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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 38 (1890)

Artikel: Achtunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1890

Autor: Escher, E.

Kapitel: 4: Betrieb

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730465

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: 16.07.2025

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

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt worden sind, haben im Ganzen 3,361,761 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute und die durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes ist unverändert auf 564 Kilometer geblieben.

Im Jahr 1890 wurden im Ganzen 236,840 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 419 Zugskilometer mehr als im Jahr 1889 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

	1889 Kilometer	1890 Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge . . .	2,239,667	2,418,138
2. Gemischte Züge	398,838	331,036
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung .	294,421	338,327
	2,932,926	3,087,501
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	9,194	38,455
2. Fakultativ-Güterzüge	182,801	235,805
	3,124,921	3,361,761

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1889 (564 Kilometer) Fr.	Cts.	Prozente		1890 (564 Kilometer) Fr.	Cts.	Prozente	Mehreinnahme gegenüber 1889 Fr.	Cts.	Mindereinnahme gegenüber 1889 Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
5,935,964	60	35.79	I. Ertrag des Personentransportes	6,303,140	77	36.68	367,176	17	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
424,067	*61*	*2.56*	1. Vom Gepäck	*441,521*	*39*	*2.58*	*17,453*	*78*	—	—
277,030	*01*	*1.67*	2. Von Thieren	*272,434*	*77*	*1.58*	—	—	*4,595*	*24*
8,998,614	*02*	*54.25*	3. Von Gütern	*9,256,553*	*27*	*53.86*	*257,939*	*25*	—	—
9,699,711	64	58.48		9,970,509	43	58.02	270,797	79	—	—
15,635,676	24	94.27		16,273,650	20	94.70	637,973	96	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
859,563	*47*	*5.18*	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	*848,451*	*03*	*4.93*	—	—	*11,112*	*44*
74,169	*65*	*0.45*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	*44,149*	*96*	*0.26*	—	—	*30,019*	*69*
16,697	*02*	*0.10*	3. Sonstige Einnahmen . . .	*18,623*	*37*	*0.11*	*1,926*	*35*	—	—
950,430	14	5.73		911,224	36	5.30	—	—	39,205	78
16,586,106	38	100	. . . Total der Einnahmen . .	17,184,874	56	100	598,768	18	—	—

Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr beträgt nahezu 6 % der vorjährigen Einnahmen und geht somit über das unter normalen Verhältnissen gewohnte Mass hinaus. Sie erklärt sich zum Theil durch die aussergewöhnliche Frequenz während des eidgenössischen Schützenfestes in Frauenfeld. Doch hat dieses Fest in Folge der Massnahme, dass im Bereiche der Nordostbahn die einfachen Billete für Hin- und Rückfahrt benutzbar erklärt wurden, vorwiegend die Frequenz und Einnahme aus einfachen Billeten beeinflusst; daher denn auch die in diesen eingetretene Steigerung (Tabelle 2). Zur richtigen Beleuchtung der einschlägigen Ziffern darf jedoch nicht übersehen werden, dass sie schon im Vorjahre durch die Pariser Ausstellung erheblich gesteigert worden sind; der Wegfall dieses Faktors ist die Ursache, dass in II. Klasse einfacher Fahrt sich eine Mindereinnahme und in III. Klasse eine geringere Mehreinnahme ergeben hat, als wie sie sich aus der Mehrfrequenz nach Frauenfeld berechnet hätte. Die grösste Vermehrung der Frequenz und der Einnahmen ergibt sich aus Retourbilleten III. Klasse und aus kombinirbaren Billeten; die ebenfalls verhältnissmässig grosse Mehreinnahme aus Abonnements ist auf Rechnung der neuen Abonnements für halbe Billete zu setzen, und die ausnahmsweise starke Mehreinnahme aus Lustfahrtbilleten I. Klasse ist lediglich durch Nachverrechnung von pendenten Posten im internationalen Verkehre mit Italien, die nicht früher erledigt werden konnten, entstanden. Die mittlern Ergebnisse pro Reisenden — Transportlänge und Transporttaxe — haben sich zwar wieder vermindert, indessen nur um geringe Betreffnisse.

Im Güterverkehre weisen einige wenige Artikel (Getreide, Brennholz, Backsteine, Kalk und Gyps, Baumwollstoffe, Salz, Heu und Stroh) einen relativ bemerkenswerthen Rückgang auf; die meisten andern Transportartikel von grösserer Bedeutung erzeigen aber eine erhebliche Zunahme, ganz besonders die Eisenartikel und die Bausteine, sodann — ausnahmsweise — Obst. Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr ist desswegen eine so beträchtliche, weil sich die Verkehrsvermehrung ausserdem auch auf die höher klassifizirten Güter erstreckt. Das mittlere Ergebniss pro Tonnenkilometer ist in Folge dessen von 8,92 Cts. auf 9,09, also um 0,19 Cts. gestiegen, eine anscheinend sehr kleine Ziffer, die aber auf die transportirten 101,806,424 Tonnenkilometer Fr. 193,432.20 Cts. repräsentirt. — Der starke Ausfall in den Lokalspesen rührt wesentlich von Mindereinnahmen des Lagerhauses Romanshorn an Lagergebühren in Folge des geringern Lagerverkehrs her; doch hat sich auch der Einfluss des neuen Tarifs für Nebengebühren geltend gemacht.

Bezüglich des Titels „Verschiedene Einnahmen“ verweisen wir auf den Nachweis der Differenzen unter dem Titel D. Finanzergebniss (Seite 72 und 73).

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1889		1890		1889		1890	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	26,562	0.41	26,154	0.37	176,764. 38	2.98	172,344. 15	2.73
„ „ . . II. „	240,601	3.70	242,755	3.45	759,285. 09	12.79	735,324. 87	11.67
„ „ . . III. „	1,276,396	19.60	1,340,678	19.08	1,362,166. 00	22.95	1,431,687. 05	22.71
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	4,881	0.08	3,661	0.05	3,040. 59	0.05	2,445. 72	0.04
„ „ . . III. „	98,299	1.51	70,482	1.00	40,787. 50	0.69	30,621. 96	0.49
Hin- und Rückfahrt . . I. „	11,458	0.18	9,740	0.14	38,552. 90	0.65	32,575. 06	0.52
„ „ „ . . II. „	466,486	7.16	495,938	7.06	611,125. 32	10.29	626,048. 93	9.93
„ „ „ . . III. „	3,289,782	50.52	3,606,706	51.32	2,112,812. 45	35.59	2,314,108. 77	36.71
Abonnementsbillete . . II. „	134,630	2.07	126,136	1.79	67,050. 13	1.13	90,453. 59	1.43
„ . . III. „	540,239	8.30	632,878	9.01	108,534. 88	1.83	133,349. 43	2.12
Militär- u. Polizeitransporte III. „	54,139	0.83	46,001	0.66	46,411. 16	0.78	45,110. 90	0.72
Gesellschaften und Schulen I. „	137	0.00	29	0.00	685. 85	0.01	126. 94	0.00
Gesellschaften und Schulen II. „	16,597	0.25	17,684	0.25	23,487. 73	0.40	7,477. 37	0.12
Gesellschaften und Schulen III. „	134,592	2.07	120,587	1.72	141,970. 60	2.39	122,965. 37	1.95
Lust- und Rundfahrten . I. „	3,142	0.05	1,832	0.03	19,501. 95	0.33	52,220. 45	0.83
Lust- und Rundfahrten . II. „	20,983	0.32	17,825	0.25	72,052. 44	1.21	70,612. 81	1.12
Lust- und Rundfahrten . III. „	27,118	0.41	30,405	0.43	54,192. 92	0.91	57,463. 93	0.91
Coupons für combinirbare Rundreise-Billets . . I. „	12,639	0.19	17,615	0.25	40,716. 90	0.69	55,581. 87	0.88
Coupons für combinirbare Rundreise-Billets . . II. „	89,634	1.38	122,747	1.75	175,612. 30	2.96	214,457. 46	3.40
Coupons für combinirbare Rundreise-Billets . . III. „	63,045	0.97	97,721	1.39	81,213. 51	1.37	108,164. 14	1.72
Total	6,511,360	100	7,027,574	100	5,935,964. 60	100	6,303,140. 77	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	53,938	0.83	55,370	0.79	276,221. 98	4.65	312,848. 47	4.96
II. „	973,812	14.95	1,026,746	14.61	1,711,653. 60	28.84	1,746,820. 75	27.72
III. „	5,483,610	84.22	5,945,458	84.60	3,948,089. 02	66.51	4,243,471. 55	67.32
Total	6,511,360	100	7,027,574	100	5,935,964. 60	100	6,303,140. 77	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	23,036	.	24,067	.	424,067. 61	.	441,521. 39	.
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
Klasse I	7,232	2.83	7,735	3.59	277,030. 01	.	272,434. 77	.
„ II	49,501	19.33	51,322	23.85				
„ III	80,849	31.57	87,043	40.44				
„ IV	118,520	46.27	69,129	32.12				
Total	256,102	100	215,229	100	277,030. 01	.	272,434. 77	.
	Tonnen		Tonnen					
IV. Gütertransport.								
Eilgut	60,116	3.17	69,075	3.46	8,236,125. 22	91.53	8,590,285. 61	92. 80
Stückgutklasse I	130,686	6.89	134,716	6.75				
„ II	138,467	7.30	143,105	7.17				
Wagenladungsklasse A	60,731	3.20	62,142	3.11				
„ B	87,022	4.59	89,536	4.49				
Spezial-Tarif Ia	37,205	1.96	40,319	2.02				
„ Ib	347,098	18.30	333,378	16.72				
„ IIa	18,079	0.95	17,847	0.89				
„ IIb	75,211	3.97	105,911	5.31				
„ IIIa	45,943	2.42	49,778	2.49				
„ IIIb	896,022	47.25	948,488	47.59				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	762,488. 80	8.47	666,267. 66	7. 20
Total	1,896,580	100	1,994,295	100	8,998,614. 02	100	9,256,553. 27	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	15,635,676. 24	.	16,273,650. 20	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1890 = 564 Kilom., 1889 = 564 Kilom.)		1889	1890
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	10,524.76	11,175.78
„ „ Reisenden	„	0.91	0.90
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.46	4.45
Zahl der Personenkilometer		133,105,345	141,534,109
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.44	20.16
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	236,002	250,947
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	11,545	12,460
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	5.94	5.54
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	751.89	782.85
„ „ Tonne	„	18.41	18.35
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	56.39	56.43
„ „ Reisenden	„	6.51	6.28
Zahl der Tonnenkilometer		752,006	782,460
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	32.64	32.51
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,333	1,387
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	41	43
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.54	3.42
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	491.19	483.04
„ „ Stück	„	1.08	1.27
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	23.49	24.91
Zahl der Tonnenkilometer		1,179,296	1,093,765
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	15,954.99	16,412.32
„ „ Tonne	„	4.74	4.64
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	8.92	9.09
Zahl der Tonnenkilometer		100,901,689	101,806,424
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	53.20	51.05
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	178,904	180,508
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	3,363	3,536
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.68	1.67
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	27,722.83	28,853.99
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,685.16	1,615.65
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	29,407.99	30,469.64

