffe No. 3, 21 und 23	100	—	88,447	46	93,982	46
IV. **Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit.**						
1. Neue Bremsgestänge für Westinghouse-Bremsen an 33 Personen- und 10 Gepäckwagen	.	.	15,722	57		
2. Metallene Dampfheizungs-Kuppelungen (Probestücke) .	.	.	603	30	16,325	87
V. **Hälftiger Anteil der Nordostbahn an den Kosten der Oberbauerneuerung auf den Gemeinschaftsbahnen.**						
1. Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein Fr. 82,973. 74 / 2	.	.	41,486	87		
2. Aargauische Südbahn . . . . Fr. 33,772. 10 / 2	.	.	16,886	05	58,372	92
					1,503,314	58
VI. **Saldo-Vortrag** auf 1. Januar 1894	.	.	.	.	7,956,711	99
Summe .	.	.	.	.	**9,460,026**	**57**

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

Beilage 2.

Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern

vom Jahr 1893.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Übertrag aus dem Erneuerungsfonds der Nordostbahn,				
für den diesem Konto im Jahr 1892 einverleibten Aktivsaldo des Reservefonds der ehemaligen Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1891, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1893	.	.	331,390	85
Summe .	.	.	**331,390**	**85**
Ausgaben.				
I. **Erneuerung des Oberbaues.**				
Vergütung an den Erneuerungsfonds der Nordostbahn:				
a. für Schienen und deren Befestigungsmittel	18,367	53		
b. für Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	35,672	46		
c. für Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben u. s. w.	524	77		
	54,564	76		
ab: Aversalentschädigung der Gotthardbahn für die Oberbaumaterial-Erneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund) . .	7,830	—	46,734	76
II. **Saldo-Vortrag** auf 1. Januar 1894	.	.	284,656	09
Summe .	.	.	**331,390**	**85**

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

Rechnung über den Versicherungsfonds

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1893.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. **Saldo-Vortrag** vom Jahr 1892	.	.	.	.	806,886	97
II. **Einlage aus dem Betriebsertrag** pro 1893	.	.	.	.	300,000	—
Summe .	.	.	.	.	**1,106,886**	**97**
Ausgaben.						
I. **Vergütung an die Gewinn- und Verlustrechnung** gemäss § 4 des Regulativs für den Versicherungsfonds für die der Betriebsrechnung und den Rechnungen über die Hülfs- und Nebengeschäfte pro 1893 direkt belasteten Ausgaben für Unfallentschädigungen und Materialschäden über den Jahresbetrag von Fr. 75,000 hinaus, nämlich:						
a. Unfallentschädigungen	169,325	47				
b. Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial .	14,667	65				
	183,993	12				
abzüglich zu Lasten der Betriebsrechnung verbleibende .	75,000	—	108,993	12		
II. **Beteiligung der Nordostbahn an Entschädigungen aus Unfällen auf der Jura-Simplon-Bahn** gemäss Übereinkommen vom 5. September 1885 mit den schweizerischen Hauptbahnen über gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle:						
Verzugszinse auf den pro 1892 verrechneten Beteiligungsquoten lt. I. Abrechnung,						
a. für den Unfall bei Mönchenstein	743	50				
b. für den Unfall bei Zollikofen	496	90	1,240	40		
					110,233	52
III. **Saldo-Vortrag** auf 1. Januar 1894	.	.	.	.	996,653	45
Summe .	.	.	.	.	**1,106,886**	**97**

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

Rechnungen über die Nebengeschäfte der

vom Jahr

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		115,823	62		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 5,278. 69				
b. Von Tieren	„ 8,859. 35				
c. Von Gütern	„ 408,358. 60	422,496	64		
3. Verschiedene Einnahmen		161	86		
Summe der Einnahmen		.	.	**538,482**	**12**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals		15,106	45		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals		132,290	49		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		2,983	80		
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		3,432	91		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter		3,715	80		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen		54,431	20		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		121,688	78		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		60,296	95		
10. Assekuranzprämien		11,461	70		
11. Verschiedenes		15,851	19		
Summe der Ausgaben		.	.	**431,259**	**27**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		538,482	12		
Die **Ausgaben** betragen		431,259	27		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1893		.	.	107,222	85
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben		.	.	5,535	—*
Netto-Ertrag pro 1893		.	.	**101,687**	**85**

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

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

1893.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		437,281	39		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 9,448. 75				
b. Von Tieren	„ 3,374. 40				
c. Von Gütern	„ 162,401. 76	175,224	91		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs		8,771	75		
4. Verschiedene Einnahmen		2,810	—		
Summe der Einnahmen		.	.	**624,088**	**05**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals		19,167	70		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals		232,438	79		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		3,555	35		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars		6,353	76		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		8,878	55		
7. Brennmaterial für die Schiffe		120,037	67		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		10,591	06		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		69,273	27		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren		13,085	67		
11. Ersatzleistungen		251	60		
12. Verschiedenes		25,724	40		
Summe der Ausgaben		.	.	**524,357**	**82**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		624,088	05		
Die **Ausgaben** betragen		524,357	82		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1893		.	.	99,730	23
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben		.	.	88,447	46*
Netto-Ertrag pro 1893		.	.	**11,282**	**77**

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

Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1893.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
C. Betrieb der Imprägnieranstalt.				
Einnahmen.				
1. Saldo-Vortrag vom Jahre 1892	.	.	5,475	23
2. Arbeiten für die eigene Unternehmung	3,880	74		
3. Arbeiten für Privaten	1,851	75		
4. Verschiedenes	15	—	5,747	49
Summe	.	.	**11,222**	**72**
Ausgaben.				
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung	273	72		
2. Besoldungen und Löhne	1,985	10		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc.	121	80		
4. Betriebsmaterialien	298	95		
5. Unterhalt des Gebäudes, der Maschinen und Geleise etc.	2,692	72		
6. Verzinsung des restierenden Anlagekapitals per Ende 1892 Fr. 10,814. 70 à 5 %	540	72		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz	2,836	71	8,749	72
8. Saldo-Übertrag auf die Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb	.	.	2,473	—
Summe	.	.	**11,222**	**72**

NB. Der Betrieb der Imprägnieranstalt musste wegen Abbruch des Gebäudes infolge der Bahnhoferweiterung Zürich ab 25. Januar 1893 sistiert werden.

