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.

Kapitel: 4: Betrieb

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: 16.12.2025

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

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