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 . .	420,009	1,297	16,071	4,124	9,962	9,350	4,606	7,634	3,293	23,961	1,055	4,903	2,125	61,297	132,310
Februar . .	409,510	1,362	17,174	4,665	10,415	9,834	4,514	7,886	3,119	29,647	1,175	4,592	2,508	69,340	147,695
März . . .	475,168	1,630	12,586	4,667	12,074	12,883	5,502	8,616	3,809	23,083	1,382	6,793	4,177	86,573	169,559
April . . .	573,859	1,801	12,769	5,251	11,009	12,794	5,097	7,735	3,325	21,997	1,162	7,405	4,165	84,296	164,236
Mai	699,029	2,067	16,775	7,559	11,258	12,602	5,432	7,186	3,424	22,890	1,422	7,183	4,567	83,742	167,265
Juni . . .	578,393	2,028	12,976	5,476	10,404	10,959	4,435	6,566	3,404	21,825	1,366	6,393	4,787	80,814	156,429
Juli	870,218	2,743	14,539	6,501	11,097	11,410	4,907	5,833	3,473	26,068	1,313	6,709	5,055	88,465	170,831
August . . .	689,235	2,823	20,784	6,615	11,357	11,108	4,641	5,892	3,417	35,041	1,427	5,898	4,598	82,270	172,264
September . .	662,127	2,537	26,310	5,432	11,986	12,419	5,398	7,122	3,415	33,197	1,819	8,193	5,201	80,271	174,453
Oktober . .	616,414	2,312	29,277	6,591	12,850	17,019	7,347	9,881	3,387	34,174	3,108	36,070	5,305	91,087	226,819
November . .	540,925	1,883	19,732	6,665	11,475	12,642	5,577	6,971	3,202	31,489	1,514	6,894	4,110	73,986	164,525
Dezember . .	492,687	1,584	16,236	5,529	10,829	10,085	4,686	8,214	3,051	30,006	1,104	4,878	3,180	66,347	147,909
Total	7,027,574	24,067	215,229	69,075	134,716	143,105	62,142	89,536	40,319	333,378	17,847	105,911	49,778	948,488	1,994,295
gegenüber 1889:															
mehr . . .	516,214	1,031	—	8,959	4,030	4,638	1,411	2,514	3,114	—	—	30,700	3,835	52,466	97,715
weniger . .	—	—	40,873	—	—	—	—	—	—	13,720	232	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1890		per Bahnkilometer 1889	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	298,937	66	22,630	62	20,243	32	641,111	—	982,922	60	1,742	77	1,773	65
Februar . .	315,350	26	23,147	90	20,161	24	645,507	09	1,004,166	49	1,780	44	1,661	48
März	392,416	03	28,005	11	18,330	40	775,521	08	1,214,272	62	2,152	97	2,133	90
April . . .	500,659	86	32,829	11	20,263	93	737,262	01	1,291,014	91	2,289	03	2,258	88
Mai	631,440	24	37,917	17	23,892	31	765,452	62	1,458,702	34	2,586	35	2,417	86
Juni	547,545	37	37,631	65	20,443	31	720,878	13	1,326,498	46	2,351	95	2,366	08
Juli	884,509	20	54,818	67	19,472	29	769,975	53	1,728,775	69	3,065	21	2,730	26
August . . .	765,181	14	57,105	69	22,788	62	780,404	99	1,625,480	44	2,882	06	2,781	51
September . .	651,139	01	47,581	03	33,374	66	828,799	78	1,560,894	48	2,767	54	2,764	71
Oktober . .	541,502	33	40,228	54	29,395	60	1,049,573	42	1,660,699	89	2,944	50	2,664	08
November . .	407,508	28	31,622	05	23,024	21	818,057	70	1,280,212	24	2,269	88	2,184	75
Dezember . .	366,951	39	28,003	85	21,044	88	724,009	92	1,140,010	04	2,021	29	1,985	67
Total	6,303,140	77	441,521	39	272,434	77	9,256,553	27	16,273,650	20	28,853	99	27,722	83
gegenüber 1889:														
mehr . . .	367,176	17	17,453	78	—	—	257,939	25	637,973	96	1,131	16	—	—
weniger . .	—	—	—	—	4,595	24	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1889		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	64,501	206	427	11,777	29,549	41,326	- 1,263	+ 1,914	23	7
2. Horn	19,766	34	64	6,795	8,335	15,130	- 677	+ 558	76	23
3. Arbon	59,535	192	881	2,005	8,930	10,935	- 917	+ 669	26	36
4. Egnach	21,768	59	393	1,293	4,027	5,320	- 383	- 495	64	63
5. Romanshorn . . .	110,728	482	11,734	194,481	44,039	238,520	+ 348	- 24,945	8	2
6. Uttweil	11,802	23	43	1,216	1,609	2,825	+ 518	+ 402	116	94
7. Kessweil	11,962	22	89	882	1,221	2,103	+ 347	- 226	114	106
8. Güttingen	16,751	24	225	1,049	1,811	2,860	+ 170	- 171	95	93
9. Altnau	16,719	41	224	810	803	1,613	+ 1,657	+ 210	96	116
10. Münsterlingen . .	19,802	47	112	1,615	2,282	3,897	+ 185	+ 933	75	78
11. Kreuzlingen . . .	23,218	96	73	2,978	5,438	8,416	+ 2,449	+ 2,713	61	43
12. Konstanz . . .	63,707	260	1,069	19,527	7,020	26,547	- 1,806	- 3,456	25	13
13. Emmishofen-Egelshofen	20,753	44	280	2,938	3,249	6,187	+ 145	- 878	69	52
14. Tägerweilen . . .	19,526	35	65	551	1,353	1,904	+ 1,850	+ 633	78	110
15. Ermatingen . . .	25,736	142	540	1,426	1,484	2,910	+ 2,218	+ 252	56	91
16. Mannenbach . . .	9,329	30	105	589	372	961	+ 661	+ 179	123	130
17. Berlingen	7,387	16	94	560	573	1,133	- 157	+ 185	133	125
18. Steckborn	18,993	67	135	1,833	2,252	4,085	+ 433	+ 598	82	76
19. Mammern	13,138	24	145	364	508	872	- 669	+ 119	109	131
20. Eschenz	7,662	18	219	977	806	1,783	- 457	+ 511	131	113
21. Stein am Rhein . .	21,198	71	600	2,865	3,781	6,646	+ 474	+ 821	66	51
22. Etzweilen . . .	6,471	8	534	372	145	517	- 81	+ 253	137	139
23. Hemmishofen. .	7,051	5	100	1,071	908	1,979	+ 155	- 164	134	109
24. Ramsen . . .	10,145	12	1,296	1,718	351	2,069	- 255	+ 621	120	107
25. Arlen-Rielasingen	12,447	8	37	1,610	3,948	5,558	- 890	+ 662	111	59
26. Singen . . .	15,882	17	10,665	18,014	18,657	36,671	- 1,079	+ 7,664	99	9
27. Stammheim . . .	18,397	72	1,967	2,527	2,778	5,305	+ 610	+ 183	87	64
28. Ossingen	9,969	25	829	1,016	600	1,616	+ 160	- 135	121	115
29. Thalheim-Altikon .	13,267	60	289	776	304	1,080	+ 255	+ 44	108	126
30. Dynhard	7,461	21	104	850	648	1,498	+ 185	- 122	132	117
31. Seuzach	8,482	7	49	1,065	176	1,241	+ 935	+ 672	129	123
32. Oberwinterthur . .	9,372	15	54	569	4,090	4,659	+ 457	+ 1,673	122	70
33. Amrisweil	64,005	308	3,147	4,160	9,838	13,998	+ 4,990	+ 186	24	26
34. Erlen	31,603	138	987	783	2,356	3,139	+ 2,735	- 385	48	90
35. Sulgen	42,768	96	588	765	1,636	2,401	+ 1,524	- 662	34	102
36. Kradolf	18,338	58	67	1,299	3,096	4,395	+ 1,028	+ 96	88	72
37. Sitterthal	12,798	34	134	1,967	6,536	8,503	+ 1,952	+ 973	110	42
38. Bischofszell . . .	36,052	180	1,702	2,298	5,767	8,065	+ 400	- 1,135	42	46
39. Hauptweil	14,737	45	351	809	3,859	4,668	+ 1,332	+ 249	103	69
Übertrag . . .	923,226	3,042	40,417	298,200	195,135					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1889		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	923,226	3,042	40,417	298,200	195,135					
40. Arnegg	18,721	66	79	893	3,996	4,889	+ 699	+ 910	83	68
41. Gossau	24,944	37	825	500	2,678	3,178	+ 502	– 397	59	89
42. Bürglen	38,880	93	1,210	3,505	9,956	13,461	+ 2,134	+ 170	38	29
43. Weinfelden	69,462	234	2,610	3,708	8,475	12,183	+ 7,366	– 445	21	33
44. Märstetten	37,720	62	2,395	5,305	7,627	12,932	+ 5,312	+ 26	40	31
45. Müllheim-Wigoltingen .	43,745	112	1,656	2,793	5,236	8,029	+ 8,174	– 69	33	47
46. Felben	32,948	46	1,250	1,435	1,218	2,653	+ 6,525	+ 24	46	98
47. Frauenfeld . . .	103,394	382	2,133	10,778	27,345	38,123	+ 14,293	+ 5,634	11	8
48. Islikon	39,563	57	293	895	1,346	2,241	+ 9,575	+ 459	37	105
49. Wiesendangen . . .	36,776	24	184	254	1,462	1,716	+ 7,735	+ 382	41	114
50. Winterthur . . .	426,466	1,374	5,424	38,657	101,220	139,877	+ 53,885	– 6,487	2	3
51. Hettlingen	20,130	16	51	413	445	858	+ 566	+ 364	73	132
52. Henggart	25,303	101	704	1,600	1,177	2,777	+ 1,453	+ 483	57	96
53. Andelfingen . . .	33,429	94	759	2,484	1,785	4,269	+ 1,311	+ 846	44	74
54. Marthalen	28,792	73	780	2,513	3,149	5,662	+ 1,803	+ 468	51	58
55. Dachsen.	22,315	59	178	237	411	648	+ 2,295	– 466	63	138
56. Schaffhausen .	76,683	477	3,732	31,911	25,036	56,947	+ 6,180	+ 1,102	18	4
57. Töss	16,592	46	24	6,826	21,993	28,819	+ 216	+ 6,207	97	11
58. Wülflingen . . .	12,187	19	16	3,576	10,966	14,542	– 2,567	+ 6,800	113	25
59. Pfungen-Neftenbach	28,397	31	76	10,126	9,157	19,283	+ 2,081	– 759	52	19
60. Embrach-Rorbas . .	41,359	123	157	6,275	6,932	13,207	– 718	– 90	35	30
61. Bülach	51,587	150	2,036	3,209	6,185	9,394	+ 56	+ 3,736	29	38
62. Niederglatt . .	22,863	92	363	1,468	1,104	2,572	+ 1,057	– 275	62	100
63. Buchs (Zürich) .	4,575	7	133	72	147	219	+ 183	– 31	141	144
64. Otelfingen . .	11,875	41	1,032	1,022	345	1,367	+ 420	– 826	115	118
65. Würenlos . .	13,600	35	19	457	210	667	+ 812	+ 47	106	137
66. Glattfelden . . .	8,329	26	40	526	790	1,316	+ 151	+ 138	130	121
67. Eglisau	29,759	191	1,453	4,055	1,697	5,752	+ 836	+ 517	49	57
68. Zweidlen	2,353	4	27	714	1,594	2,308	– 199	– 7	145	103
69. Weiach-Kaiserstuhl .	14,521	46	356	2,665	1,008	3,673	+ 333	+ 472	104	83
70. Rümikon	4,174	15	72	4,039	100	4,139	+ 232	+ 1,015	143	75
71. Reckingen	5,795	7	53	5,099	849	5,948	+ 542	+ 1,004	140	54
72. Zurzach	17,411	84	430	2,023	1,186	3,209	+ 1,346	– 80	92	88
73. Koblenz . . .	18,584	26	474	5,122	3,658	8,780	+ 3,705	+ 1,565	84	40
74. Kemptthal	52,522	23	247	2,045	5,268	7,313	+ 6,402	+ 347	28	50
75. Effretikon	90,337	56	4,494	1,513	2,387	3,900	+ 5,358	– 978	12	77
76. Illnau	20,406	54	608	613	1,918	2,531	+ 2,913	– 248	71	101
77. Fehraltorf	15,972	43	291	1,050	1,831	2,881	– 512	– 826	98	92
78. Pfäffikon	32,972	141	545	3,016	10,860	13,876	+ 968	+ 3,511	45	27
Übertrag . . .	2,518,667	7,609	77,626	471,592	487,882					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1889		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,518,667	7,609	77,626	471,592	487,882					
79. Kempten	17,612	129	267	1,310	4,626	5,936	– 93	– 529	91	55
80. Wetzikon	12,432	29	81	1,273	3,752	5,025	– 482	+ 288	112	66
81. Hinweil	15,152	63	271	782	2,909	3,691	+ 701	+ 347	102	82
82. Bassersdorf . . .	26,524	58	413	515	1,793	2,308	+ 2,957	+ 53	54	104
83. Kloten	17,782	89	156	1,009	804	1,813	+ 232	+ 174	89	112
84. Seebach	1,993	8	1	227	1,612	1,839	+ 330	+ 407	146	111
85. Affoltern b. H. . .	4,394	6	32	47	98	145	– 200	– 626	142	146
86. Regensdorf-Watt. .	8,758	16	59	156	635	791	– 108	+ 32	125	134
87. Buchs-Dällikon . .	8,519	10	50	106	291	397	– 682	+ 44	128	142
88. Dietlikon	27,528	19	95	1,314	1,955	3,269	+ 2,179	– 973	53	87
89. Wallisellen . . .	78,825	85	132	1,718	3,256	4,974	+ 9,943	+ 288	15	67
90. Örlikon*)	185,213	134	264	6,512	19,641	26,153	+ 19,075	+ 2,835	3	14
91. Glattbrugg . . .	13,496	26	60	134	715	849	+ 346	+ 50	107	133
92. Rümlang	17,761	18	121	777	3,027	3,804	+ 3,255	+ 708	90	79
93. Oberglatt	15,591	42	241	245	185	430	+ 1,257	– 63	100	141
94. Niederhasli . .	7,026	33	111	76	128	204	+ 181	+ 34	135	145
95. Dielsdorf . . .	34,768	95	1,007	40,672	2,445	43,117	+ 4,589	+ 17,795	43	5
96. Zürich †	948,696	4,750	8,554	98,043	357,921	455,964	+ 63,311	+ 47,598	1	1
97. Enge	165,017	290	584	1,673	2,751	4,424	+ 22,178	+ 249	4	71
98. Wollishofen . . .	44,461	33	84	14,366	28,603	42,969	+ 5,415	+ 2,139	32	6
99. Bendlikon (Kilchberg) .	88,981	45	85	531	2,182	2,713	+ 14,582	+ 925	13	97
100. Rüschlikon . . .	56,368	57	67	712	2,612	3,324	+ 5,183	– 133	27	86
101. Thalweil	123,931	150	356	3,949	17,468	21,417	+ 11,924	+ 771	7	15
102. Oberrieden . . .	38,306	37	91	1,667	2,080	3,747	+ 1,745	– 1,068	39	81
103. Horgen	126,304	351	215	6,999	12,787	19,786	+ 9,553	+ 273	6	18
104. Au (Zürich) . . .	20,091	52	120	—	490	490	+ 1,709	– 20	74	140
105. Wädensweil . .	109,694	383	766	9,411	19,477	28,888	+ 11,180	+ 3,221	9	10
106. Richtersweil . . .	73,530	233	659	8,448	12,927	21,375	+ 6,420	+ 160	19	16
107. Pfäffikon (Schwyz)	18,474	35	210	985	1,007	1,992	+ 1,575	+ 351	86	108
108. Lachen	32,111	96	3,193	2,782	5,108	7,890	+ 476	– 155	47	48
109. Siebnen (Wangen) .	25,297	47	1,080	1,633	4,226	5,859	+ 725	+ 49	58	56
110. Reichenburg . . .	17,214	69	510	431	895	1,326	+ 284	– 75	93	120
111. Bilten	10,239	15	162	327	343	670	+ 273	+ 89	119	136
112. Ziegelbrücke .	9,087	14	131	652	311	963	+ 710	– 95	124	129
113. N.-O.-Urnen . . .	20,700	42	140	701	2,734	3,435	+ 1,330	+ 583	70	85
114. Näfels-Mollis . . .	20,366	69	155	2,844	4,897	7,741	+ 1,321	+ 1,850	72	49
115. Netstall	11,326	49	90	1,451	6,791	8,242	– 360	+ 442	117	45
116. Glarus	70,286	280	1,283	6,646	14,192	20,838	+ 1,947	+ 15	20	17
117. Ennenda	21,740	50	17	1,093	8,116	9,209	– 22	– 1,253	65	39
Übertrag . . .	5,064,260	15,616	99,539	693,809	1,043,672					

*) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen. †) Ausschliesslich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen und nach und von Zürich-Zug-Luzern.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1889		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	5,064,260	15,616	99,539	693,809	1,043,672					
118. Mitlödi	19,502	29	19	3,737	1,704	5,441	- 619	+ 3,289	79	62
119. Schwanden . . .	51,126	90	1,701	4,699	10,289	14,988	- 734	+ 20	30	24
120. Nidfurn-Haslen . .	18,546	27	29	518	2,098	2,616	- 1,515	+ 123	85	99
121. Luchsingen . . .	26,156	43	121	1,599	8,008	9,607	+ 2,195	+ 3,396	55	37
122. Diesbach	8,574	6	31	419	658	1,077	- 32	+ 258	127	127
123. Rüti (Glarus) . . .	5,812	7	115	422	884	1,306	- 126	- 11	139	122
124. Lintthal . . .	21,189	47	275	2,104	3,437	5,541	+ 951	- 539	67	60
125. Altstetten	104,087	98	2,173	5,855	7,991	13,846	+ 8,798	+ 10	10	28
126. Schlieren	47,479	55	882	2,575	5,748	8,323	+ 4,291	+ 2,951	31	44
127. Dietikon	77,221	91	484	3,302	9,479	12,781	+ 7,307	+ 3,502	17	32
128. Killwangen	20,871	34	151	765	438	1,203	+ 1,850	- 258	68	124
129. Wettingen	19,612	31	59	1,889	2,387	4,276	+ 1,475	+ 669	77	73
130. Baden-Oberstadt .	23,592	51	133	13,830	2,624	16,454	- 1,377	- 3,949	60	22
131. Dätwyl	8,675	25	62	1,200	1,625	2,825	- 632	+ 903	126	95
132. Mellingen	19,282	82	512	4,204	1,308	5,512	- 595	- 879	81	61
133. Mägenwyl	3,393	9	20	3,250	350	3,600	+ 82	- 211	144	84
134. Othmarsingen . .	6,960	18	66	772	225	997	- 658	- 81	136	128
135. Lenzburg . . .	29,585	85	838	3,452	7,553	11,005	- 79	+ 111	50	35
136. Hunzenschwyl. . .	6,428	24	19	154	165	319	- 251	- 169	138	143
137. Suhr	10,282	19	499	2,974	2,216	5,190	- 97	- 82	118	65
138. Baden	140,741	684	1,226	4,700	13,136	17,836	+ 7,957	+ 2,420	5	21
139. Turgi.	68,461	51	1,385	2,229	3,814	6,043	+ 7,752	+ 618	22	53
140. Siggenthal . . .	15,506	57	195	6,527	2,247	8,774	+ 1,279	+ 1,806	101	41
141. Döttingen-Klingnau .	19,321	48	556	1,901	1,856	3,757	+ 1,601	+ 669	80	80
142. Brugg	78,819	218	4,597	12,649	5,766	18,415	+ 155	+ 631	16	20
143. Schinznach	16,827	53	67	146	537	683	+ 1,462	- 211	94	135
144. Wildegg	40,677	53	326	4,162	6,925	11,087	+ 2,133	+ 2,825	36	34
145. Ruppersweil . . .	14,313	12	19	391	972	1,363	- 37	- 245	105	119
146. Aarau	83,117	330	1,923	17,896	9,892	27,788	+ 6,778	- 4,499	14	12
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn und fremde Bahnen . . .	511,493	4,462	64,187	708,227	352,353	1,060,580	+ 27,936	+ 42,325		
Rundfahrten	287,801	—	—	—	—	—	+ 71,240	—		
Transitverkehr	157,866	1,612	33,020	483,938	483,938	967,876	- 10,177	+ 47,816		
Total	7,027,574	24,067	215,229	1,994,295	1,994,295					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1889	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	14,544	3,932	12,485	3,347	27,029	7,279	+ 1,551	+ 532
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	24,497	24,240	21,996	9,615	46,493	33,855	+ 4,792	+ 2,535
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	59,972	40,438	63,628	206,144	123,600	246,582	+ 987	+ 13,154
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	238,593	82,617	214,296	71,548	452,889	154,165	+ 23,166	+ 1,150
Tössthalbahn	9,520	15,823	15,162	5,489	24,682	21,312	+ 6,141	+ 3,446
Südostbahn	37,799	5,464	12,039	3,405	49,838	8,869	+ 3,990	+ 1,974
Uetlibergbahn	93	—	—	—	93	—	+ 93	—
Gotthardbahn und Italien †	5,029	13,963	3,393	23,089	8,422	37,052	+ 3,195	+ 5,751
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	92,876	139,416	103,953	123,990	196,829	263,406	+ 12,256	- 3,331
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	55,051	14,739	47,723	186,368	102,774	201,107	- 1,775	+ 7,136
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	7,258	3,341	9,328	14,742	16,586	18,083	+ 454	- 953
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	6,530	7,205	4,132	32,842	10,662	40,047	+ 180	+ 1,812
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	3,569	1,175	3,358	27,648	6,927	28,823	- 2,066	+ 9,119
Total	555,331	352,353	511,493	708,227	1,066,824	1,060,580	+ 52,964	+ 42,325