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, geordnet nach den Bauobjekten, pro 1893.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	A. Verwendungen zu Bauzwecken.				
	a) Bisheriges Netz.				
	Stammnetz.				
1. Konstanz:	Anteil der Nordostbahn an den Ausgaben für Verriegelung der Weichen und Signale	75,967	89		
2. Kreuzlingen:	Einrichtung der Gasbeleuchtung auf der Station . . . . (vide auch Pos. 69)	2,450	64		
3. Romanshorn:	Erweiterung des Rangierbahnhofes mit Vermehrung der Rangier- und Ausziehgeleise um 4460 *m* nutzbare Länge, Erstellen eines Ausziehgeleises von 370 *m* Länge und eines direkten Verbindungsgeleises zwischen der Linie Winterthur-Romanshorn und dem Rangierbahnhof von 537 *m* Länge; Erwerb sämtlichen Landes samt Gebäulichkeiten zwischen dem See, der Aach und der Strasse zur Schiffswerfte einer- und zwischen der Linie Winterthur-Romanshorn, dem Verbindungsgeleise und der Linie Romanshorn-Rorschach anderseits; Erstellen einer 12 *m* weiten Brücke über die Salmsacher Aach in Eisenkonstruktion mit steinernen Widerlagern für das Ausziehgeleise . . . . . (vide auch Pos. 54)	609,117	59		
	Erstellen einer 60 *m* langen Geleiseverbindung mit 2 Drehscheiben bei der provisorischen Wagenreparaturwerkstätte . . .	4,525	47		
4. Rorschach:	Erstellung einer Einfriedigung bei Kil. 96,600 längs dem Seehofgarten	311	—		
5. Frauenfeld:	Aufstellen eines zweiten Wasserkrahns am Ostende der Station .	1,937	—		
6. Winterthur:	Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes, bestehend in Erweiterung der Rangier- und Gütergeleise um 3750 *m* nutzbare Länge, Erstellen eines Ausziehgeleises von 423 *m* Nutzlänge, einer Holz- und Verladerampe von 115 *m* Länge, Überführung der Briggerstrasse über die Winterthur-Koblenzerlinie und den Bahnhof und Entwässerung des Güterbahnhofes durch Kanalisation (vide auch Pos. 50)	781,050	11		
	Erstellung eines Unterkunftlokals für die Aufsichtsbeamten, Wagenkontrolleure und Wagenwärter in erweiterten Rangierbahnhof (vide auch Pos. 50)	7,988	18		
	Erstellen einer zweiten Wasserzuleitung zur Lokomotivremise im Beigenacker	592	25		
7. Hettlingen:	Verlängerung des Stumpengeleises um 16.4 *m*	755	23		
8. Dachsen:	Verlängerung des Stumpengeleises um 156.6 *m*	3,608	04		
9. Kemptthal:	Erstellung eines Ventilbrunnens mit Zweigleitung in die Küche des Stationsgebäudes	2,472	71		
10. Dietlikon:	Erstellung eines Ventilbrunnens auf der Station im Anschlusse an die dortige Wasserversorgung	1,345	95		
11. Glattbrugg:	Erweiterung des Vorplatzes, sowie Verlängerung des Ausweichgeleises um 56 *m* und des Stumpengeleises um 59 *m* nutzbare Länge infolge Einführung eines Verbindungsgeleises mit dem Etablissement Hüni-Landis	4,843	37		
12. Rümlang:	Erstellung eines Ventilbrunnens im Anschluss an die dortige Wasserversorgung	1,067	90		
13. Niederhasli:	Durchgehendmachung des Stumpengeleises und Anlage eines neuen Stumpengeleises von 70 *m* Länge in der Richtung nach Oberglatt	6,419	45		
	Erstellung eines Sodbrunnens	681	92		
	Übertrag .	1,505,134	70		