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

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	29	801	5	312	34	1,113	- 76	+ 249
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	498	801	347	9,398	845	10,199	- 67	+ 677
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	5,734	2,908	6,718	2,095	12,452	5,003	+ 270	+ 846
Tössthalbahn	89	264	89	205	178	469	+ 13	- 96
Südostbahn	3,917	310	578	95	4,495	405	- 69	+ 124
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	160	475	41	1,019	201	1,494	+ 11	+ 324
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	464	1,558	1,233	4,652	1,697	6,210	+ 197	+ 662
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	262	195	232	369	494	564	- 20	- 352
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	950	902	670	3,368	1,620	4,270	+ 335	+ 1,122
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	204	36	224	1,110	428	1,146	- 16	+ 43
Übertrag .	12,307	8,250	10,137	22,623	22,444	30,873		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1889	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	12,307	8,250	10,137	22,623	22,444	30,873		
Zürichsee-Dampfboote	7	3,514	14	367	21	3,881	– 3	+ 377
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	10,479	34,090	12,176	12,943	22,655	47,033	– 2,513	+ 3,395
Tössthalbahn	46	2,055	51	146	97	2,201	+ 36	+ 416
Südostbahn	14,663	3,446	567	78	15,230	3,524	+ 2,157	+ 1,602
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	445	883	211	304	656	1,187	+ 97	+ 25
Gr. Bad. Bahn	44	218	—	668	44	886	+ 20	+ 705
K. Württemberg. Staatsbahn	14	7	—	27	14	34	– 14	+ 2
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	593	611	351	5,977	944	6.588	– 64	– 557
Österreich-Ungarn via Arlberg	3,523	2,765	2,883	11,304	6,406	14,069	– 11,302	– 598
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	753	—	591	—	1,344	—	– 199
Vereinigte Schweizerbahnen	2,600	866	2,507	219	5,107	1,085	+ 416	– 129
Tössthalbahn	141	703	170	198	311	901	+ 38	– 276
Südostbahn	10,414	1,095	2,076	418	12,490	1,513	+ 2,792	– 677
Gotthard und Italien	1,771	2,084	2,750	13,378	4,521	15,462	+ 1,352	+ 2,244
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	9,814	29,995	7,725	35,376	17,539	65,371	+ 772	+ 2,002
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	627	3,431	688	128,078	1,315	131,509	– 347	+ 3,385
K. Württemberg. Staatsbahn	16	1,258	43	15,429	59	16,687	+ 13	– 1,150
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	799	—	4,556	—	5,355	—	+ 324
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	26	—	71	—	97	—	– 25
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	41	—	25	—	66	—	– 37
Südostbahn	45	—	7	—	52	—	– 13	—
Gotthardbahn	6	54	18	1,347	24	1,401	– 53	+ 831
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	1	453	2	2,093	3	2,546	– 1	+ 803
Gr. Bad. Bahn	—	61	—	9,491	—	9,552	—	– 1,044
	Von der Südostbahn		Nach der Südostbahn					
Gotthardbahn	30	15	127	596	157	611	+ 60	+ 343
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	396	99	6,431	359	6,827	458	– 5,387	+ 151
Gr. Bad. Bahn	284	238	21,897	149	22,181	387	+ 3,708	+ 41
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	5,218	—	5,218	—	– 704	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	52	—	2,466	—	2,518	—	– 1,214	—
Österreich-Ungarn via Arlberg	182	—	1,057	—	1,239	—	– 811	—
Übertrag	68,500	97,810	79,572	266,811	148,072	364,621		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1889	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag .	68,500	97,810	79,572	266,811	148,072	364,621		
Zürichsee-Dampfboote	—	34	—	8	—	42	—	+ 42
Badische Bahn und weiter	63	7,287	185	9,679	248	16,966	+ 3	+ 3,901
Württemberg und weiter	248	2,174	583	2,612	831	4,786	- 36	- 3,415
Bayern und weiter	183	5,035	157	5,156	340	10,191	+ 74	+ 240
Oesterreich und weiter via Arlberg . .	6	—	3	—	9	—	+ 8	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,185	—	810	—	1,995	—	- 28
Aarg. Südbahn	75	607	321	425	396	1,032	- 67	- 228
Schweizerische Seethalbahn	1,176	603	1,242	264	2,418	867	- 107	+ 41
Gotthard und Italien	—	173	—	1,287	—	1,460	—	+ 447
Gr. Bad. Bahn	889	1,213	999	2,013	1,888	3,226	+ 292	+ 52
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	165	12,709	177	1,632	342	14,341	+ 62	+ 7,719
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	664	10,041	461	22,829	1,125	32,870	+ 135	+ 414
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	1,040	3,000	1,130	28,426	2,170	31,426	- 146	- 594
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	109	—	6	—	115	—	- 46
Vorarlbergbahn	14	—	13	—	27	—	- 8	- 190
Total des Transitverkehrs	73,023	141,980	84,843	341,958	157,866	483,938	- 10,177	+ 23,908
Gesammttotal	628,354	494,333	596,336	1,050,185	1,224,690	1,544,518	+ 42,787	+ 66,233

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	6,148,554	86,972,914	881,646	20,888,444
1	3,388	3,388	2,101	2,101	41	35,951	1,473,991	19,730	808,930
2	70,043	140,086	6,415	12,830	42	11,766	494,172	10,332	433,944
3	137,191	411,573	7,847	23,541	43	57,941	2,491,463	10,801	464,443
4	395,436	1,581,744	19,839	79,356	44	6,594	290,136	9,278	408,232
5	830,607	4,153,035	14,804	74,020	45	31,851	1,433,295	59,930	2,696,850
6	283,482	1,700,892	15,565	93,390	46	18,948	871,608	136,326	6,270,996
7	329,496	2,306,472	17,560	122,920	47	16,785	788,895	9,382	440,954
8	241,506	1,932,048	14,729	117,832	48	4,495	215,760	3,936	188,928
9	422,468	3,802,212	20,155	181,395	49	13,970	684,530	6,634	325,066
10	180,156	1,801,560	6,511	65,110	50	132,855	6,642,750	77,300	3,865,000
11	297,719	3,274,909	15,661	172,271	51	14,293	728,943	56,971	2,905,521
12	179,173	2,150,076	15,805	189,660	52	15,803	821,756	27,680	1,439,360
13	229,195	2,979,535	12,968	168,584	53	5,323	282,119	3,722	197,266
14	140,369	1,965,166	7,441	104,174	54	15,146	817,884	9,853	532,062
15	110,134	1,652,010	55,666	834,990	55	12,492	687,060	5,802	319,110
16	179,859	2,877,744	9,485	151,760	56	26,802	1,500,912	22,267	1,246,952
17	162,876	2,768,892	15,481	263,177	57	73,868	4,210,476	27,163	1,548,291
18	135,746	2,443,428	37,536	675,648	58	73,981	4,290,898	19,960	1,157,680
19	99,829	1,896,751	14,145	268,755	59	6,553	386,627	9,697	572,123
20	59,468	1,189,360	13,536	270,720	60	8,579	514,740	3,084	185,040
21	129,157	2,712,297	13,557	284,697	61	2,269	138,409	3,557	216,977
22	83,632	1,839,904	35,792	787,424	62	15,295	948,290	10,830	671,460
23	177,697	4,087,031	13,324	306,452	63	938	59,094	4,520	284,760
24	42,363	1,016,712	4,636	111,264	64	4,471	286,144	4,499	287,936
25	101,937	2,548,425	17,129	428,225	65	7,493	487,045	4,999	324,935
26	48,562	1,262,612	6,613	171,938	66	2,994	197,604	2,472	163,152
27	421,860	11,390,220	69,114	1,866,078	67	5,002	335,134	7,274	487,358
28	66,846	1,871,688	35,415	991,620	68	2,084	141,712	6,037	410,516
29	82,752	2,399,808	11,753	340,837	69	34,263	2,364,147	9,458	652,602
30	97,786	2,933,580	23,803	714,090	70	3,529	247,030	38,105	2,667,350
31	21,849	677,319	11,541	357,771	71	8,844	627,924	5,962	423,302
32	152,649	4,884,768	169,433	5,421,856	72	6,535	470,520	27,570	1,985,040
33	26,578	877,074	22,717	749,661	73	6,537	477,201	18,979	1,385,467
34	94,333	3,207,322	54,656	1,858,304	74	13,763	1,018,462	10,021	741,554
35	17,424	609,840	6,412	224,420	75	556	41,700	2,447	183,525
36	16,122	580,392	6,422	231,192	76	24,455	1,858,580	2,805	213,180
37	15,385	569,245	4,449	164,613	77	2,655	204,435	6,523	502,271
38	25,795	980,210	23,998	911,924	78	467	36,426	4,503	351,234
39	13,854	540,306	11,436	446,004	79	2,449	193,471	2,334	184,386
40	23,832	953,280	16,196	647,840	80	1,432	114,560	1,323	105,840
Übertrag	6,148,554	86,972,914	881,646	20,888,444	Übertrag	6,878,581	126,848,817	1,585,712	59,138,037

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	6,878,581	126,848,817	1,585,712	59,138,037	Übertrag	7,008,206	138,840,230	1,884,064	87,865,444
81	10,193	825,633	8,825	714,825	**121**	815	98,615	2,902	351,142
82	1,333	109,306	825	67,650	**122**	376	45,872	2,753	335,866
83	29,493	2,447,919	76,389	6,340,287	**123**	138	16,974	92	11,316
84	1,730	145,320	4,067	341,628	**124**	191	23,684	1,188	147,312
85	2,975	252,875	2,225	189,125	**125**	473	59,125	163	20,375
86	1,228	105,608	9,608	826,288	**126**	223	28,098	95,786	12,069,036
87	380	33,060	1,543	134,241	**127**	21	2,667	184	23,368
88	2,851	250,888	1,417	124,696	**128**	1,579	202,112	692	88,576
89	20,454	1,820,406	22,057	1,963,073	**129**	38	4,902	16	2,064
90	200	18,000	2,865	257,850	**130**	165	21,450	290	37,700
91	1,948	177,268	2,576	234,416	**131**	107	14,017	665	87,115
92	7,257	667,644	341	31,372	**132**	3,369	444,708	25	3,300
93	480	44,640	3,728	346,704	**133**	188	25,004	575	76,475
94	807	75,858	1,095	102,930	**134**	123	16,482	477	63,918
95	2,424	230,280	2,430	230,850	**135**	20	2,700	37	4,995
96	804	77,184	1,502	144,192	**136**	13	1,768	222	30,192
97	11,767	1,141,399	13,746	1,333,362	**137**	57	7,809	584	80,008
98	269	26,362	1,583	155,134	**138**	476	65,688	20	2,760
99	184	18,216	9,979	987,921	**139**	35	4,865	26	3,614
100	1,517	151,700	9,746	974,600	**140**	83	11,620	3,005	420,700
101	1,823	184,123	4,768	481,568	**141**	25	3,525	29	4,089
102	3,725	379,950	559	57,018	**142**	11	1,562	3	426
103	186	19,158	4,048	416,944	**143**	71	10,153	1	143
104	288	29,952	1,877	195,208	**144**	3	432	9	1,296
105	573	60,165	507	53,235	**145**	23	3,335	—	—
106	5,119	542,614	3,771	399,726	**146**	10,116	1,476,936	66	9,636
107	11,328	1,212,096	20,107	2,151,449	**147**	4	588	11	1,617
108	298	32,184	58,856	6,356,448	**148**	19	2,812	27	3,996
109	478	52,102	2,228	242,852	**149**	1	149	1	149
110	201	22,110	4,015	441,650	**150**	39	5,850	58	8,700
111	1,077	119,547	858	95,238	**151**	285	43,035	15	2,265
112	251	28,112	757	84,784	**152**	2	304	7	1,064
113	1,084	122,492	737	83,281	**153**	1	153	10	1,530
114	2,547	290,358	2,566	292,524	**154**	15	2,310	—	—
115	189	21,735	8,828	1,015,220	**155**	2	310	44	6,820
116	556	64,496	3,341	387,556	**156**	—	—	36	5,616
117	9	1,053	597	69,849	**157**	6	942	67	10,519
118	991	116,938	1,605	189,390	**158**	2	316	76	12,008
119	298	35,462	1,277	151,963	**159**	—	—	5	795
120	310	37,200	503	60,360	**160**	—	—	—	—
Übertrag	7,008,206	138,840,230	1,884,064	87,865,444	Übertrag	7,027,321	141,491,102	1,994,231	101,795,945

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	7,027,321	141,491,102	1,994,231	101,795,945
161	3	483	22	3,542
162	—	—	10	1,620
163	3	489	1	163
164	1	164	4	656
165	179	29,535	9	1,485
166	2	332	4	664
167	6	1,002	11	1,837
168	—	—	1	168
169	2	338	—	—
170	7	1,190	—	—
171	1	171	1	171
172	—	—	—	—
173	—	—	1	173
174	—	—	—	—
175	—	—	—	—
176	5	880	—	—
177	1	177	—	—
178	—	—	—	—
179	—	—	—	—
180	—	—	—	—
Übertrag	7,027,531	141,525,863	1,994,295	101,806,424

Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	7,027,531	141,525,863	1,994,295	101,806,424
181	3	543	—	—
182	—	—	—	—
183	—	—	—	—
184	—	—	—	—
185	1	185	—	—
186	—	—	—	—
187	—	—	—	—
188	—	—	—	—
189	—	—	—	—
190	—	—	—	—
191	—	—	—	—
192	37	7,104	—	—
193	—	—	—	—
194	—	—	—	—
195	—	—	—	—
196	—	—	—	—
197	—	—	—	—
198	—	—	—	—
199	—	—	—	—
200	—	—	—	—
207	2	414	—	—
Total	7,027,574	141,534,109	1,994,295	101,806,424

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1889	1890	Gegenüber 1889	
			mehr	weniger
A. Lebens- und Genussmittel:	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	255,932	234,795	—	21,137
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	46,700	48,332	1,632	—
3. Kartoffeln	26,087	29,524	3,437	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	6,084	7,013	929	—
5. Baumfrüchte	22,837	43,115	20,278	—
6. Weintrauben zur Weinbereitung	1,234	1,973	739	—
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	10,347	12,783	2,436	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	13,454	12,829	—	625
9. Eier	3,695	4,172	477	—
10. Kaffee	3,762	4,085	323	—
11. Kaffee-Surrogate	4,153	4,130	—	23
12. Zucker, raffinirt	17,025	18,436	1,411	—
13. Rohzucker	1,144	1,197	53	—
14. Tabak, roh und fabrizirt	2,993	3,618	625	—
	415,447	*426,002*	*10,555*	—
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	8,010	9,956	1,946	—
16. Wein und Most, Speiseessig	61,713	63,921	2,208	—
17. Bier	21,006	23,648	2,642	—
18. Branntwein und Liqueur	2,052	1,919	—	133
19. Mineralwasser	2,228	2,827	599	—
	95,009	*102,271*	*7,262*	—
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrath und Effekten	16,172	17,146	974	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,328	2,429	101	—
	18,500	*19,575*	*1,075*	—
	528,956	**547,848**	**18,892**	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	55,343	52,255	—	3,088
23. Torf	6,716	6,537	—	179
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	359,854	371,188	11,334	—
	421,913	**429,980**	**8,067**	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	97,019	117,428	20,409	—
26. Backsteine, Ziegel	45,343	41,509	—	3,834
27. Dachschiefer	3,713	4,040	327	—
28. Kalksteine, Gypssteine	6,830	7,049	219	—
29. Kalk und Gyps	27,497	23,681	—	3,816
30. Cement, Trass	36,054	39,571	3,517	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	5,022	5,618	596	—
32. Asphalt	4,664	4,908	244	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	10,048	10,986	938	—
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	106,104	107,334	1,230	—
	342,294	**362,124**	**19,830**	—
Übertrag	**1,293,163**	**1,339,952**	**46,789**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1889	1890	Gegenüber 1889 mehr	Gegenüber 1889 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,293,163**	**1,339,952**	**46,789**	—
D. **Metallindustrie:**				
35. Eisen, roh und alt, Erze	33,726	42,612	8,886	—
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	47,804	52,637	4,833	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	6,950	8,665	1,715	—
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	15,868	18,883	3,015	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	5,563	5,434	—	129
40. Maschinen, zusammengesetzte	5,103	5,653	550	—
41. Maschinentheile	26,943	28,618	1,675	—
E. **Textilindustrie:**	**141,957**	**162,502**	**20,545**	—
a) in Baumwolle.				
42. Baumwolle, roh	21,811	21,276	—	535
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	34,018	35,945	1,927	—
44. Baumwollstoffe und Waaren	23,398	21,694	—	1,704
45. Baumwollabfälle	6,252	6,523	271	—
b) in Leinen, Hanf, etc.	*85,479*	*85,438*	—	*41*
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	4,934	5,378	444	—
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf, etc.	3,405	4,053	648	—
c) in Seide.	*8,339*	*9,431*	*1,092*	—
48. Seidenabfälle, Cocons	396	497	101	—
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	7,831	7,407	—	424
d) in Wolle.	*8,227*	*7,904*	—	*323*
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,856	3,810	—	46
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	5,865	6,018	153	—
	9,721	*9,828*	*107*	—
F. **Gerberei:**	**111,766**	**112,601**	**835**	—
52. Felle und Häute	5,992	7,188	1,196	—
53. Rinde	6,209	7,825	1,616	—
54. Gerbstoffe	547	352	—	195
55. Leder und Lederwaaren	5,290	5,677	387	—
G. **Glas- und Thonwaarenfabrikation:**	**18,038**	**21,042**	**3,004**	—
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	2,663	3,112	449	—
57. „ , Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	5,188	5,432	244	—
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	3,836	3,744	—	92
59. Thonröhren aller Art	2,787	3,520	733	—
H. **Papierfabrikation:**	**14,474**	**15,808**	**1,334**	—
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	15,197	16,037	840	—
61. Papier und Carton (A u. B)	7,734	8,047	313	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	3,917	4,125	208	—
I. **Strohindustrie.**	**26,848**	**28,209**	**1,361**	—
63. Strohwaaren aller Art	363	426	63	—
Übertrag	**1,606,609**	**1,680,540**	**73,931**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1889	1890	Gegenüber 1889 mehr	Gegenüber 1889 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,606,609**	**1,680,540**	**73,931**	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	25,078	26,844	1,766	—
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,955	2,946	—	9
66. Holzwaaren	6,051	6,101	50	—
	34,084	**35,891**	**1,807**	—
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren	5,377	5,796	419	—
68. Farbholz	1,212	1,509	297	—
69. Farberden	2,239	1,870	—	369
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	5,557	6,113	556	—
71. Soda	5,351	9,060	3,709	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	17,172	14,831	—	2,341
73. Säuren, Laugen, Beitzen	8,923	10,780	1,857	—
74. Weinstein und Weinhefe	481	363	—	118
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	10,008	10,887	879	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,937	1,895	—	42
77. Stärke, Stärkemehl	4,172	3,945	—	227
78. Chinarinde	54	23	—	31
79. Mineralöle (Petroleum)	17,417	16,701	—	716
80. Vegetabilische Öle	8,083	7,424	—	659
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	5,146	4,839	—	307
82a. Schwefel	763	570	—	193
82b. (95.) Zündwaaren	703	684	—	19
83. Sprit	6,713	7,389	676	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	18,861	24,629	5,768	—
85. Eis	2,297	2,157	—	140
86. Heu und Stroh	6,493	5,180	—	1,313
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	1,838	1,788	—	50
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	2,147	8,078	5,931	—
89. Düngmittel aller Art	38,514	43,410	4,896	—
	171,458	**189,921**	**18,463**	—
M. Hülfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	10,627	15,456	4,829	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	18,118	19,659	1,541	—
	28,745	**35,115**	**6,370**	—
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	7,424	7,433	9	—
93. Sammelladungen	4,933	6,223	1,290	—
94. Übrige Wagenladungen	11,421	12,390	969	—
	23,778	*26,046*	*2,268*	—
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*31,906*	*26,782*	—	*5,124*
Total	**55,684**	**52,828**	—	**2,856**
Gesammttotal	**1,896,580**	**1,994,295**	**97,715**	—

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

* 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 umfassen wie bisher nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 564 Kilometer, sondern auch die Linien Zürich-Zug-Luzern mit 67 und Brugg-Basel mit 58 Kilometer.

Die Betriebslänge dieses Netzes betrug während des ganzen Betriebsjahres 689 Kilometer.

1. Ausgaben.

1889				1890		
Betriebene Bahnlänge 689 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
452,601	38	4.26	I. Allgemeine Verwaltung	486,119	69	4,17
2,194,417	88	20.63	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,321,641	78	19,92
3,314,091	38	31.16	III. Expeditions- und Zugsdienst	3,580,593	84	30,73
3,453,344	39	32.46	IV. Fahrdienst	3,774,879	05	32,39
1,222,487	99	11.49	V. Verschiedene Ausgaben	1,490,671	59	12,79
10,636,943	02	100	. . . . . Totalausgaben	11,653,905	95	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt die bedeutende Vermehrung um Fr. 1,016,962. 93 Cts., welche wesentlich durch grössere Fahrleistungen (316,695 Zugskilometer mehr als im Vorjahr), sowie durch die zu Titel V folgenden Aufschlüsse begründet wird. Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergibt sich, dass der Betrieb im Berichtsjahr pro Lokomotivkilometer Fr. 2. 52 Cts., pro Wagenachskilometer 10,15 Cts. gekostet hat, gegen Fr. 2. 45 Cts. und 9,74 Cts. im Vorjahr, also ebenfalls theurer geworden ist.

Im Übrigen wird auf nachstehende Bemerkungen zu den einzelnen Rechnungsrubriken verwiesen.

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 33,518. 31 Cts., welche sich namentlich durch die vom Verwaltungsrath vorgenommene Erhöhung des Gehaltes der Direktionsmitglieder, durch Personalvermehrung und durch die allgemeine Revision der Gehalte der Beamten der Centralverwaltung erklärt.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 127,223. 90 Cts. Dieselbe entstand wesentlich aus folgenden Ursachen: Vermehrung des Bahnbewachungspersonals; Aufbesserung der Gehalte und grössere Auslagen für den Stellvertreter- und Ablöserdienst (Kap. II. A); ausserordentliche Ausgaben für Instandstellung des Bahnkörpers in Folge Rutschungen am Bahndamm zwischen Oerlikon und Wallisellen, am Bahnkörper bei Sitterdorf und am Bahndamm im „Sorenthal“ zwischen Bischofszell und Hauptweil (Kap. II. B a 1); vermehrten Geleiseumbau, indem im Berichtsjahr 3708 *m* Geleise, einschliesslich 21 Weichen, mehr umgebaut worden sind als im Vorjahr; Vertheuerung der Preise für Oberbaumaterialien mit Ausnahme der Schienen, und früherer Eintritt von anhaltendem Frostwetter (Kap. II. B a 2 und b 3); ausserordentliche Hochbauten, bestehend in Versetzung der Lokomotiv- und Wagenremisen im Bahnhof Frauenfeld im Zusammenhang mit der Bahnhoferweiterung und Erstellung eines provisorischen Wartlokals daselbst aus Anlass des eidgen. Schützenfestes

(Kap. II. B a 3); Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur, Umbau und Verstärkung einer Anzahl Brückenwaagen, Veränderung der Wasserstationsanlage im Bahnhof Frauenfeld (Kap. II B. a 4).

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von	Profil	II, III und IV	aus	Eisen	auf	Profil	V	von	Stahl	mit	Eisenschwellen		.	3,750 *m.*
„	„	N. B.	„	„	„	„	V	„	„	„	„		.	4,189 „
„	„	V	„	„	„	„	V	„	„	„	„		.	13,470 „
„	„	II, III und IV	„	„	„	„	V	„	„	„	Belass. d. Holzschw.			3,585 „
„	„	N. B.	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	„ .	1,389 „
„	„	V	„	„	„	„	V	„	„	„	„	„	„ .	3,873 „
„	„	II und III	„	„	„	„	V	„	Eisen	„	„	„	„ .	1,119 „
„	„	Nebenlinien	„	„	„	„	Nebenlinien von Stahl			„	„	„	„ .	1,409 „
													Total	32,784 *m* Geleise.

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

Schienen vom Normalprofil V 576,302 *m* Geleise = 77.4 %
„ von andern Profilen 168,212 *m* „ = 22.6 %

Von jenen 576,302 *m* Geleise vom Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen 461,460 = 80.1 %
Eisenschienen 114,842 = 19.9 %

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 211,076 laufende Meter = 28.3 %.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 266,502. 46 Cts. entstanden. Dieselbe wird in der Hauptsache begründet: durch Personalvermehrung, welche namentlich beim Zugspersonal und auf den grossen Bahnhöfen in Folge der Zunahme des Verkehrs und grösserer Fahrleistungen, sowie zufolge des am 1. Dezember in Kraft getretenen Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen nothwendig geworden ist; durch Erhöhung von Beamtengehalten und Arbeitslöhnen; durch vermehrte Druckkosten für den im Jahre 1890 erstmals ausgegebenen schweizerischen Plakatfahrtenplan, sowie für den graphischen Fahrtenplan, dessen Schema laut bundesräthlicher Verordnung geändert werden musste; durch vermehrten Gaskonsum auf den grössern Bahnhöfen und Erhöhung der vertraglichen Entschädigung für die elektrische Beleuchtung im Bahnhof Zürich; endlich durch Vertheuerung des Materials für Stationsbeheizung.

IV. Fahrdienst. Die grösste Mehrausgabe, nämlich Fr. 321,534. 66 Cts., weist dieser Titel auf. Dieselbe fällt grösstentheils, und zwar mit nahezu Fr. 250,000. — auf „Brennmaterial", Kapitel IV B a 1, und ist eine Folge theils der bedeutenden Vermehrung der Fahrleistungen, indem die Lokomotiven im Fahr- und Rangirdienst (die Rangirstunde zu 6 Kilometer gerechnet) zusammen 355,408 Kilometer mehr als im Vorjahr zurücklegten, theils einer abermaligen Kohlenvertheuerung. Auch der lokomotiv-kilometrische Kohlenverbrauch ist im Berichtsjahr wiederum gestiegen. Die Ursachen dieser Erscheinung sind bereits im letztjährigen Geschäftsbericht angedeutet worden; mit Rücksicht auf deren grosse Tragweite für das finanzielle Resultat wurde diesbezüglich eine einlässlichere Untersuchung veranstaltet, und wir behalten uns vor, darüber in einem folgenden Berichte nähere Aufschlüsse zu geben. An der Mehrausgabe des Titels partizipirt in erheblichem Masse auch das Kapitel IV A 2, indem wegen der Vermehrung der Fahrleistungen das Personal vermehrt werden musste und diese Mehrleistungen auch eine

Mehrausgabe an Fahrgeldern bedingten. Auch hat eine Reihe von Gehaltsaufbesserungen stattgefunden. Für den Unterhalt der Lokomotiven (Kapitel IV C a 1) sind etwa Fr. 70,000. — mehr verausgabt worden, indem ein erheblicher Theil der Arbeitskräfte der Werkstätte, welche im Vorjahr für den zu Lasten des Erneuerungsfonds fallenden Umbau von fünf Lokomotiven in Anspruch genommen war, im Berichtsjahr wieder für den Unterhalt frei wurde; ferner wurden deren Arbeiter vermehrt, vom 1. Januar an eine allgemeine Lohnerhöhung für die Werkstätte eingeführt und vom 3. Juli an die zehneinhalbstündige Arbeitszeit auf zehn Stunden reduzirt.

Die bedeutenden Differenzen, welche Kapitel IV C b „Erneuerung des Rollmaterials" zeigt, sind in der Rechnung über den Erneuerungsfond ausgewiesen. Im Übrigen sind nähere Angaben aus Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes" ersichtlich.

V. Verschiedene Ausgaben. Die unter diesem Titel gebuchten Ausgaben sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 268,183. 60 Cts. gestiegen. Diese ausserordentliche Mehrausgabe erklärt sich wie folgt: Für Miethe fremden Rollmaterials (Kapitel V. A. 3) wurden Fr. 67,581. 45 Cts. mehr erfordert als im Jahr 1889, einestheils wegen der starken Zunahme des Güterverkehrs und anderntheils wegen der bedeutenden Personenfrequenz zur Zeit des im Juli 1890 in Frauenfeld abgehaltenen eidgenössischen Schützenfestes. In Folge des seit dem Frühjahr 1890 wegen des Güterandranges auf den sämmtlichen Schweizerbahnen spürbar gewordenen Mangels an Güterwagen hat der Schweizerische Wagenverband von der Gesellschaft des Syndicat Industriel in Paris zweihundertundzwanzig gedeckte Güterwagen gemiethet, wofür die Nordostbahn ausser der ordentlichen Laufmiethe für den Durchlauf dieser Wagen auf ihrem Netze etwa Fr. 17,000. — an dem Ausfall auf den zu leistenden Miethvergütungen zu übernehmen im Falle war. Zur Bewältigung des Personenverkehrs während des eidgenössischen Schützenfestes waren wir genöthigt, von verschiedenen schweizerischen und ausländischen Bahnen einhundertundzwanzig Wagen vorübergehend in Miethe zu nehmen, für welche wir eine Entschädigung von Fr. 16,109. 57 Cts. zu leisten hatten. Der restirende Mehraufwand für Rollmaterialmiethe wird durch die vermehrten Leistungen fremder Wagen auf den Nordostbahnlinien ausgewiesen, indem der bezügliche Durchlauf im Jahr 1890, abzüglich desjenigen der schweizerischen Bahnpostwagen, 63,438,158 Achsenkilometer gegen 60,614,755 im Vorjahr, also 2,823,403 Achsenkilometer mehr betragen hat.

Für Unfallentschädigungen (Kapitel V. C. 3) mussten Fr. 37,729. 58 Cts. mehr verausgabt werden als im Jahr 1889, indem wir im Berichtsjahre leider eine Reihe ernsterer Personalunfälle zu beklagen hatten und zudem einige aus dem Vorjahre datirende wichtigere Haftpflichtfälle erst im Jahr 1890 zum Austrag gelangten. Desgleichen erheischte die Wiederherstellung von bei Zusammenstössen beschädigtem Rollmaterial Fr. 5,587. 01 Cts. mehr im Jahr 1890 (Kapitel V. C. 4), wogegen die Vergütungen für Havarie und Verspätung von Gütern etc. um Fr. 2,115. 99 Cts. unter denjenigen des Vorjahres verblieben. Übrigens kommen die unter Kapitel V. C. 3 und 4 als Verwendungen aus dem Versicherungsfond bezeichneten Ausgaben in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Titel „Zuschüsse aus den Spezialfonds" wieder in Einnahme.

Unter dem Kapitel V. C. 6 „Steuern und Abgaben" sind Fr. 109,970. 53 Cts. eingestellt für Konzessionsgebühren an den Bund pro 1888 und 1889, soweit diese von uns bedingt anerkannt sind; wir verweisen diesfalls auf den Abschnitt I. Der Betrag ist einstweilen in Reserve genommen worden und figurirt in der Beilage zur Bilanz unter den diversen Kreditoren, Ziffer 1.

Eine weitere Mehrausgabe weist das Kapitel V. C. 7, Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse etc., mit Fr. 47,017. 44 Cts. auf, wovon Fr. 46,150. 58 Cts. auf die Erhöhung des ordentlichen Jahresbeitrages an die Pensions- und Hülfskasse entfallen. Diese Mehrausgabe ist mit etwa Fr. 40,000. — nur eine einmalige, entstanden aus der im Berichtsjahre vorgenommenen allgemeinen Gehaltsrevision, wobei die Verwaltung auf Grund

der Statuten der Pensions- und Hülfskasse dieser einen Beitrag zuzuwenden im Falle war, der demjenigen gleichkam, den die Mitglieder der Kasse als dreimonatliches Betreffniss der ihnen bewilligten Gehaltserhöhungen einzuzahlen hatten.