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag		1,505,134	70		
14. Zürich:	Telephonverbindung zwischen den Bureaux der Güterverwaltung, des Chefs der Versandtexpedition, des Schaffnermeisters und der Schriftenbesorger		835	04		
	Telephonverbindung vom Bureau der Bahnhofinspektion im Personenbahnhof zum Inspektionsbureau im Rangierbahnhof und von da zum Centralapparat II und zum Wärterposten am Schrägweg		944	83		
15. Turgi:	Erstellung eines Vorsignals bei Kil. 27,92 gegen Brugg		781	34		
16. Brugg:	Einrichtung eines Maschinendepots, bestehend in Auffüllung und Planie, Erstellung von Kohlenlagerplätzen, 628 *m* nutzbare Geleiseanlage, 1 Drehscheibe von 12 *m* Durchmesser mit Drehscheibenquergeleise von 122 *m* Länge, neue Lokomotivremise für 12 Maschinen, 46,71 *m* lang, 22,08 *m* breit, Anbau an die bisherige Remise 7,11 *m* lang, 5,07 *m* breit, Lokomotivremisen-Geleise von 541,6 *m* Länge (vide auch Pos. 51)		177,031	35		
	Glockensignaleinrichtung für die Strecke Brugg-Pratteln auf dem Gebiete des Bahnhofes Brugg		874	46		
17. Ruppersweil:	Verriegelung der Weichen und Signale		49,908	17		
18. Aarau:	Wasserzuleitung in die 2 Küchen des Güterschuppens und Anbringen eines laufenden Brunnens an der äussern Seite des Güterschuppens		656	40		
	Einführung der Blocksignaleinrichtung der Schweiz. Centralbahn von Olten her		2,367	15		
19. Koblenz:	Stationserweiterung infolge Einführung der Linie Koblenz-Stein, bestehend in: Erstellen zweier neuen Stumpengeleise von 148.7 *m* Nutzlänge, eines neuen Wag- und Rampengeleises von 82.3 *m* Nutzlänge, Durchgehendmachung des Stumpengeleises und Verlängerung der Nebengeleise um 198.8 *m* nutzbare Länge; Anlage des Verladeplatzes links der Station mit Verlegung der Staatsstrasse, Erstellung einer besondern Verladerampe, Vergrösserung des Güterschuppens, Anbringen eines Vordaches am Aufnahmsgebäude, Erstellen eines Mittelperrons zwischen Geleise II und III, sowie Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 50 und 53)		273,814	18		
20. Offene Bahn:	Erstellung elektrischer Glockensignale auf den Strecken:					
	a) Romanshorn-Wiesendangen	Fr. 32,230. 26				
	b) Winterthur-Hettlingen	„ 3,334. —				
	c) Winterthur-Oerlikon	„ 19,377. 02				
	d) Altstetten-Aarau	„ 28,259. 56	83,200	84		
	Einrichtung für Durchführung der telegraphischen Zugsrückmeldung auf den Strecken:					
	a) Romanshorn-Winterthur	Fr. 226. 36				
	b) Winterthur-Zürich	„ 1,651. 77				
	c) Zürich-Brugg-Aarau	„ 1,915. 70	3,793	83		
	(vide auch Pos. 53)					
	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Kil. 8,543 zwischen Schlieren und Dietikon mit Soodbrunnen		8,880	64		
	Erstellung eisener Zugbarrieren bei:					
	a) Kil. 86,280 bei Egnach	Fr. 694. 02				
	b) „ 73,783 bei Amrisweil	„ 818 64				
	c) „ 37,960 zur Einfahrt in das Grundstück von Guttersohn bei der Hauptstrassenüberfahrt Station Islikon (hölzerner Schlagbaum)	„ 472. 31				
	Übertrag	Fr. 1,984. 97	2,108,222	93		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1893.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag . Fr. 1,984. 97	2,108,222	93		
20. Offene Bahn:	Erstellung eiserner Zugbarrieren bei:				
	d) Kil. 51,065 Hettlingen-Schaffhausen . . „ 512. 26				
	e) „ 6,260 Oerlikon-Oberglatt . . . „ 835. 03				
	f) „ 17,126 Oberglatt-Dielsdorf . . . „ 966. 42				
	g) „ 17,927 Bülach-Niederglatt . . . „ 782. 66				
	h) „ 11,430 bei Dietikon . . . . . „ 972. 85				
	i) „ 27,245 „ Turgi . . . . . „ 1,069. 06				
	k) „ 27,660 „ „ . . . . . „ 1,305. 35				
	l) „ 27,750 „ „ . . . . . „ 1,267. 20				
	m) „ 43,218 Brugg-Ruppersweil . . . „ 766, 19				
	n) „ 43,347 Station Ruppersweil . . . „ 621, 67				
	o) „ 43,480 „ „ . . . . . „ 966, 32	12,049	98	2,120,272	91
	(vide auch Pos. 56.)				
	Linksufrige Zürichseebahn.				
21. Wollishofen:	Erstellung eines Petrolmagazins, gemauert, 11,62 *m* lang, 6,62 *m* breit und 4,5 *m* hoch	6,361	14		
	Belastung für s. Z. zur Stationserweiterung verwendetes Streueland von Ord.-No. 9—11, Gemarkung Wollishofen . . .	4,650	80		
22. Rüschlikon:	Zuleitung von Quellwasser in die Küche des Stationsgebäudes im Anschluss an die dortige Wasserversorgung	149	10		
23. Au:	Einrichtung der Station für den Güterdienst, bestehend in Erweiterung der Geleiseanlage durch Erstellen eines Gütergeleises von 69 *m* und eines Stumpengeleises von 62 *m* nutzbarer Länge, sowie eines Güterschuppens und einer Brückenwage . . .	29,238	74		
	(vide auch Pos. 50)				
24. Horgen:	Erweiterung der Centralanlage durch Einrichtung von 2 Fahrstrassen durch Geleise III	4,997	28		
25. Wädensweil:	Erstellung eines Anbaues an den Güterschuppen für die Erweiterung der Bureaux der Güterexpedition mit Unterkunftslokal für die Güterarbeiter	5,103	03		
	(vide auch Pos. 50)				
26. Pfäffikon (Schwyz):	Erstellung eines Anbaues an das Stationsgebäude zur Gewinnung von Bureaux-Räumlichkeiten	3,961	32		
	(vide auch Pos. 50)				
27. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Kil. 3,042 zwischen Wiedikon und Enge mit Wasserversorgung	9,031	89		
	Erstellung eiserner Schlagbaumbarrieren bei:				
	a) Kil. 6,590 bei Wollishofen (hölz. Schlagbäume) Fr. 368. 99				
	b) „ 27,760 Station Richtersweil . . . „ 1,033. 43				
	c) „ 33,253 „ Pfäffikon (Schwyz) . . „ 1,131. 55				
	d) „ 33,660 „ „ „ . . „ 550. 96	3,084	93	66,578	23
	(vide auch Pos. 58)				
	Linie Winterthur-Koblenz.				
28. Embrach:	Vergrösserung des Güterschuppens durch Anbau und Verlängerung der Rampe	5,358	33		
29. Offene Bahn:	Erstellung elektrischer Glockensignale auf der Strecke Winterthur-Töss	521	23		
	Erstellung einer eisernen Schlagbaumbarriere bei Kil. 47,950 östlich der Station Koblenz	698	27	6,577	83
	(vide auch Pos. 60)				
	Übertrag .	.	.	2,193,428	97

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	2,193,428	97
	Linie Effretikon-Hinweil.				
30. Illnau:	Erweiterung der Dienstwohnung durch Erstellung eines Dachzimmers	274	55		
31. Hinweil:	Verlängerung des Güterschuppenstumpengeleises um 27 *m* . .	451	74	726	29
	Linie Sulgen-Gossau.				
32. Kradolf:	Erstellung eines Stumpengeleises von 78,7 *m* Länge mit Weichenverbindung auf dem Verladeplatz		.	2,586	30
	Ehemalige Nationalbahn.				
33. Dättwyl:	Vergrösserung des Güterschuppens durch einen Anbau . . .	4,757	19		
34. Mägenwyl:	Erstellung eines Stumpengeleises von 55 *m* nutzbarer Länge in Verlängerung des I. Geleises in östlicher Richtung . . .	2,157	80		
35. Suhr:	Erstellung eines Ventilbrunnens mit Zweigleitung in die Küche des Stationsgebäudes, sowie eines Hydranten mit Wassermesser für die Wagenwäsche im Anschluss an die dortige Wasserversorgung, 1/2 N. O. B.-Anteil	748	44		
36. Offene Bahn:	Erwerbung eines Sicherheitsstreifens von Kil. 15,175 – 15,300 bei Güttighausen links der Bahn	202	—		
	Erstellung elektrischer Glockensignale auf der Strecke Suhr-Aarau, 1/2 N. O. B.-Anteil	1,557	81	9,423	24
	Linie Zürich-Zug-Luzern.				
37. Mettmenstetten:	Erstellung einer Zweigleitung in die Küche des Stationsgebäudes im Anschluss an die dortige Wasserversorgung	162	02		
38. Knonau:	Dasselbe	1,224	07		
39. Koller- und Sumpfweichen bei Zug:	Verriegelung der Weichen und Signale	23,736	24		
40. Rothkreuz:	Einführung der elektrischen Glockensignale der Aargauischen Südbahn, 1/2 N. O. B.-Anteil	448	92		
41. Offene Bahn:	Einrichtung für die Durchführung der telegraphischen Zugsrückmeldung unter Erstellung einer Schleife in die Leitung Affoltern-Zug für die direkte telegraphische Verbindung zwischen den Stationen Knonau und Cham . . . . . (vide auch Pos. 53)	6,353	70		
	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Kil. 55,830 zwischen Gisikon und Ebikon mit Soodbrunnen	8,435	61		
	Erstellung eiserner Schlagbaumbarrieren bei:				
	a) Kil. 24,5 bei Station Affoltern a./A. . . Fr. 691. 30				
	b) „ 36,371 im Kollerdreieck bei Zug . . „ 558. —				
	c) „ 36,400 „ „ „ „ . . „ 553. 55	1,802	85	42,163	41
	(vide auch Pos. 63)			2,248,328	21
	Rollmaterial.				
42. Lokomotiven:	Anschaffung von 6 Schnellzugslokomotiven A^{3T} No. 83-88 mit Luftdruckbremse, Geschwindigkeitsmesser und Einrichtung für Dampfheizung	365,424	22		
43. Personenwagen:	Anschaffung von 20 neuen Personenwagen:				
	a) 10 Stück I. und II. Klasse A^{B3} No. 271-280, ohne Oberlicht, mit Abtritt, Westinghousebremse, Notsignal, Dampfheizung und Gasbeleuchtung	193,839	34		
	b) 10 Stück III. Kl. C^{3} No. 1531—1540, ohne Abtritt, mit Westinghousebremse und Dampfheizung	114,862	21		
	Übertrag .	674,125	77	2,248,328	21

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1893.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	674,125	77	2,248,328	21
44. Gepäckwagen:	Anschaffung von 2 Gepäckwagen No. 2095/6 mit Luftdruckbremse und Dampfheizung	12,988	10		
45. Güterwagen:	Anschaffung von 2 dreiachsigen Spezial-Plattformwagen 0^2 No. 2921/22	10,014	72		
	Anschaffung von 100 gedeckten Normalgüterwagen K^{RI} No. 5201 bis 5300 mit Handbremse und Bremshütte	341,605	32		
	Einrichtung des Güterwagens 0 No. 8201 in einen Gastransportwagen mit 3 geschweissten Gaskesseln	7,812	50		
46. Kontinuierliche Luftdruckbremsen:	Ausrüstung von 18 Lokomotiven B^{2T} No. 20, 25, 30, 35/49 mit kompletter Garnitur (Wenger-Westinghousebremse) . . .	40,106	67		
	Ausrüstung der 6 Lokomotiven C^{2T} No. 111/116 mit der Westinghousebremse	10,565	44		
	Ausrüstung der 16 Lokomotiven A^{3T} No. 71/80, und B^{2T} Nr. 24, 28, 33, 36, 37 und 43 mit dem Westinghouse-Schnellbremshahn mit Ausgleichvorrichtung	3,902	50		
	Ausrüstung der umgebauten 20 Personenwagen:				
	A^B Nr. 179/182 mit der doppelten Westinghousebremse und der Signal- und Notbremseinrichtung . . . Fr. 3,237. 20				
	A^B No. 183/190 und B No. 451/58 mit der Westinghousebremse (einfache) . . . . . „ 9,903. 20	13,140	40		
	(vide auch Pos. 47)				
	Ausrüstung der 2 Personenwagen A^B No. 128 und C No. 1403 mit der Westinghousebremse	1,527	90		
	Ausrüstung folgender Personen- und Gepäckwagen mit der Westinghousebremse und der Doppelbremskuppelung:				
	a) 33 Personenwagen: A^{B4} No. 302 und 321, B^C No. 843/847. C No. 1239/1255, 1302/4, C^4 No. 1629, 1630, 1632, 1635, 1636/7	32,463	92		
	b) 10 Gepäckwagen F No. 2041—2050	8,658	49		
	Ausrüstung der 6 Güterwagen G^{RI} No. 2301—2306 mit der nicht automatischen Regulierbremse	879	34		
47. Dampfheizung:	Einrichtung der Dampfheizung an den 12 Lokomotiven No 65, 66, 102, 104—106, 111—116	1,680	75		
	Mehrwert der an den umgebauten 20 Personenwagen A^B No. 179/90 und B No. 451/458 angebrachten Dampfheizungs-Einrichtungen, gegenüber der beseitigten bisherigen Luftheizungsanlage . .	7,192	60		
	(vide auch Pos. 46)				
48. Ausrüstungsgegenstände:	Anschaffung von 30 Abrittkübeln für Personenwagen für die Vorkehren gegen die Cholera	3,374	80	1,170,039	22
	Mobiliar und Gerätschaften.				
49. Bahnaufsichtsdienst:	Anschaffung von 25 M T Wagen No. 9427/9451	15,681	47		
50. Stationsdienst:	Inventarvermehrung infolge Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes in Winterthur	669	62		
	(vide auch Pos. 6)				
	Inventarausrüstung des neuen Unterkunftlokals für die Aufsichtsbeamten, Wagenkontrolleure und Wagenwärter im erweiterten Rangierbahnhof Winterthur	679	40		
	(vide auch Pos. 6)				
	Anschaffung einer eisernen Geldkasse für die Einnehmerei in Zürich	250	—		
	Übertrag .	17,280	49	3,418,367	43