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

Übertrag von 1889	106 Fälle.
Neu hier angebracht	1,298 „
Von fremden Bahnen überwiesen	568 „
Total	1,972 Fälle.
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,812 Fälle.
Unerledigt blieben	160 „

Die von der Nordostbahn theils an die Reklamanten ausgerichteten, theils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kapitel V C 4 beziffern sich auf .		Fr. 45,024. 47 Cts.
Davon sind abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern		„ 31,237. 25 „
Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von		Fr. 13,787. 22 Cts.
An den Bruttoausgaben partizipiren:		
a) Gänzlicher Verlust	Fr. 4,998. 91 Cts.	
b) Beschädigungen und Manko	„ 31,953. 56 „	
c) Verspätungen	„ 8,072. — „	
Total		Fr. 45,024. 47 Cts.

Nach Gütern vertheilt sich diese Summe folgendermassen:

Getreide	Fr. 4,589. 63 Cts.
Mehl	„ 1,689. 61 „
Wein	„ 2,769. 87 „
Sprit und Öl	„ 1,967. 89 „
Kolonialwaaren	„ 4,094. 69 „
Eisenwaaren	„ 2,159. 24 „
Baumwollwaaren	„ 16,865. 40 „
Holzwaaren	„ 1,102. 53 „
Glaswaaren	„ 767. 05 „
Verschiedenes	„ 7,637. 31 „
Personenverkehr	„ 1,381. 25 „
Total	Fr. 45,024. 47 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahre wurden vier, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven (B^{2T} Nr. 2, 4, 6 und A^{2T} Nr. 57), abzüglich Altmaterialwerth, zu Lasten des Erneuerungsfondes vom Konto „Rollmaterial“ abgeschrieben, dagegen vier neue Schnellzugslokomotiven der Serie A^{3T} dem Betriebe übergeben. Es waren demnach zu Ende des Jahres 1890, gleichwie im Vorjahr, **144** Stück vorhanden.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 121 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämmtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteintheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 102, wovon 78 im Strecken- und 24 im Rangirdienst. Jene 121 Lokomotiven haben im Ganzen 5,283,834 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 4,629,996 und im Rangirdienst** 653,838 zurückgelegt. (1889: 4,939,986 Kilometer, wovon 4,333,884 im Fahr- und 606,102** im Rangirdienst.)

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1890 auf 211,585** Kilometer (1889: 200,025**) beziffern.

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

		Fahrplanmässige Zugskilometer	Extrazugs-Kilometer	Total der Zugskilometer	Vorspann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Materialtransport Kilometer	Schneepflugfahrten-Kilometer	Leerfahrten-Kilometer	Total der Kilometer
Eigenes Netz . . .	Schnell- und Personenzüge	2,418,138	38,455	2,456,593	145,259	3,507,020	7,054	—	57,931	3,572,005
	Gemischte Züge	331,036	—	331,036						
	Güterzüge	338,327	235,805	574,132						
	Total	*3,087,501*	*274,260*	*3,361,761*						
Zürich-Zug-Luzern .	Schnell- und Personenzüge	333,729	1,516	335,245	20,884	460,830	527	—	9,605	470,962
	Gemischte Züge	9,709	—	9,709						
	Güterzüge	65,283	29,709	94,992						
	Total	*408,721*	*31,225*	*439,946*						
Bötzbergbahn . . .	Schnell- und Personenzüge	262,915	754	263,669	27,310	568,240	—	—	7,147	575,387
	Gemischte Züge	40,393	—	40,393						
	Güterzüge	107,805	129,063	236,868						
	Total	*411,113*	*129,817*	*540,930*						
Führung der Arlbergzüge Ziegelbrücke - Sargans		8,540	—	8,540	2,730	11,270	—	—	—	11,270
Aushülfe an schweiz. Bahnen		—	—	—	299	299	—	—	73	372
Total* 1890		3,915,875	435,302	4,351,177	196,482	4,547,659	7,581	—	74,756	4,629,996
1889		3,711,488	322,994	4,034,482	209,681	4,244,163	5,841	48	83,832	4,333,884
plus 1890		204,387	112,308	316,695	—	303,496	1,740	—	—	296,112
minus „		—	—	—	13,199	—	—	48	9,076	—

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 1. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 55 und 56 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (28,188) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

** Im Jahre 1890 wurde die Rangirstunde zu 6 Kilometer, in den frühern Jahren zu 8 berechnet. Die Daten pro 1889 sind daher entsprechend umgerechnet worden.

Unterhaltungskosten. Die zum Fahrdienst verwendeten Lokomotiven konsumirten an Brenn-, Schmier- und Putzmaterial nachstehende Quantitäten und verursachten folgende Kosten:

		1889	1890
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr.	37,053,407	41,701,843
„ „ Tannenholz	Ster	997,5	1395,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheiten reduzirt)	Kgr.	37,452,407	42,260,043
Verbrauch an Schmiermaterial	„	70,136	73,621,5
Kosten des Brennmateriales	Fr.	878,783. 27 Cts.	Fr. 1,104,766. 90 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„	2. 35 „	„ 2. 61 „
„ „ Schmiermateriales	„	33,771. 27 „	„ 36,192. 65 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	Cts.	48,1	Cts. 49,1
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand .	Fr.	42,342. 05 Cts.	Fr. 50,756. 35 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	392,649. 17 „*	„ 480,129. 35 „*
Totalkosten	„	1,347,545. 76 „*	„ 1,671,845. 25 „*

Die zum Rangirdienst in den Bahnhöfen Zürich, Romanshorn, Winterthur, Schaffhausen, Brugg, Aarau und Rothkreuz verwendeten Lokomotiven konsumirten folgende Materialien und verursachten nachstehende Unterhaltungskosten:

		1889	1890
Verbrauch an Brennmaterialien . . .	Kgr.	7,523,423	8,258,147
„ „ Schmiermaterial . . .	„	16,035	18,544
Kosten des Brennmateriales	Fr.	176,544. 16 Cts.	Fr. 197,412. 68 Cts.
„ „ Schmiermateriales	„	7,720. 85 „	„ 9,008. 01 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen, Streusand	„	10,501. 64 „	„ 9,485. 03 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	49,113. 76 „*	„ 59,951. 42 „*
Totalkosten	„	243,880. 41 „*	„ 275,857. 14 „*

* In diesen Summen sind die zum Ersatz, von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 88,665. 83 Cts. (1889: Fr. 60,437. 39 Cts.) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 186,662. 81 Cts., welche zur Abschreibung von vier ausrangirten Lokomotiven aufgewendet wurden, sowie Fr. 7,856. 87 Cts., verwendet für Erstellung von Dampfheizungen.

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahre wurden drei baufällige Personenwagen (A^{B4} 308, 317 und C^{4} 1620) vom Inventar abgeschrieben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1890 vorhanden:

510 Stück mit 1131 Achsen und 21,272 Sitzplätzen.
1889: 513 „ „ 1143 „ „ 21,449 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurden ein stark beschädigter Gepäckwagen (F 2001), sowie 19 alte und ausrangirte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen 20 neue Eilgutwagen (Serie G^{RI}) und 10 weitere offene Güterwagen mit grossem Laderaum (Serie L^{RI}) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2501 Stück mit 5006 Achsen und einer Tragfähigkeit von 27,706 Tonnen.
1889: 2491 „ „ 4986 „ „ „ „ „ 27,502 „

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen.

a) Auf den eigenen Linien:

	1889		1890	
Personenwagen	23,725,902		26,259,068	
Gepäck- und Güterwagen	21,011,666	44,737,568	20,896,146	47,155,214

b) Auf fremden Bahnen:

Personenwagen	2,001,306		3,174,776	
Gepäck- und Güterwagen	44,888,096	46,889,402	43,788,194	46,962,970
Total:		91,626,970		94,118,184

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	4,941,490		5,965,570	
Gepäck- und Güterwagen	55,673,265		57,472,588	
Schweizerische Bahnpostwagen	3,819,014	64,433,769	4,283,044	67,721,202

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn 109,171,337 114,876,416

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 13,234 Kilogramm, wofür Fr. 2807. 72 Cts. verausgabt wurden gegenüber 11,072,5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 2371. 88 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 8680 Achsenkilometer zurückgelegt. (1889: 9859).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 403,326. 54 Cts. (1889: Fr. 399,229. 15 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 15,607. 89 Cts. (1889: Fr. 14,356. 66 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen verwendeten Fr. 104,570. 60 Cts. (1889: Fr. 91,138. 84 Cts.), sowie die für Bremseinrichtungen verausgabten Fr. 31,210. 45 Cts.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst							Rangirdienst	
	B^{2T}	A^{2T}	A^3 u. A^{3T}	C^{2T} u. C^{3T}	E^2	Total 1889	Total 1890	1889	1890
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven . .	43	5	22	44	6	124	120	20	24
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen . . . . . Km.	1,757,928	296,616	878,663	1,436,475	177,977	4,244,163	4,547,659	—	—
im Materialtransport . . . . „	4,165	—	527	2,606	283	5,841	7,581	—	—
in Schneepflugfahrten . . . . „	—	—	—	—	—	48	—	—	—
in Leerfahrten . . . . . „	35,135	957	8,545	20,813	9,306	83,832	74,756	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,797,228	297,573	887,735	1,459,894	187,566	4,333,884	4,629,996	806,127 (200,025)	865,423 (211,585)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1890	4,923.9	815.3	2,432.1	3,999.7	513.9	—	12,684.9	—	2,371.0
Im tägl. Durchschnitt Kilometer 1889	4,557.9	1,045.4	1,887.1	3,865.3	517.7	11,873.6	—	2,208.5	—
Beförderte Wagenachsenkilometer	33,923,403	4,092,027	20,463,952	53,187,579	2,641,305	*108,636,269	*114,308,266	—	—
per Fahrkilometer 1890	18.87	13.75	23.34	36.43	14.08	—	**24.75	—	—
per Fahrkilometer 1889	19.15	14.22	23.62	37.24	13.42	**25.15	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im Ganzen . . . . . Kg.	14,074,796	1,924,560	8,395,708	16,622,420	1,242,559	37,452,407	42,260,043	7,523,423	8,258,147
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1890	7.8314	6.4675	9.4574	11.3860	6.6246	—	9.1274	—	9.5423
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1889	7.5451	6.5036	8.8921	10.6975	6.3522	8.6417	—	9.3328	—
Kosten im Ganzen . . . . . Fr.	368,853.83	50,603.55	219,364.88	433,289,80	32,654.84	878,783.27	1,104,766.90	176,544.16	197,412.68
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . . 1890 Cts.	20.5234	17.0054	26.7106	29.6795	17.4098	—	23.8610	—	22.8111
dito 1889 „	17.7038	15.2602	20.8645	25.1008	14.9048	20.2770	—	21.9003	—
c) Übrige Unterhaltskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial . . Kg.	25,172.5	4,659	14,910	26,350	2,530	70,136	73,621.5	16,035	18,544
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . 1890 Cts.	0.0140	0.0156	0.0168	0.0180	0.0135	—	0.0159	—	0.0214
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. . . . 1889 „	0.0144	0.0162	0.0162	0.0185	0.0134	0.0161	—	0.0199	—
Kosten des Schmiermaterials . . Fr.	12,377.21	2,286.57	7,320.81	12,965.83	1,242.23	33,771.27	36,192.65	7,720.85	9,008.01
„ per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. . . . . 1890 Cts.	0.69	0.77	0.82	0.88	0.66	—	0.78	—	1.04
dito 1889 „	0.69	0.78	0.78	0.88	0.64	0.78	—	0.95	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . . Fr.	19,707.32	3,243.40	9,729.58	16,020.44	2,055.61	42,342.05	50,756.35	10,501.64	9,485.03
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender „	179,777.75	21,576.—	86,784.81	177,395.96	14,594.83	392,649.17	480,129.35	49,113.76	59,951.42
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. . . . . 1890 Cts.	10.00	7.25	9.77	12.17	7.77	—	10.37	—	6.92
dito 1889 „	8.95	7.56	8.27	10.22	7.21	9.06	—	6.09	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen . . . . . Fr.	580,716.11	77,709.52	323,200.08	639,672.03	50,547.51	1,347,545.76	1,671,845.25	243,880.41	275,857.14
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. . . . . 1890 Cts.	32.31	26.15	36.40	43.83	26.94	—	36.10	—	31.87
dito 1889 „	28.33	24.58	30.89	37.19	23.74	31.09	—	30.25	—
								für jeden Tag:	
per Wagenachsenkilom. . . 1890 „	1.71	1.89	1.53	1.23	1.91	—	1.46	—	Fr. 755.77
dito 1889 „	1.48	1.73	1.38	0.99	1.77	1.24	—	Fr. 668.16	—

* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen, 1889 = 535,068; 1890 = 568,150.

** Bei Berechnung dieser Verhältnisszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer *nicht* berücksichtigt, 1889 = 13,440; 1890 = 11,270.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	sechsrädrige	vierrädrige	Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im Einzelnen: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im Ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	per Bahnkilometer	per Achsenkilometer
										Tonnen				
1890	55	1	454	510	1131	1,145	6,810	13,317	21,272	13,602,560	144,639,701	158,242,261	229,669	4.91
1889	58	1	454	513	1143	1,159	6,901	13,389	21,449	12,943,540	127,267,483	140,211,023	203,499	4.89

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für Material	Kosten per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1890	29,433,844	187,195.98	0.637	2.274	32,224,638	3,712.3	787.61	0.1152	0.0024	50,332.45	0.1562
1889	25,727,208	193,370.61	0.752	2.436	28,667,392	2,907.5	622.83	0.1014	0.0022	42,004.92	0.1465

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen achträdrige	Gepäckwagen vierrädrige	Güterwagen vierrädrige	Totalzahl der Wagen	Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduzirt, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im Ganzen	per Bahnkilomtr.	per Achsenkilomtr.
						Tonnen			Tonnen				
1890	2	72	2,427	2,501	5,006	27,706	2.951	5.53	144,746,341	281,519,274	426,265,615	618,673	5.16
1889	2	73	2,416	2,491	4,986	27,502	2.937	5.51	141,022,566	273,391,251	414,413,817	601,471	5.15

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im Ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	Betreffniss per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1890	64,684,340	216,130.56	0.334	1.625	82,651,778	9,521.7	2,020.11	0.1152	0.0024
1889	65,899,762	205,858.54	0.312	1.603	80,503,945	8,165.0	1,749.05	0.1014	0.0021

b) Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.			1888	1889	1890
(Während des ganzen Jahres betriebene Länge: 689 Kilometer.)					
Gesammt-Betriebsausgaben	per	Bahnkilometer . . . Fr.	14,632.86	15,438.23	16,914.23
	„	Nutzkilometer . . . „	2.47	2.51	2.56
	„	Lokomotivkilometer . „	2.42	2.45	2.52
	„	Wagenachsenkilometer Cts.	9.62	9.74	10.15
I. Allgemeine Verwaltung	„	Bahnkilometer . . . Fr.	687.59	656.90	705.54
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„	„ . . . „	2,959.53	3,184.93	3,369.58
III. Expeditions- und Zugsdienst	„	„ . . . „	4,650.98	4,810.—	5,196.80
IV. Fahrdienst:					
Im Ganzen	„	Bahnkilometer . . . Fr.	4,533.27	5,012.11	5,478.78
	„	Nutzkilometer . . . Cts.	76.42	81.37	83.01
	„	Lokomotivkilometer . „	74.85	79.68	81.53
	„	Wagenachsenkilometer „	2.98	3.17	3.29
A. Personal	„	Nutzkilometer . . . „	21.91	22.03	22.42
	„	Lokomotivkilometer . „	21.46	21.58	22.02
	„	Wagenachsenkilometer „	0.85	0.86	0.89
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„	Nutzkilometer . . . „	25.03	28.14	32.12
	„	Lokomotivkilometer . „	24.52	27.55	31.55
	„	Wagenachsenkilometer „	0.98	1.10	1.27
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„	Nutzkilometer . . . „	29.13	30.86	28.01
	„	Lokomotivkilometer . „	28.53	30.22	27.51
	„	Wagenachsenkilometer „	1.14	1.20	1.11
D. Sonstige Ausgaben	„	Nutzkilometer . . . „	0.35	0.34	0.46
	„	Lokomotivkilometer . „	0.34	0.33	0.45
	„	Wagenachsenkilometer „	0.01	0.01	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	„	Bahnkilometer . . . Fr.	1,801.49	1,774.29	2,163.53

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 Verhältnisszahlen nachträglich der vorstehenden Tabelle analog ermittelt; wir verweisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 70 und 71). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung theils undurchführbar, theils würde sie einen unverhältnissmässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesammtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den letzten Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.