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	17,280	49	3,418,367	43
50. Stationsdienst:	Inventarvermehrung auf Station Koblenz infolge Erweiterung der Station wegen Einführung der Linie Koblenz-Stein . . . (vide auch Pos. 19 und 53)	649	48		
	Inventarvermehrung für Station Au infolge Einrichtung dieser Station für den Güterdienst . . . . . (vide auch Pos. 23)	796	22		
	Inventarvermehrung auf Station Wädensweil infolge Erstellung eines Anbaues an den Güterschuppen zur Gewinnung von Bureauräumlichkeiten . . . . . (vide auch Pos. 25)	550	—		
	Inventarvermehrung für die Station Pfäffikon-Schwyz infolge Erstellung eines Bureauanbaues . . . . . (vide auch Pos. 26)	184	95		
	Zuteilung von auf den Altmaterialwert abgeschriebenen 8 Güterwagen an den Stationsdienst:				
	Romanshorn 3 Wagen à Fr. 200. — . . . Fr. 600. —				
	Zürich 3 „ „ „ 250. — . . . „ 750. —				
	Rothkreuz 2 „ „ „ 250. - . . . „ 500. —	1,850	—		
51. Transportdienst:	Inventarausrüstung des neuen Maschinendepots in Brugg . . (vide auch Pos. 16)	17,483	49		
	Inventarvermehrung für die Wagenvisiteure in Zürich und Luzern durch Zuteilung von Hornwinden, Hebeisen etc. aus dem Vorrat der Reserveausrüstungsgegenstände für Lokomotiven . . (vide auch Pos. 68)	97	—		
52. Werkstätten.	Anschaffung einer Schmirgelschleifmaschine für die Werkstätte Zürich	580	50		
53. Telegraphenapparate:	Vermehrung des Telegrapheninventars auf folgenden Stationen infolge Durchführung der telegraphischen Zugsrückmeldung:				
	Amrisweil . . . . . Fr. 459. 22				
	Sulgen . : . . . . . „ 455. 90				
	Weinfelden . . . . . „ 747. 87				
	Kemptthal . . . . . „ 793. 96				
	Oerlikon . . . . . „ 401. 90				
	Zürich . . . . . : „ 860. 20				
	Baden . . . . . „ 475. 76				
	Brugg . . . . . „ 260. 56				
	Ruppersweil . . . . . „ 360. 13				
	Altstetten . . . . . „ 52. —				
	Affoltern a. A. . . . . „ 810. 93				
	Zug . . . . . „ 500. 56				
	Cham . . . . . „ 34. 70				
	Rothkreuz . . . . . „ 453. 09	6,666	78		
	(vide auch Pos. 20 und 41)				
	Vermehrung des Telegrapheninventars der Station Koblenz infolge Einführung der Linie Koblenz-Stein . . . . . (vide auch Pos. 19 und 50)	601	20	46,740	11
	Summe der Ausgaben .	.	.	**3,465,107**	**54**

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1893.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Einnahmen.				
	Stammnetz.				
54. Romanshorn:	Abschreibung der beseitigten Fachwerkbrücke über die Salmsacher-Aach, infolge deren Ersetzung durch eine neue Brücke anlässlich der Bahnhoferweiterung Romanshorn . . . . . (vide auch Pos. 3)	3,096	52		
55. Zürich:	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof, Miete pro 1893	100	—		
56. Offene Bahn:	Abschreibung folgender beseitigter Schiebebarrieren infolge deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren: *a)* bei Kilm. 86,280 bei Egnach . . . . Fr. 80. — *b)* „ „ 73,783 „ Amrisweil . . . „ 80. — *c)* „ „ 51,065 Hettlingen-Schaffhausen . „ 80. — *d)* „ „ 6,260 Oerlikon-Oberglatt . . „ 80. — *e)* „ „ 17,126 Oberglatt-Dielsdorf . . „ 80. — *f)* „ „ 17,927 Bülach-Niederglatt . . „ 80. — *g)* „ „ 11,430 bei Dietikon . . . „ 80. — *h)* „ „ 27,245 „ Turgi . . . . „ 80. — *i)* „ „ 27,660 „ „ . . . . „ 80. — *k)* „ „ 27,750 „ „ . . . . „ 80. — *l)* „ „ 43,218 Ruppersweil-Aarau . . „ 80. — *m)* „ „ 43,347 Station Ruppersweil . . „ 80. — *n)* „ „ 43,480 „ „ . . „ 80. — (vide auch Pos. 20)	1,040	—		
57. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	7,955	94	12,192	46
	Linksufrige Zürichseebahn.				
58. Offene Bahn:	Abschreibung des beseitigten offenen Durchlasses bei Kilm. 42,723 bei Siebnen	1,287	94		
	Abschreibung folgender beseitigten Schiebebarrieren infolge deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren: *a)* Kilm. 27,760 Station Richtersweil . . . Fr. 80. — *b)* „ 33,253 „ Pfäffikon (Schwyz) . . „ 80. — *c)* „ 33,660 „ „ , . . „ 80. — (vide auch Pos. 27)	240	—		
59. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	1,644	30	3,172	24
	Linie Winterthur-Koblenz.				
60. Offene Bahn:	Abschreibung der beseitigten Schiebebarriere bei Kilm. 47,950 östlich der Station Koblenz infolge deren Ersetzung durch eine Schlagbaumbarriere . . . . . (vide auch Pos. 29)	80	—		
61. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	16	90	96	90
	Linie Zürich-Zug-Luzern.				
62. Rothkreuz:	Hälftiger Anteil der Schweiz. Centralbahn an den im Jahre 1892 verrechneten Kosten für Aufstellen eines weitern Telegraphen-Apparates infolge Einführung eines zweiten Bahndrahtes der Aarg. Südbahn . . . . . (vide auch Pos. 70)	11	18		
	Übertrag .	11	18	15,461	60

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	11	18	15,461	60
63. Offene Bahn.	Abschreibung folgender beseitigten Schiebebarrieren infolge deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren: *a*) Kil. 36,371 im Kollerdreieck bei Zug . . Fr. 80. — *b*) „ 36,400 „ „ „ „ . . „ 80. — (vide auch Pos. 41)	160	—		
64. Rekognitionsgebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren	20	—	191	18
	Rollmaterial.				
65. Lokomotiven:	Abschreibung der ausrangierten 5 Lokomotiven A^{2T} No. 5 (alt No. 56) 60, 61 und C^{3T} No. 124 und 125	299,136	08		
66. Personenwagen:	Abschreibung der 2 ausrangierten Personenwagen B^{C} No. 1001 und C^{4} No. 1613	21,558	—		
	Gutschrift für verkaufte entbehrliche Ausrüstungsgegenstände für Personenwagen (14 Wasserkessel, 2 Cylinderöfen) . . .	74	—		
67. Güterwagen:	Abschreibung von 35 ausrangierten Güterwagen: *a*) 27 gedeckte Güterwagen K No. 9708, 9713, 4100, 4128, K^{I} 4617, K^{C} 3106, 3114, 3028, 3029, 3040, 3046, 3065/66, 3072, 3080, 3089, 3093/94, 3107, 3111, 3118/19, 3120, 3129, 3133, 3140, 3147 . . . . . Fr. 109,601. 70 *b*) 8 offene Güterwagen L. No. 9516/18, 9629, 9664, 9680, 9689, 9693 . . . Fr. 22,012. 80	131,614	50		
68. Reservewerkzeuge:	Gutschrift für an den Betrieb und die Werkstätten etc. abgegebene Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven aus dem Reservevorrate	326	—		
	Übertragung von Reserve-Ausrüstungsgegenständen für Lokomotiven vom „Rollmaterial“ auf Titel „Mobiliar und Gerätschaften“ . (vide auch Pos. 51)	97	—	452,805	58
	Mobiliar und Gerätschaften.				
69. Stationsdienst:	Abschreibung der infolge Einrichtung der Gasbeleuchtung auf Station Kreuzlingen zurückgezogenen Beleuchtungsgegenstände für Petrol . . . . . (vide auch Pos. 2)	188	10		
	Abschreibung der ausrangierten, nur noch mit dem Altmaterialwert auf Baukonto figurierenden Stationsumladwagen: Station Ossingen . . . . . Fr. 160. — „ Embrach . . . . . „ 400. —	560	—		
	Gutschrift für den an die Station Etzgen der Linie Koblenz-Stein abgegebenen Umladwagen No. 80 der Station Wettingen . .	839	—		
70. Telegraphenapparate:	Hälftiger Anteil der Schweiz. Centralbahn an den im Jahre 1892 verrechneten Ausgaben für Aufstellen eines weitern Telegraphenapparates infolge Einführung eines zweiten Bahndrahtes der Aarg. Südbahn auf Station Rothkreuz . . . . . (vide auch Pos. 62)	139	70	1,726	80
	Übertrag .	.	.	470,185	16