				1888	1889	1890
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. *b.* Erneuerung des Oberbaues	per	Bahnkilometer	Fr.	802.58	954.92	967.41
	„	Nutzkilometer	Cts.	13.53	15.50	14.66
	„	Lokomotivkilometer	„	13.25	15.18	14.40
	„	Wagenachsenkilometer	„	0.53	0.60	0.58
IV. Fahrdienst. C. *b.* Erneuerung des Rollmaterials	„	Bahnkilometer	Fr.	452.61	788.90	630.73
	„	Nutzkilometer	Cts.	7.63	12.81	9.55
	„	Lokomotivkilometer	„	7.47	12.54	9.38
	„	Wagenachsenkilometer	„	0.30	0.49	0.38
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	„	Bahnkilometer	Fr.	1,182.04	1,197.91	1,295.68
	„	Nutzkilometer	Cts.	19.92	19.45	19.63
	„	Lokomotivkilometer	„	19.51	19.05	19.30
	„	Wagenachsenkilometer	„	0.78	0.76	0.78
Im Ganzen	„	Bahnkilometer	Fr.	2,437.23	2,941.73	2,893.80
	„	Nutzkilometer	Cts.	41.08	47.76	43.84
	„	Lokomotivkilometer	„	40.23	46.77	43.08
	„	Wagenachsenkilometer	„	1.61	1.85	1.74

		1888	1889	1890
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	Kilometer	689	689	689
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.8182	4.7847	4.7847
„ „ „ „	Personenwagenachsen	8.0979	7.9375	7.8541
„ „ „ „	Güterwagenachsen	34.797	34.625	34.763
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	42.90	42.56	42.62
„ „ „ „	Sitzplätze	151.90	148.95	147.72
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	191.66	190.98	192.40
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.208	0.208	0.208
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.681	1.658	1.641
„ „ „ „	Güterwagenachsen	7.222	7.236	7.266
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	8.903	8.895	8.907
„ „ „ „	Sitzplätze	31.525	31.130	30.874
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	39.778	39.915	40.212
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.76	18.76	18.81
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.5078	5.5158	5.5346
b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangirdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	36,354	35,708	37,131
	„ Tag „	99.3	97.83	101.7
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	46,885	45,105	47,732
	„ Tag „	128.1	123.57	130.8
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	58,771	59,368	59,359
	„ Tag „	160.6	162.6	162.6
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt .	„ Jahr „	60,345	53,741	36,059 *
	„ Tag „	164.9	147.2	98.8 *
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		25.06	25.06	24.75
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	9.52	9.02	10.37
„ Zugskilometer	„	10.21	9.73	11.03
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.381	0.361	0.420
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	8.2557	8.6417	9.1274
„ Zugskilometer	„	8.8566	9.2831	9.7123
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.3301	0.3447	0.3697
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0164	0.0161	0.0159
„ Zugskilometer	„	0.0176	0.0174	0.0169
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.00066	0.00064	0.00064
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	18.0791	20.2770	23.8610
„ Zugskilometer	„	19.3950	21.7818	25.3900
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.7230	0.8089	0.9664

* Im Jahre 1890 wurde die Rangirstunde zu 6 Kilometer, in den früheren Jahren zu 8 berechnet, letzterer Ansatz ergäbe pro 1890 48079, bezw. 131,7 Km.

		1888	1889	1890
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	0.7574	0.8089	0.7817
„ Zugskilometer	„	0.8125	0.8371	0.8317
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.960	0.977	1.096
„ Zugskilometer	„	1.030	1.049	1.166
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:				
per Bahnkilometer	Franken	1,775.34	1,955.80	2,426.48
„ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	29.31	31.09	36.10
„ Zugskilometer	„	31.45	33.40	38.42
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	1.17	1.24	1.46
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	14,478	14,950	15,336
und zwar jede Personenwagenachse .	„	20,972	22,508	26,025
„ Güterwagenachse . .	„	12,967	13,217	12,921
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen . .		106.20	113.99	128.14
„ Güterwagenachsen . . .		309.49	320.11	328.65
„ Personen- u. Güterwagenachsen		415.69	434.10	456.79
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	40.99	40.98	41.05
„ fremde Wagen	„	59.01	59.02	58.95
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . .	Centimes	0.0026	0.0021	0.0024
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	730.33	579.43	585.38
„ Wagenachse und Jahr	„	82.03	65.13	65.72
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.567	0.435	0.428
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	28.50	29.15	27.58
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen .	„	36.77	37.18	37.45

Chronologische Vergleichung

Betriebs-jahr	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

Bemerkungen:

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

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

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

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

der Betriebs-Ausgaben.

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

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1889		1890		Mehr resp. weniger gegenüber 1889	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes . . .	15,635,676	24	16,273,650	20	+ 637,973	96
Verschiedene Einnahmen	950,430	14	911,224	36	– 39,205	78
	16,586,106	38	17,184,874	56	+ 598,768	18
Betriebsausgaben	8,291,294	72	9,232,085	92	+ 940,791	20
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	8,294,811	66	7,952,788	64	– 342,023	02
oder: **1889** **1890**						
In Prozenten der Bruttoeinnahmen . . . 50,01 % 46,28 %						
Per Bahnkilometer (Gesammtlänge 564 Kil.) Fr. 14,707. 11 Fr. 14,100. 68						
„ Zugskilometer . . . . . „ 2. 67 „ 2. 36						
„ Nutzkilometer . . . . . „ 2. 53 „ 2. 27						
Ertrag verfügbarer Kapitalien	666,920	63	1,160,466	30	+ 493,545	67
Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien . . .	104,731	30	195,688	65	+ 90,957	35
Ertrag von Nebengeschäften	210,751	32	190,203	74	– 20,547	58
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,290,300	35	1,278,364	16	– 11,936	19
Aus sonstigen Quellen	53,675	33	133,459	80	+ 79,784	47
	10,621,190	59	10,910,971	29	+ 289,780	70
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	56,224	57	48,973	50	– 7,251	07
Abschreibungen	360,745	33	159,366	77	– 201,378	56
Einlage in die Spezialfonds	1,537,529	48	1,283,293	48	– 254,236	—
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	54,814	59	133,948	10	+ 79,133	51
	2,009,313	97	1,625,581	85	– 383,732	12
Reinertrag des eigenen Netzes	8,611,876	62	9,285,389	44	+ 673,512	82
Hiezu kommt ferner:						
Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,835,602	13	1,817,150	57	– 18,451	56
	10,447,478	75	11,102,540	01	+ 655,061	26
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	302,558	30	285,475	80	– 17,082	50
Total . .	10,750,037	05	11,388,015	81	+ 637,978	76
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Ältere Anleihen	33,333	35	—	—	– 33,333	35
b) Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken	5,085,466	65	5,268,800	—	+ 183,333	35
c) „ auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von 3 Millionen Franken . . .	120,000	—	120,000	—	—	—
d) Subventionsdarleihen	179,500	—	185,791	65	+ 6,291	65
	5,418,300	—	5,574,591	65	+ 156,291	65
2. Für Verzinsung des neuen 5 % Prioritätsaktienkapitals vom 1. Juli 1888	331,465	50	—	—	– 331,465	50
	5,749,765	50	5,574,591	65	– 175,173	85
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,000,271	55	5,813,424	16	+ 813,152	61
Verwendet für Amortisationen	470,000	—	490,000	—	+ 20,000	—
„ „ Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals . . .	570,000	—	550,000	—	– 20,000	—
	1,040,000	—	1,040,000	—	—	—
Zur Verfügung der Aktionäre . . .	3,960,271	55	4,773,424	16	+ 813,152	61

Ueber die aus vorstehender Tabelle ersichtlichen Differenzen zwischen dem Finanzergebniss des Berichts- und demjenigen des Vorjahres, zu welchen nicht schon in vorangehenden Abschnitten oder in den Rechnungen selbst der nähere Nachweis geleistet wurde, bemerken wir Folgendes:

Die Verminderung von Fr. 39,205. 78 Cts. auf dem Titel „Verschiedene Einnahmen" ist mit Fr. 16,534. 61 Cts. auf Kapitel III 1 c „Rollmaterial", mit Fr. 21,157. 02 Cts. auf Kapitel III 2 a „Ertrag der Werkstätte" und mit Fr. 10,000. — Cts. auf Kapitel III 2 c „Ertrag der Materialrechnung des Oberingenieurs" eingetreten, abzüglich etwelcher Mehreinnahmen auf verschiedenen andern Unterrubriken dieses Titels.

Hinsichtlich des ersteren Einnahmeausfalls bemerken wir, dass zwar der Gesammtdurchlauf der eigenen Wagen auf fremden Bahnen von 46,889,402 Achsenkilometer im Jahr 1889 auf 46,962,970 dergleichen im Jahr 1890 gestiegen ist und man demnach im Berichtsjahr eher eine bescheidene Mehreinnahme hätte erwarten sollen; dass dies nicht der Fall, erklärt sich daraus, dass die Güterwagen der Nordostbahn im Jahr 1890 auf den fremden Bahnen 1,166,042 Achsenkilometer (43,117,358 gegen 44,283,400 im Jahr 1889) weniger zurückgelegt haben und der diese Minderleistung kompensirende, vermehrte Durchlauf der Personenwagen, 3,174,776 Achsenkilometer gegen 2,001,306 im Jahr 1889, zum grösseren Theile als Naturalausgleichung erfolgt ist, wofür uns keine Vergütungen zufliessen.

Der Minderertrag der Werkstätte resultirt einerseits daraus, dass eine Dampfmaschine von fünf Pferdekräften und ein Schwanzhammer, welcher für den Werkstättebetrieb keine Verwendung mehr fanden, zu Lasten der Werkstätte mit dem Minderwerth von zusammen Fr. 12,392. 48 Cts. am Baukonto abgeschrieben und ihr im Weitern eine Anzahl Differentialflaschenzüge, die sie seit längerer Zeit von der Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee leihweise benützt hatte, mit Fr. 3,175. 90 Cts. definitiv zugeschieden wurden. Anderseits haben sich die Kosten für den Unterhalt der technischen Einrichtungen der Werkstätte um ungefähr Fr. 10,000 höher belaufen als im Vorjahr. — Die Verminderung des Ertrags der Materialrechnung des Oberingenieurs ist vorwiegend durch Rückschläge auf den Kiesgruben erwachsen.

Die verfügbaren Kapitalien haben, abzüglich der Ausgaben für Konto-Korrentzinse und Provisionen, einen Ertrag von Fr. 1,111,492. 80. Cts. gegen Fr. 610,696. 06 Cts. im Vorjahr, also Fr. 500,796. 74 Cts. mehr ergeben. Von diesem Mehrerträgniss entfallen Fr. 432,879. 45 Cts. auf Zinse für die eigenen Werthpapiere, Fr. 69,979. 20 Cts. auf die Separat-Darleihenskonti mit der Schweizerischen Kreditanstalt, Fr. 17,820.65 Cts. auf Diskontirung von Wechseln, theils vermöge eines etwas günstigeren durchschnittlichen Diskontosatzes (3,608 % gegen 3,17 %) und theils auch wegen grösserer Placements in Diskontopapier; Fr. 10,599. 77 Cts. sind Ersparniss durch den Wegfall der im Jahr 1889 diesem Titel belasteten Emissionskosten für das 4 %ige Anleihen von fünf Millionen Franken vom 1. März 1889, wogegen das Vorjahr eine ausserordentliche Einnahme von Fr. 47,267. 55 Cts. als Zinsenvergütung auf den von der Tössthalbahn erstatteten Kosten ihrer Zufahrtsstrecke zum Bahnhof Winterthur zu verzeichnen hatte. Der Rest setzt sich aus verschiedenen kleineren Positionen zusammen.

Das Plus von Fr. 90,957. 35 Cts. auf den „Zinsen für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien" beruht auf der Zunahme der für die rechtsufrige Zürichseebahn, die Linie Dielsdorf-Niederweningen und die Linie Koblenz-Stein verwendeten Baugelder.

Wegen des Ertrages des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee verweisen wir auf Abschnitt E des Berichtes (Seite 76 u. ff.).

Das Reinerträgniss der Imprägnieranstalt ist um Fr. 1,193. 33 Cts. günstiger als im Jahr 1889. Die Arbeitsleistungen für Privaten sind zwar nicht unbeträchtlich gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, dagegen wurde die Anstalt für eigene Zwecke mehr in Anspruch genommen. Imprägnirt wurden an verschiedenen Holz-

waaren und Schwellen für Private 2,189 m^3 (1889: 2,928 m^3) und für die eigene Verwaltung 5,771 m^3 (1889: 3,396 m^3), zusammen 7,960 m^3 (1889: 6,324 m^3).

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

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfond:

Betriebsrechnung	II B. b: Erneuerung des Oberbaues . .	Fr. 666,549. 22 Cts.	
„	IV C. b: „ des Rollmaterials . .	„ 434,574. 45 „	
„	V C. 8: Definitive Stationsanlage Horgen . .	„ 936. 15 „	
Gewinn- und Verlustrechnung	6 a: Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . .	„ 53,135. 73 „	
„ „ „	6 b: Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . .	„ 28,097. 93 „	
			Fr. 1,183,293. 48 Cts.

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfond:

Betriebsrechnung	V C. 3: Unfallentschädigungen . . .	Fr. 84,832. 17 Cts.	
„	V C. 4: Transportentschädigungen . . .	„ 10,238. 51 „	
			„ 95,070. 68 „
		Total	Fr. 1,278,364. 16 Cts.

Das Nähere über die Einnahmevermehrung im Belaufe von Fr. 79,784. 47 Cts. auf der Rubrik „Aus sonstigen Quellen“ ist aus der Gewinn- und Verlust-Rechnung selbst ersichtlich; ausserdem verweisen wir hinsichtlich des Hauptpostens von Fr. 70 711. 05 Cts. „Nachvergütung der Vereinigten Schweizerbahnen“ auf die in Abschnitt II enthaltenen näheren Mittheilungen über die Gemeinschaftsstrecken Zürich-Wallisellen und Ziegelbrücke-Glarus.

Der Rückgang in dem Ertragsantheil der gemeinschaftlichen Linien um Fr. 18,451. 56 Cts. rührt von der Aargauischen Südbahn her. Unser hälftiger Ertragsantheil an dieser Linie ist nämlich um Fr. 37,012. 96 Cts. geringer als im Vorjahr, während die Rendite unserer Betheiligung an der Linie Zürich-Zug-Luzern dieselbe geblieben ist wie im Jahr 1889 und der hälftige Ertragsantheil an der Bötzbergbahn sich um Fr. 17,358. 89 Cts. vermehrt hat; ausserdem hatten wir an das Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten Fr. 1202. 51 Cts. weniger beizutragen.

In Prozenten ausgedrückt, war die Rendite der Betheiligungskapitalien an den verschiedenen Gemeinschaftsbahnen folgende: Zürich-Zug-Luzern 10 % von Fr. 9,626,000; Bötzbergbahn 5,166 % von Fr. 11,729,000 gegen 5,025 % von Fr. 11,714,000 im Jahr 1889; Aargauische Südbahn 4,278 % von Fr. 5,905,000 gegen 4,939 % von Fr. 5,865,000 im Jahr 1889. — Das Betheiligungskapital an den vier Unternehmungen, das sich durch die Erhöhungen von Fr. 15,000 bei der Bötzbergbahn und von Fr. 40,000 bei der Aargauischen Südbahn, von Fr. 27,705,000 auf Fr. 27,760,000 vermehrt hat, verzinst sich durch das Erträgniss von Fr. 1,817,150. 57 Cts. im Berichtsjahr durchschnittlich zu 6,546 % gegen 6,626 im Jahr 1889.

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 4 c aufgeführten und nicht näher bezeichneten Abschreibungen am Baukonto der Nordostbahn von Fr. 3141. 67 Cts. umfassen:

1. Abschreibung des Minderwerths von beseitigten Einrichtungen der Wasserstation auf dem Bahnhof Frauenfeld	Fr. 1,407. 12 Cts.
2. Dessgleichen der von *km* 41,15 der linksufrigen Zürichseebahn auf die Werfte Wollishofen als Unterkunftslokal für die Kohlenarbeiter versetzten Wärterbude	„ 934. 55 „
3. Abschreibung der abgebrochenen Kopframpen auf den Stationen Wülflingen und Pfungen .	„ 800. — „
Zusammen	Fr. 3,141. 67 Cts.