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1893.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	470,185	16
	Hiezu kommen ferner:				
	Folgende Rückerstattungen aus dem Jahre 1892.				
71. Wallisellen:	Anteilsbetreffnis der Vereinigten Schweizerbahnen an den Kosten der Centralweichenstellung	11,679	37		
72. Ennenda:	Abschreibung der infolge Einrichtung der Gasbeleuchtung zurückgezogenen Beleuchtungsgegenstände für Petrol:				
	Bahnanlage und feste Einrichtungen . . Fr. 78. —				
	Inventar für den Stationsdienst . . . „ 72. —	150	—	11,829	37
	Frachtrückvergütungen auf Baumaterialtransporten pro 1892, gemäss Zugeständnis an das Eisenbahndepartement.				
	Stammnetz.				
73. Romanshorn:	Restaurationsanbau an den Wartsaal III. Klasse	35	90		
	Geleiseverbindung mit Schiebebühne für die provisorische Wagenwerkstätte	45	40		
74. Amrisweil:	Stationserweiterung und Geleisevermehrung	335	40		
	Verriegelung der Weichen und Signale	9	75		
75. Bürglen:	Dasselbe	2	50		
76. Märstetten:	Dasselbe	2	30		
77. Müllheim:	Dasselbe	2	20		
78. Felben:	Dasselbe	6	30		
79. Islikon:	Dasselbe	1	80		
80. Wiesendangen:	Dasselbe	31	20		
81. Andelfingen:	Erweiterung der Geleiseanlagen	1,170	35		
82. Wallisellen:	Verriegelung der Weichen und Signale	16	05		
83. Dietikon:	Zweite Weichenverbindung im östlichen Teile der Station . .	24	60		
84. Baden:	Erstellen eines Ausladgeleises hinter dem Güterschuppen II . .	83	95		
85. Turgi:	Erweiterung des Güterschuppens	—	95		
	Erstellung eines Fussgängerdurchlasses	898	80		
86. Brugg:	Einrichtung der elektrischen Bahnhofbeleuchtung	44	50		
87. Döttingen:	Kontrollapparat für die Signalscheibe gegen Siggenthal . . .	2	20		
88. Offene Bahn:	Vergrösserung des Wärterwohnhauses bei Kil. 49,483 Winterthur-Schaffhausen	9	20		
	Vermehrung der Nischen im Wipkingertunnel	139	50		
	Eiserne Zugbarriere bei Kil. 27,863 Turgi-Waldshut . . .	4	40		
	Eindecken und Einfriedigung offener Brücken und Durchlässe:				
	a) Riedtbachbrücke Kil. 95.035 Romanshorn-Rorschach . .	10	70		
	b) Reussbrücke bei Turgi Kil. 28,72	7	95		
	Linksufrige Zürichseebahn.				
89. Enge:	Hölzerne Rampe am Eilgutschuppen . . . . . ,	—	30		
90. Horgen:	Verriegelung der Weichen und Signale	4	45		
91. Au:	Dasselbe	67	55		
92. Pfäffikon (Schwyz):	Stationserweiterung	1	65		
93. Lachen:	Verlängerung des rechtseitigen Stumpengeleises	100	10		
	Übertrag .	3,059	95	482,014	53

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	3,059	95	482,014	53
94. Reichenburg	Verriegelung der Weichen und Signale	3	30		
95. Bilten:	Dasselbe	3	40		
96. Offene Bahn:	Zweiter Bahndraht Zürich-Glarus	14	15		
	Glockensignale Ziegelbrücke-Näfels	15	75		
	Wärterwohnhaus bei Kilm. 28,055 bei Richtersweil	347	40		
	Dasselbe bei Kilm. 45,725 Schübelbach	339	70		
	Linie Glarus - Lintthal.				
97. Ennenda:	Einrichtung der Gasbeleuchtung auf der Station	16	20		
	Linie Sulgen-Gossau.				
98. Sitterthal:	Erstellen eines Verlade- und Kehrplatzes	11	15		
99. Offene Bahn:	Wärterwohnhaus bei Kilm. 20,740	87	35		
	Linie Effretikon - Hinweil.				
100. Fehraltorf:	Vergrösserung des Güterschuppens	85	45		
101. Hinweil:	Automatische Wendescheibe mit Kontrollapparat	5	05		
	Ehemalige Nationalbahn.				
102. Steckborn:	Wohnungsaufbau auf das Stationsgebäude	3	90		
103. Etzweilen:	Dasselbe	9	55		
104. Mannenbach:	Erstellung eines Stumpengeleises	28	65		
105. Thalheim:	Verlängerung des Ausweichgeleises	677	30		
106. Dätwyl:	Geleiseerweiterung und Brückenwage	96	85		
	Linie Zürich - Zug - Luzern.				
107. Bonstetten:	Verriegelung der Weichen und Signale	66	05		
108. Affoltern a. A.	Verlängerung des Güterschuppens	331	10		
109. Ebikon:	Verlängerung des Ausweichgeleises	496	20		
110. Offene Bahn:	Automatische Wendescheibe bei Kilm. 63,34 zwischen Fluhmühle und Ebikon	4	75		
	Mobiliar und Gerätschaften.				
111. Bahnaufsichtsdienst:	Anschaffung von 5 Draisinen für Bahnmeister	—	95		
112. Stationsdienst:	Inventarvermehrung für den Bahnhof Romanshorn infolge Restaurationsanbau an den Wartsaal III. Klasse	2	75		
				5,706	90
	Summe der Einnahmen			**487,721**	**43**

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1893.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Zusammenzug für Bisheriges Netz.				
Summe der Ausgaben	3,465,107	54		
Summe der Einnahmen	487,721	43		
Netto-Ausgaben .	.	.	2,977,386	11
b) Neue Linien.				
113. Rechtsufrige Zürichseebahn: Bauausgaben pro 1893	6,888,446	64		
114. Dielsdorf-Niederweningen: idem . „ „	5,083	69		
115. Thalweil-Zug: idem . „ „	1,516,274	57		
116. Etzweilen-Schaffhausen: idem . „ „	2,051,818	68		
117. Eglisau-Schaffhausen: idem . „ „	12,053	04	10,473,676	62
Summe der Netto-Ausgaben von Titel A .	.	.	**13,451,062**	**73**
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.				
a. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.				
1. Vergütung der Werkstätte für das Abbruchmaterial des ehem. Dampfbootes „Schaffhausen“	÷ 5,000	—		
2. Abschreibung des verkauften hölzernen Schleppbootes „Schwan“	÷ 7,535	—	÷ 12,535	—
b. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.				
1. Rückbuchung der im Jahr 1892 vorgenommenen Wertabschreibungen, gemäss Beschluss der Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Juni 1893, betragend Fr. 262,484. 22 abzüglich genehmigte Abschreibung auf dem ausser Betrieb gesetzten Dampfboot „Stadt Zürich“ . . . . . „ 61,910. 50	200,573	72		
2. Anschaffung von 2 neuen hölzernen Schleppschiffen	750	—		
	201,323	72		
Dagegen:				
3. Abschreibung der ausser Betrieb gesetzten Dampfboote „Linth-Escher“ und „Stadt Zürich“ auf den Altmaterialwert:				
Dampfboot „Linth-Escher“ . . . . . Fr. 62,621. —				
idem „Stadt Zürich“, II. Rate . . . . . „ 4,000. —				
Fr. 66,621. —				
4 Erlös für das verkaufte eiserne Schleppboot „Leu“ . . . . . „ 1,500. —				
5. Abschreibung von 3 alten hölzernen Schleppschiffen . . . . . „ 100. —	÷ 68,221	—	133,102	72
Summe der Netto-Ausgaben von Titel B .	.	.	**120,567**	**72**