Die Mehrausgabe von Fr. 156,291. 65 Cts. für Verzinsung der Anleihen besteht in:

1. 4 % Zinsen auf dem Anleihen von 5 Millionen Franken vom 1. März 1889 für 12 Monate statt nur 1 Monat im Jahre 1889 = ...		Fr. 183,333. 35 Cts.
2. 2 % Zinsen auf dem Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn für 12 Monate statt nur 10½ Monate = ...		„ 9,000. — „
		Fr. 192,333. 35 Cts.
abzüglich:		
3. Zinsenwegfall für das am 28. Februar 1889 rückbezahlte 4 % Anleihen von 5 Millionen Franken vom 1. Juni 1862 mit	Fr. 33,333. 35 Cts.	
4. Dessgleichen für das am 1. November 1890 rückbezahlte 3¼ % Subventionsdarlehen für die Aargauische Südbahn im Betrage von Fr. 500,000 per 2 Monate	„ 2,708. 35 „	
		„ 36,041. 70 „
Summe wie oben		Fr. 156,291. 65 Cts.

Die feste Verzinsung der Einzahlungen auf das neue 5 % Prioritätsaktienkapital vom 1. Juli 1888 hat mit dem 31. Dezember 1889 aufgehört, indem das gesammte Prioritätsaktienkapital gemäss den s. Z. aufgestellten Konversions- und Subskriptionsbedingungen vom 1. Januar 1890 ab dividendenberechtigt geworden ist.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1889		1890		1889		1890	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	12,227	13.08	13,461	12.58	27,397. 75	26.63	29,256. 99	26.19
„ „ II. „ . .	18,112	19.37	18,847	17.61	23,668. 87	23.01	23,469. 88	21.01
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	7,796	8.34	8,236	7.70	6,254. 89	6.08	7,137. 42	6.39
„ „ „ II. „ . .	17,965	19.22	20,232	18.90	10,690. 88	10.39	11,718. 79	10.49
Abonnementsbillete I. „ . .	3,251	3.48	4,422	4.13	2,867. 38	2.78	4,124. 06	3.69
„ II. „ . .	3,154	3.37	3,198	2.99	1,813. 18	1.77	1,706. 28	1.53
Lustfahrtbillete I. „ . .	10,981	11.75	13,578	12.69	17,325. 60	16.84	21,074. 11	18.87
„ II. „ . .	19,993	21.39	25,041	23.40	12,856. 98	12.50	13,220. 86	11.83
Total .	93,479	100	107,015	100	102,875. 53	100	111,708. 39	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	34,255	36.64	39,697	37.10	53,845. 62	52.34	61,592. 58	55.14
II. „	59,224	63.36	67,318	62.90	49,029. 91	47.66	50,115. 81	44.86
Total .	93,479	100	107,015	100	102,875. 53	100	111,708. 39	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	268	.	273	.	4,078. 45	.	4,756. 78	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	61	1.73	88	1.15				
„ b, schweres Vieh . . .	824	23.35	1,051	13.71				
„ c, leichtes „ . . .	1,289	36.52	1,132	14.77	5,068. 68	.	6,727. 81	.
„ d, Schweine	145	4.11	767	10.01				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	744	21.06	4,152	54.20				
Hunde	467	13.23	472	6.16				
Total .	3,530	100	7,662	100	5,068. 68	.	6,727. 81	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,374	0.74	1,405	0.81				
Stückgut	9,998	5.37	9,837	5.66				
Massengut A	7,730	4.15	7,045	4.05				
„ B	25,927	13.94	27,200	15.64	473,551. 67	.	469,238. 88	.
Spezialtarif I	88,182	47.40	73,139	42.07				
„ II	10,758	5.78	12,278	7.06				
„ III	42,088	22.62	42,959	24.71				
Total .	186,057	100	173,863	100	473,551. 67	.	469,238. 88	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	137. 03	.	155. 85	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	585,711. 36	.	592,587. 71	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	102,875. 53	17.56	111,708. 39	18.85
Gepäcktransport	.	.	.	.	4,078. 45	0.70	4,756. 78	0.80
Viehtransport	.	.	.	.	5,068. 68	0.87	6,727. 81	1.14
Gütertransport	.	.	.	.	473,551. 67	80.85	469,238. 88	79.18
Verschiedenes	.	.	.	.	137. 03	0.02	155. 85	0.03
Total .	.	.	.	.	585,711. 36	100	592,587. 71	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.
1890	107,015	111,708	39	273	4,756	78	7,662	6,727	81	173,863	469,238	88	155	85	592,587	71
1889	93,479	102,875	53	268	4,078	45	3,530	5,068	68	186,057	473,551	67	137	03	585,711	36
mehr als 1889	13,536	8,832	86	5	678	33	4,132	1,659	13	—	—	—	18	82	6,876	35
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,194	4,312	79	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1890	Fr. 1. 04 Cts.	Fr. 17. 40 Cts.	Fr. 0. 88 Cts.	Fr. 2. 70 Cts.
1889	„ 1. 10 „	„ 15. 22 „	„ 1. 44 „	„ 2. 55 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1889				**1890**			Gegenüber 1889			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.33	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.41	—	—	—	—
13,524	30	3.16	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	13,906	85	3.35	382	55	—	—
124,197	11	28.98	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	128,264	98	30.87	4,067	87	—	—
2,986	34	0.70	4. Bekleidung desselben	2,355	35	0.57	—	—	630	99
3,563	05	0.83	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	4,575	13	1.10	1,012	08	—	—
75,802	20	17.69	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	67,955	80	16.35	—	—	7,846	40
115,160	80	26.87	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	122,814	22	29.55	7,653	42	—	—
57,817	65	13.49	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	39,570	78	9.52	—	—	18,246	87
8,972	35	2.09	10. Assekuranzprämien	8,010	44	1.93	—	—	961	91
16,525	33	3.86	11. Verschiedenes	18,087	52	4.35	1,562	19	—	—
428,549	13	100	. . . . . Total	415,541	07	100	—	—	13,008	06

Die Verhältnisse des Personenverkehrs auf dem Bodensee sind im Berichtsjahre von der Konferenz der betheiligten Dampfbootunternehmungen einer gründlichen Untersuchung unterworfen worden; das Resultat derselben war die Einführung eines neuen gemeinsamen Tarifs für diesen Verkehrszweig. Der grössere Theil der Einnahmen aus dem Bodensee-Personenverkehr entspringt dem internationalen Verkehre; der Lokalverkehr ist schwach und wenig entwicklungsfähig, weil die Entfernungen gross, die gegenseitigen Beziehungen der Bevölkerung in Folge der Zugehörigkeit zu verschiedenen Staaten gering, grosse Städte nicht vorhanden und die Bewohner des schweizerischen Ufers durch die Bahn bedient sind. Mit dem Mittel der Reduktion der gewöhnlichen Fahrtaxen wäre eine Frequenzsteigerung im internationalen Verkehre nicht zu erzielen gewesen, da eine solche Reduktion in dem Gesammtfahrpreise wirkungslos verschwunden wäre; der Ausfall auf dem grössern internationalen Verkehre hätte auch durch die etwa mögliche Steigerung des kleinern Lokalverkehrs nicht gedeckt werden können. Die Revision des Tarifs liess daher

die einfachen Taxen und die Retourtaxen für Billete mit längerer Gültigkeitsdauer, welche wesentlich im internationalen Verkehre in Betracht kommen, unberührt, ermässigte dagegen in beträchtlichem Masse die Taxen für Retourfahrten mit kurzer Gültigkeit; namentlich aber wurden für den kleinen Lokalverkehr Abonnements mit sehr geringer Fahrtenzahl auf beliebigen Strecken und zu billigem Preise eingeführt, auch der kleine Gepäck- und Traglastenverkehr, sowie die freie Bewegung in der Wahl der Beförderungswege, namentlich zwischen den theilweise mit wenigen Verbindungen bedienten kleinern Ortschaften, in thunlichster Weise begünstigt. Für die Verwaltungen selbst sind wesentliche und zahlreiche Vereinfachungen im Billet- und Abrechnungswesen, insbesondere für den Übergang der Passagiere von den Booten der einen auf die Boote der andern Unternehmung eingetreten, welche nicht nur eine Menge Arbeit von zweifelhaftem Nutzen erspart, sondern auch eine freiere Gestaltung der Fahrpläne fördert. Es soll nun nicht gerade behauptet werden, dass das relativ günstige Ergebniss des Personenverkehrs im Berichtsjahre bereits als Wirkung des neuen Tarifs allein betrachtet werden dürfe, da u. A. auch der Ertrag aus Lustfahrten, die durch den neuen Tarif nicht berührt werden, zugenommen hat; indessen hat er doch zur Entwicklung des Lokalverkehrs beigetragen, wie sich aus der Vermehrung der Einnahmen aus Abonnements und Retourbilleten ergibt.

Die Ergebnisse des Vieh- und Güterverkehrs geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 13,008. 06 Cts. vermindert, indem, wie obige Gegenüberstellung zeigt, Mehrausgaben auf einigen Kapiteln grössere Minderausgaben auf andern gegenüberstehen. Die Mehrausgabe auf Kapitel 2 und 3 wird begründet durch Personalvermehrung um durchschnittlich zwei Mann und Gehaltsaufbesserungen, auf Kapitel 8 durch Zunahme des durchschnittlichen Kohlenverbrauchs und Vertheuerung der Kohlen. Die Minderausgabe auf Kapitel 6 und 7 ist eine Folge der Abnahme des Güterverkehrs, diejenige auf Kapitel 9 eine zufällige.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1889					1890				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	585,711	36	4	54	—	592,587	71	4	75	—
Ausgaben	428,549	13	3	32	73. 17	415,541	07	3	33	70. 12
Vorschlag	157,162	23	1	22	26. 83	177,046	64	1	42	29. 88

Betriebsmaterial.

Da die beiden ältern Dampfboote „St. Gallen“ und „Schaffhausen“ den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen, entstand die Frage, ob man dieselben einer kostspieligen Hauptreparatur unterziehen wolle. Nach einlässlicher Prüfung entschied man sich dahin, von einer solchen Umgang zu nehmen und statt dessen ein neues mittelgrosses Halbsalonboot „Säntis“ mit einer Maschine von 70 Pferdekräften und elektrischer Beleuchtung anzuschaffen, in der Meinung, dass nach Inbetriebsetzung des neuen Schiffes das Boot „St. Gallen“ als Reserveschiff zu verwenden und das Boot „Schaffhausen“ auszurangiren und abzubrechen sei. Das neue Dampfboot soll bis Ende April 1892 vollendet sein. Mit Bezug auf die Abschreibung eines Theils des Inventarwerthes des Dampfbootes „Schaffhausen“ verweisen wir auf Abschnitt III „Finanzverwaltung“ (Seite 28).

Ende des Berichtsjahres war der Bestand des Betriebsmaterials unverändert, nämlich 6 Raddampfer, 4 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, ferner in Gemeinschaft mit Bayern 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn.

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

		1889	1890
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte) .			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	128,946	124,860
und zwar in	Zeitstunden	8,212	8,083
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.70	15.45
Schleppboote. Solche durchliefen	„	130,012	122,987
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	11.500	11.000
Steinkohlen	Tonnen	3,942.350	3,896.200
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	3,946.950	3,900.650
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	30.609	31.240
„ Zeitstunde	„	480.632	482.568
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	106,429. 73	114,271. 44
per Kilometer	Centimes	82.54	91.52
„ Zeitstunde	Franken	12. 96	14. 14
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . .	Tonnen	9.810	9.994
per Kilometer .	Kilogramm	0.076	0.080
„ Zeitstunde .	„	1.195	1.236
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	5,790. 66	5,617. 72
per Kilometer	Centimes	4.49	4.50
„ Zeitstunde	„	70.51	69.50
d. **Unterhalts- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	57,817. 65	39,570. 78
per Kilometer . . .	Centimes	44.84	31.69

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1889		1890		1889		1890	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	29,781	3.78	31,974	3.83	28,874. 70	7.61	30,395. 47	7.17
„ „ . . II. „	128,005	16.26	132,949	15.93	66,427. 78	17.50	68,519. 73	16.85
Hin- und Rückfahrt . I. „	127,058	16.14	137,116	16.43	92,753. 82	24.44	99,027. 34	24.36
„ „ . II. „	373,540	47.45	387,646	46.46	153,289. 34	40.39	159,547. 15	39.24
Abonnementsbillete . I. „	44,358	5.64	42,522	5.10	11,607. 80	3.06	11,497. 15	2.83
„ . II. „	53,361	6.78	66,654	7.99	9,480. 45	2.49	12,018. 82	2.98
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	13,484	1.71	14,029	1.67	10,136. 05	2.69	13,961. 43	3.43
„ II. „	17,634	2.24	21,607	2.59	6,900. 10	1.82	11,562. 52	2.84
Total .	787,221	100	834,497	100	379,470. 04	100	406,529. 61	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	214,681	27.27	225,641	27.04	143,372. 37	37.80	154,881. 39	38.10
II. „	572,540	72.73	608,856	72.96	236,097. 67	62.20	251,648. 22	61.90
	787,221	100	834,497	100	379,470. 04	100	406,529. 61	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	826	.	956	.	6,001. 45	.	6,909. —	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	21	0.45	43	1.04				
„ II	1,739	37.33	1,313	31.72	4,187. 75	.	3,544. 52	.
„ III	2,670	57.30	2,607	62.99				
„ IV	229	4.92	176	4.25				
Total .	4,659	100	4,139	100	4,187. 75	.	3,544. 52	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,206	5.78	3,242	5.51				
Stückgut-Klasse 1 . . .	3,474	6.27	3,558	6.05				
„ 2 . . .	9,804	17.65	9,451	16.08				
Wagenladungen Klasse A . .	1,111	2.00	1,341	2.28				
„ „ B . .	2,278	4.10	2,500	4.25				
Spezialtarif „ Ia . .	2,439	4.39	2,569	4.37	120,813. 30	.	121,138. 97	.
„ „ Ib . .	4,242	7.64	4,932	8.39				
„ „ IIa . .	949	1.71	967	1.64				
„ „ IIb . .	882	1.59	1,109	1.89				
„ „ IIIa . .	1,985	3.58	1,221	2.08				
„ „ IIIb . .	25,136	45.29	27,899	47.46				
	55,506	100	58,789	100	120,813. 30	.	121,138. 97	.
Lokalspesen	.	.	.	.	16,401. 10	.	16,575. 95	.
Total .	.	.	.	.	137,214. 40	.	137,714. 92	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,510. —	.	2,514. —	.
Gesammttotal	.	.	.	.	529,383. 64	.	557,212. 05	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	379,470. 04	71.68	406,529. 61	72.96
Gepäcktransport	.	.	.	.	6,001. 45	1.13	6,909. —	1.24
Viehtransport	.	.	.	.	4,187. 75	0.79	3,544. 52	0.64
Gütertransport	.	.	.	.	137,214. 40	25.92	137,714. 92	24.71
Verschiedenes	.	.	.	.	2,510. —	0.48	2,514. —	0.45
Total .	.	.	.	.	529,383. 64	100	557,212. 05	100

Zusammenzug des Verkehrs 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.
1890	834,497	406,529	61	956	6,909	00	4,139	3,544	52	58,789	137,714	92	2,514	—	557,212	05
1889	787,221	379,470	04	826	6,001	45	4,659	4,187	75	55,506	137,214	40	2,510	—	529,383	64
mehr als 1889	47,276	27,059	57	130	907	55	—	—	—	3,283	500	52	4	—	27,828	41
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	520	643	23	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1890	Fr. 0. 49 Cts.	Fr. 7. 23 Cts.	Fr. 0. 86 Cts.	Fr. 2. 34 Cts.
1889	„ 0. 48 „	„ 7. 27 „	„ 0. 90 „	„ 2. 47 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1889				**1890**			Gegenüber 1889			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.32	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.17	—	—	—	—
17,826	72	3.94	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	18,835	—	3.98	1,008	28	—	—
220,144	84	48.67	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	222,479	14	46.99	2,334	30	—	—
3,869	96	0.86	4. Bekleidung desselben	3,830	70	0.81	—	—	39	26
16,084	49	3.55	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	17,237	38	3.64	1,152	89	—	—
111,658	82	24.69	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	133,072	52	28.10	21,413	70	—	—
52,022	06	11.50	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	44,381	76	9.37	—	—	7,640	30
2,247	80	0.50	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,206	70	0.47	—	—	41	10
13,437	15	2.97	9. Verschiedenes	16,424	47	3.47	2,987	32	—	—
452,291	84	100	. . . . . Total	473,467	67	100	21,175	83	—	—

Der Personenverkehr auf dem Zürichsee hat im Berichtsjahr um zirka 6 % und die Einnahmen entsprechend zugenommen, und zwar ziemlich gleichmässig auf allen Titeln. Besondere Ereignisse oder Verkehrsmassnahmen von Bedeutung sind dabei nicht zu verzeichnen; die Entwicklung des Verkehrs erscheint demnach als eine normale. Auch die Ergebnisse des Vieh- und Güterverkehrs geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

Die Ausgaben weisen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 21,175. 83 Cts. auf, welche durch Gehaltsaufbesserungen (Kapitel 2 und 3), etwas grössere Bureaubedürfnisse und höhere Miethe (Kapitel 5), durchschnittlich grössern Brennmaterialverbrauch und Vertheuerung der Kohlen und des Schmiermaterials (Kapitel 6), sowie durch grössere Reparaturen, welche zufolge einer allgemeinen Untersuchung sämmtlicher Landungsstege vorgenommen wurden (Kapitel 9), begründet werden. Die Minderausgabe für den Unterhalt der Schiffe (Kapitel 7) ist eine zufällige, indem wegen Inanspruchnahme der Werkstätte für die erwähnten Stegreparaturen verschiedene Arbeiten am Holzwerk der Dampfboote verschoben werden mussten.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1889					1890				
	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	529,383	64	1	78	—	557,212	05	1	87	—
Ausgaben	452,291	84	1	52	85.44	473,467	67	1	59	84. 97
Vorschlag .	77,091	80	—	26	14.56	83,744	38	—	28	15. 03

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahre wurden das eiserne Schleppboot „Bär", sowie die beiden hölzernen Schleppschiffe Nr. 7 und 18 wegen Baufälligkeit ausrangirt und als Ersatz vier neue hölzerne Schleppboote Nr. 7, 18, 25 und 26 angeschafft. Bezüglich der „Abschreibungen" auf Schiffen verweisen wir auf Abschnitt III „Finanzverwaltung" (Seite 28 u. 29).

Zu Ende des Jahres war der Bestand des Betriebsmaterials: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 2 Schraubendampfboote, 1 Trajektdampffähre, 6 eiserne und 22 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

		1889	1890
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	250,662	249,253
und zwar in	Zeitstunden	18,876	18,815
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.28	13.25
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	25,602	26,667
und zwar in	Zeitstunden	3,551	3,673
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.21	7.26
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	21,280	22,150
und zwar in	Zeitstunden	1,671	1,756
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.73	12.61
Total: Zurückgelegte	„	297,544	298,070
	Zeitstunden	24,098	24,244
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.35	12.29
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	41.500	36.500
Steinkohlen	Tonnen	4,150.300	4,493.600
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	4,166.900	4,508.200
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	14.004	15.125
„ „ Zeitstunde	„	172.915	185.951
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	100,847. 90	120,919. 47
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	33.89	40.57
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4. 18	4. 99
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen .	Tonnen	14.183	13.913
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.048	0.047
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.589	0.574
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	7,550. 96	8,812. 20
per Kilometer	Centimes	2.54	2.96
„ Zeitstunde . . .	„	31.33	36.35
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	52,022. 06	44,381. 76
per Kilometer . .	Centimes	17.48	14.89

3. Werkstättebetrieb.

Die Hauptwerkstätte Zürich ist während des Berichtsjahres räumlich in den bisherigen Grenzen geblieben, so dass man, da die Anforderungen an dieselbe wegen Vermehrung des Rollmaterials und zunehmenden Alters desselben, sowie wegen Einführung der Luftdruckbremsen und Dampfheizungen in stetem Wachsen begriffen sind, eine provisorische Ueberdachung von drei weitern Geleisen zwischen der ältern Wagenwerkstätte und der Schiebebühne in Aussicht nehmen musste. In der Thätigkeit derselben, sowie der Filialwerkstätten Romanshorn und Wollishofen selbst ist keine Aenderung eingetreten, wesshalb hierüber auf frühere Mittheilungen verwiesen wird.

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

1. Ersetzen von 6 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 7 Feuerbüchsen, 851 neue Siederöhren, 290 Bandagen, 3 Achsen, sämmtlich für Lokomotiven	Fr. 118,435. 24 Cts.
2. Ersetzen von 103 Bandagen und 26 Radsternen für Personenwagen	„ 6,682. 72 „
3. Ersetzen von 119 Bandagen, 56 Radsternen und 11 Achsen für Gepäck- und Güterwagen	„ 14,126. 47 „
Zusammen	Fr. 139,244. 43 Cts.
Hievon ab die Altmaterial-Erlöse	„ 35,564. 67 „
Total der Ersatzstücke für Rollmaterial	Fr. 103,679. 76 Cts.
4. Anfertigen von 3 Kasten für elektrische Wagenbeleuchtung und Erstellen von Dampfheizleitungen in einer Anzahl Gepäck- und Personenwagen	„ 2,178. 86 „
Total	Fr. 105,858. 62 Cts.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug zu Ende des Berichtsjahres 467 (1889: 437). Die Vermehrung ist wesentlich durch die Erstellung von Luftdruckbremsen und Dampfheizungen nöthig geworden.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1889	1890
An Einnahmen . . .	Fr. 1,268,100. 15 Cts.	Fr. 1,267,731. 74 Cts.
„ Ausgaben . . .	„ 1,246,081. 13 „	„ 1,266,869. 74 „
Einnahmen-Überschuss	Fr. 22,019. 02 Cts.	Fr. 862. — Cts.

Bezüglich des Minderertrags der Werkstätte im Jahr 1890 gegenüber 1889 verweisen wir auf die Erläuterungen in Abschnitt D Finanzergebniss (Verschiedene Einnahmen).

4. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind 15 Entgleisungen, 9 auf Stationen und 6 auf offener Linie, sowie 10 Zusammenstösse, 9 auf Stationen und 1 auf offener Bahn, vorgekommen, wobei zwei Reisende und vier Bahnbedienstete verletzt wurden.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden 11 Personen getödtet und 96 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 5 Bahnbedienstete und 6 Drittpersonen, die Verletzungen 1 Reisenden, 94 Angestellte und 1 Drittperson.

Ferner sind noch 5 auf Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1890 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus und im Grossherzogthum Baden)	Fr. 14,607,469. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . .	„ 36,940,000. — „
	Fr. 51,547,469. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 610,000. — „
Total	Fr. 52,157,469. — Cts.
Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfond erzeigt mit Ende 1890 laut Rechnung einen Saldo von	Fr. 707,279. 11 Cts.

Die Erhöhung der Versicherungssumme unter litt. *a* 2 um Fr. 1,500,000 gegenüber dem Bestande zu Ende des Jahres 1889 bezieht sich ausschliesslich auf die Versicherung der Transport- und Lagergüter in den verschiedenen Schuppen, sowie im Lagerhause des Bahnhofs Zürich. Eine im Laufe des Berichtsjahres angeordnete Untersuchung hatte ergeben, dass die bisherigen bezüglichen Versicherungsbeträge zu dem Durchschnittswerthe der in fraglichen Gebäuden vorübergehend oder für längere Dauer untergebrachten Güter seit einiger Zeit nicht mehr im richtigen Verhältnisse stehen, wesshalb wir eine Revision der betreffenden Polizzen im Sinne obiger Erhöhung mit den betheiligten Versicherungsgesellschaften vereinbarten. — Das gleiche Motiv veranlasste uns auch zu einer Revision der Polizze über die Versicherung der auf dem Bodensee zur Trajektirung gelangenden Güterwagen, wobei das Maximum, für welches die Versicherungsgesellschaften per Jahr und bezw. Fahrt haften, von Fr. 72,000 auf Fr. 160,000 erhöht wurde, siehe litt. *b* oben.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war folgender:	1889		1890	
I. Allgemeine Verwaltung.				
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	157		162	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	51		59	
		208		221
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.				
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	430		435	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	619		613	
		1,049		1,048
Übertrag		1,257		1,269

		1839		1890	
	Übertrag		1,257		1,269
III. Expeditions- und Zugdienst.					
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalkonto			2,015		2,102
IV. Maschinendienst und Werkstätten.					
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto		406		444	
ebenso und Arbeiter (wovon 449 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti . .		469		501	
			875		945
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto		3008		3143	
„ andern Konti		1139		1173	
			4,147		4,316
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,26 Angestellte (im Vorjahr 6,02).					
V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee					
Beamte, Angestellte und Arbeiter		195		197	
VI. Imprägniranstalt, Arbeiter		11		27	
			206		224
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals . .			4,353		4,540

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Nachdem das Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften am 1. Januar 1890 in Kraft getreten war, erklärte das Eisenbahndepartement mit Kreisschreiben vom 20. September 1890 es für geboten, dass vom Jahr 1890 ab die Jahresrechnungen und Bilanzen sämmtlicher Hülfskassen (einschl. Krankenkassen) nach einem einheitlichen Schema aufgestellt werden. Zu diesem Zwecke brachte es den betheiligten Gesellschaften einen bezüglichen Entwurf zur Äusserung in Vorlage. Derselbe wurde sodann mit einigen wenigen auf Grund gemachter Gegenbemerkungen vorgenommenen Änderungen vom Eisenbahndepartement mit Kreisschreiben vom 18. November 1890 für die diesfälligen Rechnungsstellungen als bindend erklärt. Wir sahen uns hierauf zu der Bemerkung veranlasst, dass wir z. Z. noch ausser Stande seien, für das Jahr 1890 die schemagemässe Bilanz, in der die Einstellung des Deckungskapitals vorgeschrieben ist, zu liefern, da wir immer noch nicht im Besitze der dem Herrn Professor Kinkelin in Basel aufgetragenen technischen Bilanz per 31. Dezember 1889 für die herwärtige Pensions- und Hülfskasse gelangt seien; sollte dieselbe indessen, wie wir hoffen, noch vor Abschluss der Jahresrechnungen eingehen, so würde der Durchführung des Schema auch für die Bilanz nichts im Wege stehen. Leider ist das betreffende Gutachten bis jetzt nicht eingegangen und mussten wir uns desshalb darauf beschränken, wenigstens die Jahresrechnung für genannte Kasse nebst denjenigen für die Krankenkassen nach dem erwähnten Schema anzufertigen, wie sie nachstehend im Auszuge aufgeführt sind. Für die Krankenkassen, welche nicht auf versicherungstechnischer Grundlage beruhen, ist die vorgeschriebene Bilanz ohne Bedeutung.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder	—	—	3,390	10	—	—	3,390	10
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	57,392	14	—	—	—	—	57,392	14
c) Regelmässige Beiträge	200,017	58	26,312	64	5,731	50	232,061	72
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	257,409	72	—	—	—	—	257,409	72
b) Ausserordentliche Beiträge	439,406	61	—	—	—	—	439,406	61
c) Sonstige Zuwendungen	2,616	37	—	—	—	—	2,616	37
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	101,658	85	1,788	10	681	25	104,128	20
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	3,689	92	795	20	43	10	4,528	22
d) Geschenke und Verschiedenes	2,741	27	5,445	—	65	—	8,251	27
	1,064,932	46	37,731	04	6,520	85	1,109,184	35
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	177,668	49	31,353	28	5,606	10	214,627	87
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	124,048	48	680	—	127	60	124,856	08
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	15,146	50	—	—	—	—	15,146	50
2. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder	12,844	30	1,498	56	—	—	14,342	86
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungskosten etc.)	1,683	50	—	—	43	65	1,727	15
	331,391	27	33,531	84	5,777	35	370,700	46
Einnahmen-Ueberschuss im Jahr 1890	733,541	19	4,199	20	743	50	738,483	89
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1889	2,266,330	64	44,894	08	19,118	97	2,330,343	69
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1991	2,999,871	83	49.093	28	19,862	47	3,068,827	58
Bestehend in:								
1. Werthschriften	2,867,450	—	49,100	—	19,500	—	2,936,050	—
2. Konto-Korrent-Guthaben an die Nordostbahn-Gesellschaft	132,421	83	÷ 6	72	—	—	132,415	11
3. Kassasaldo	—	—	—	—	362	47	362	47
Summe wie oben	2,999,871	83	49,093	28	19,862	47	3,068,827	58
Zahl der Mitglieder	2,345		1,352		498		4,195	
Zahl der Unterstützungsfälle	575		601		186		1,362	

Hinsichtlich der ausserordentlichen Beiträge der Gesellschaft an die Pensions- und Hülfskasse im Jahr 1890 (siehe Ziffer 2 *b* der Rechnung) ist zu bemerken, dass in dem Betrage von Fr. 439,406. 61 Cts. enthalten sind: Fr. 8,156. 61 Cts. Pensionszuschüsse an pensionirte Mitglieder, welche bei Inkraftsetzung der neuen Statuten vom 10. Februar 1888 das 58. bezw. 61. Altersjahr angetreten hatten, bezw. nach dem Ableben von solchen an ihre Hinterlassenen; Fr. 300,000 Zuschuss gemäss dem Beschluss der Generalversammlung vom 28. Juni 1890 und Fr. 131,250 als Verzinsung des muthmasslichen Defizits pro 1890, um ein weiteres Anwachsen des letztern zu vermeiden.

Die Influenzaepidemie im Winter 1889/1890 verursachte eine ausserordentliche Inanspruchnahme der beiden Krankenkassen und es hätte diejenige für die Güter- und Werkstättearbeiter pro 1890 mit einem Rückschlage abgeschlossen, wenn ihr nicht anlässlich des Ablebens des Herrn alt Direktions-Präsidenten Studer von dessen Hinterlassenen in grossmüthiger Weise ein Vermächtniss von Fr. 5000, das oben unter Ziffer 3 *d* der betreffenden Rechnung enthalten ist, gemacht worden wäre.

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Dieselbe hat im Jahr 1890 keine Änderung erlitten und ist deren Bestand von Fr. 30,000 in Werthschriften angelegt.

Die auf diesen erzielten Zinse von Fr. 1500 wurden gutgebracht:

Fr. 1000. — Cts.	der Pensions- und Hülfskasse als Zinsbetrag von Fr. 20,000 Kapital, ferner
	Fr. 435. — Cts. der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter
	„ 65. — „ derjenigen der Bahnarbeiter
„ 500. — „	als Zinsbetrag von 10,000 Kapital
Fr. 1500. — Cts.	im Total wie oben.

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1889		Fr. 62,014. 18 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1890 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 9,285. 90 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 8,387. 30 „	
Zuwachs		„ 898. 60 „
Bestand am 31. Dezember 1890: in Werthpapieren . .	Fr. 62,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn . .	„ 412. 78 „	
		Fr. 62,912. 78 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1889 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 100,990. 10 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1890 hinzu . .		Fr. 21,040. 90 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen Fr. 14. 50 Cts.			
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben			
und Zinsen	„ 21,083. 47 „		
		„ 21,097. 97 „	
Verminderung			„ 57. 07 „
Bestand am 31. Dezember 1890:			
in Werthpapieren		Fr. 101,000. — Cts.	
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller . .		„ 449. 93 „	
		Fr. 101,449. 93 Cts.	
abzüglich: Konto-Korrentschuld an die Nordostbahn .		„ 516. 90 „	
			Fr. 100,933. 03 Cts.

Schliesslich geben wir hier noch einen Ausweis über den Betsand und die Art der Leistung der gesammten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der ständigen Güterarbeiter per 31. Dezember 1890.

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
A. Bestand der Kautionen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) In Baar	62,912	78	100,933	03	163,845	81
b) In Werthschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponirte Titel)	100,700	—	—	—	100,700	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	3,723,500	—	—	—	3,723,500	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	698,000	—	—	—	698,000	—
Summe .	4,585,112	78	100,933	03	4,686,045	81
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Baarkautionen von Angestellten	62,500	—	—	—	62,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponirte Werthschriften . . .	100,700	—	—	—	100,700	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	101,000	—	101,000	—
	163,200	—	101,000	—	264,200	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	412	78	÷ 66	97	345	81
c) Bürgschaften	4,421,500	—	—	—	4,421,500	—
Summe .	4,585,112	78	100,933	03	4,686,045	81