Zusammenstellung der Verwendungen für

von 1889

	1889		1890	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.				
A. Organisations- und Verwaltungskosten einschl. techn. Bauleitung.				
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	14,175	08	13,236	82
2. Bureaukosten	847	58	726	22
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	1,267	63	399	12
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	915	22	846	43
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—	6	95
6. Verschiedenes	224	12	3	10
B. Verzinsung des Baukapitals.				
1. Aktienkapital	—	—	—	—
2. Obligationen	—	—	—	—
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	325	80	5,995	15
C. Expropriation.				
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	1,692	90	1,334	95
2. Entschädigungen	—	—	121,183	02
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	437	—	2,250	50
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	—	—	—	—
5. Verschiedenes	72	80	13	50
D. Bahnbau.				
1. Unterbau.				
a) Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	52,508	10
b) Tunnels	—	—	—	—
c) Brücken und Durchlässe	—	—	35,300	—
d) Beschotterung	—	—	—	—
e) Chaussierung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	—	—	1,300	—
f) Fluss- und Uferbauten	—	—	465	—
g) Verschiedenes	418	39	72	50
2. Oberbau.				
a) Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	—	—	—	—
b) Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	—	—
c) Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung etc.	—	—	—	—
d) Legen des Oberbaues	—	—	—	—
e) Verschiedenes	—	—	—	—
Übertrag	20,376	52	235,641	36

den Bau der Linie Dielsdorf-Niederweningen,

bis 1893.

1891		1892		1893		Zwischenrubriken				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
18,780	03	842	63	255	—	.	.	47,289	56		
982	13	7	95	33	85	.	.	2,597	73		
890	50	—	—	—	—	.	.	2,557	25		
935	82	—	—	—	—	.	.	2,697	47		
—	—	—	—	—	—	.	.	6	95		
336	10	—	—	—	—	.	.	563	32	55,712	28
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
9,035	05	—	—	—	—	.	.	15,356	—	15,356	—
404	15	92	80	1	10	.	.	3,525	90		
3,756	43	5,853	90	1,772	72	.	.	132,566	07		
—	—	—	—	—	—	.	.	2,687	50		
1,294	85	2,629	40	61	10	.	.	3,985	35		
177	80	—	—	56	24	.	.	320	34	143,085	16
64,751	34	17,694	71	2,579	99	137,534	14				
—	—	—	—	—	—	—	—				
20,634	16	294	36	—	—	56,228	52				
51,838	05	2,702	37	**89**	**20**	54,451	22				
17,932	86	982	91	**85**	**20**	20,130	57				
724	12	—	—	—	—	1,189	12				
37	60	—	—	—	—	528	49	270,062	06		
54,575	52	2,975	42	**23**	**20**	57,527	74				
94,226	30	4,701	66	**60**	**05**	98,867	91				
32,753	55	4,227	25	44	05	37,024	85				
17,257	43	4,996	42	—	**55**	22,253	30				
2	—	2	—	—	—	4	—	215,677	80		
						.	.				
391,325	79	48,003	78	4,545	85			485,739	86	214,153	44

Zusammenstellung der Verwendungen für

von 1889

	1889		1890	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	20,376	52	235,641	36
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.				
a) Verwaltungsgebäude	—	—	—	—
b) Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	—	—	13,847	30
c) Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	—	—
d) Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung etc.	—	—	—	—
e) Hebevorrichtungen (Kranen etc.) und Brückenwagen	—	—	—	—
f) Wärterhäuser	—	—	—	—
g) Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	—	—	—	—
h) Verschiedenes	—	—	7	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.				
a) Telegraphenleitungen	—	—	—	—
b) Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	—	—	—	—
c) Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—	—	—
d) Einfriedigung und Barrieren	—	—	—	—
e) Verschiedenes	—	—	—	—
II. Rollmaterial.				
1. Lokomotiven und Tender	—	—	—	—
2. Personenwagen	—	—	—	—
3. Gepäck- und Güterwagen	—	—	—	—
III. Mobiliar und Gerätschaften.				
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	—	—	—	—
3. Für den Stationsdienst	—	—	—	—
4. Für den Transportdienst	—	—	—	—
5. Für die Werkstätten	—	—	—	—
6. Telegraphenapparate	—	—	—	—
Summe der Ausgaben	**20,376**	**52**	**249,495**	**66**

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

den Bau der Linie Dielsdorf-Niederweningen,
bis 1893.

1891		1892		1893		Zwischenrubriken				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
391,325	79	48,003	78	4,545	85	.	.	485,739	86	214,153	44
—	—	—	—	—	—	—	—				
68,682	—	9,923	03	2	—	92,450	33				
6,892	15	2,057	51	—	—	8,949	66				
10,722	10	2,725	51	305	04	13,752	65				
9,837	25	—	—	—	—	9,837	25				
15,446	40	7,267	46	—	—	22,713	86				
349	30	119	30	1	10	467	50				
—	—	6	—	—	—	13	—	148,184	25		
1,573	18	—	—	—	—	1,573	18				
9,699	61	267	28	—	—	9,966	89				
1,284	45	1	20	—	—	1,285	65				
22,711	83	900	60	328	20	23,940	63				
—	—	—	—	—	—	—	—	36,766	35	670,690	46
										884,843	90
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
1,590	65	294	63	—	30	.	.	1,884	98		
6,169	89	142	30	92	—	.	.	6,220	19		
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
2,028	48	—	—	—	—	.	.	2,028	48	10,133	65
548,313	**08**	**71,708**	**60**	**5,083**	**69**	.	.	.	.	**894,977**	**55**