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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 37 (1889)

Artikel: Siebenunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1889

Autor: Escher, E.

Kapitel: 4: Betrieb

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730402

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: 02.07.2025

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

B. Passiven.

1. Der Titel „Schwebende Schulden“ weist gegenüber dem Jahre 1888 eine Verminderung aus von . . . . . Fr. 73,798. 43

während die

2. Spezialfonds eine Vermehrung ergeben von . . . . . Fr. 247,229. 13

Beide Differenzen sind aus der Bilanz und den Spezialrechnungen der betreffenden Konti selbst zu entnehmen, auf welche wir hier verweisen.

3. Der Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn zeigt eine Vermehrung von . . . . . Fr. 1,107,713. 25

welche in Abschnitt IV D dieses Berichtes, „Finanzergebniss“ einlässlich behandelt wird.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt worden sind, haben im Ganzen 3,124,921 Kilometer zurückgelegt.

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

Im Jahr 1889 wurden im Ganzen 116,339 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 206 Zugskilometer mehr als im Jahr 1888 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen auf:

	1888	1889
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge . . .	2,184,925	2,239,667
2. Gemischte Züge	369,709	398,838
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung .	278,413	294,421
	2,833,047	2,932,926
b) Ergänzungs- und Extrazüge . .	175,535	191,995
	3,008,582	3,124,921

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1888 (564 Kilometer)				1889 (564 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1888		Mindereinnahme gegenüber 1888	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
5,465,733	65	35.02	I. Ertrag des Personentransportes	5,935,964	60	35.79	470,230	95	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
406,309	*39*	*2.60*	1. Vom Gepäck	*424,067*	*61*	*2.56*	*17,758*	*22*	—	—
256,380	*17*	*1.64*	2. Von Thieren	*277,030*	*01*	*1.67*	*20,649*	*84*	—	—
8,533,036	*19*	*54.66*	3. Von Gütern	*8,998,614*	*02*	*54.25*	*465,577*	*83*	—	—
9,195,725	75	58.90		9,699,711	64	58.48	503,985	89	—	—
14,661,459	40	93.92		15,635,676	24	94.27	974,216	84	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
846,719	*35*	*5.42*	1. Pacht- und Miethzinse (Aktivzinse) .	*859,563*	*47*	*5.18*	*12,844*	*12*	—	—
86,011	*23*	*0.55*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	*74,169*	*65*	*0.45*	—	—	*11,841*	*58*
17,327	*49*	*0.11*	3. Sonstige Einnahmen . . .	*16,697*	*02*	*0.10*	—	—	*630*	*47*
950,058	07	6.08		950,430	14	5.73	372	07	—	—
15,611,517	47	100	. . . Total der Einnahmen . .	16,586,106	38	100	974,588	91	—	—

Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr ist das Resultat eines Aufschwungs des letzteren überhaupt und insbesondere auch des ausnahmsweisen Verkehrs mit Paris während der dortigen Weltausstellung. Einen nicht unerheblichen Beitrag hiezu hat auch die Vermehrung der Pilgertransporte nach und von Einsiedeln geliefert. Mit Ausnahme der Güterzugsbillete weisen alle Billetsorten eine zum Theil recht erhebliche Frequenzvermehrung auf; relativ die stärkste findet sich bei den Lust- und Rundfahrtbilleten, dies theils in Folge des immer häufiger werdenden Gebrauchs der kombinirbaren Billete, theils weil in dieser Kategorie auch die Spezialbillete für den Ausstellungsverkehr, für die Pilger, Extrazüge und drgl. verrechnet sind. Die in Tabelle 2 unter diesem Titel verrechneten Einnahmen verlegen sich wie folgt:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total.
Gesellschaften und Schulen	Fr. 685. 85 Cts.	Fr. 23,487. 73 Cts.	Fr. 141,970. 60 Cts.	Fr. 166,144. 18 Cts.
Lust- und Rundfahrtbillete	„ 60,218. 85 „	„ 247,664. 74 „	„ 135,406. 43 „	„ 443,290. 02 „
	Fr. 60,904. 70 Cts.	Fr. 271,152. 47 Cts.	Fr. 277,377. 03 Cts.	Fr. 609,434. 20 Cts.

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Gepäckverkehr hängt mit jener des Personenverkehrs zusammen.

Im Viehverkehr begegnen wir einer Verminderung der Transporte IV. Klasse (Schafe), dagegen einer Vermehrung in allen übrigen Klassen, namentlich in der III. Klasse (Schweine), welche schliesslich einen Mehrertrag herbeiführte.

Der Güterverkehr erzeigt in Eilgütern und Gütern des Spezialtarifs III (Rohmaterialien) eine beträchtliche Vermehrung; in allen übrigen Klassen ist der Verkehr ziemlich gleich geblieben wie im Vorjahre. Wenn aber berücksichtigt wird, wie sehr die Ergebnisse des letztern durch die ungewöhnlich günstige Getreide-Konjunktur und die reiche Obsternte gesteigert worden waren, so ist auch dieses Ergebniss als ein sehr erfreuliches zu bezeichnen. Die im Jahr 1888 in den Lagerhäusern an der Ostgrenze angesammelten grossen Getreidevorräthe gingen im Laufe des Berichtsjahres zum grössten Theil in den Konsum über und verhinderten so ein plötzliches Abfallen des Verkehrs und der Einnahmen. Die Tabelle 7 zeigt übrigens im Einzelnen, welche Mutationen in den verschiedenen Transportartikeln stattgefunden haben.

Bezüglich der „Verschiedenen Einnahmen“ wird auf die Bemerkungen unter Abschnitt D Finanzergebniss verwiesen.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1888		1889		1888		1889	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	23,982	0.39	26,562	0.41	155,285. 36	2.84	176,764. 38	2.98
„ „ . . II. „	236,471	3.83	240,601	3.70	723,818. 97	13.26	759,285. 09	12.79
„ „ . . III. „	1,209,182	19.61	1,276,396	19.60	1,260,836. 18	23.06	1,362,166. 00	22.95
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	5,062	0.08	4,881	0.08	3,063. 45	0.05	3,040. 59	0.05
„ „ . . III. „	101,984	1.65	98,299	1.51	42,196. 28	0.77	40,787. 50	0.69
Hin- und Rückfahrt . . I. „	8,112	0.13	11,458	0.18	26,302. 11	0.48	38,552. 90	0.65
„ „ „ . . II. „	455,740	7.38	466,486	7.16	585,607. 55	10.71	611,125. 32	10.29
„ „ „ . . III. „	3,132,856	50.78	3,289,782	50.52	1,997,452. 76	36.54	2,112,812. 45	35.59
Abonnementsbillete . . II. „	149,190	2.42	134,630	2.07	57,869. 21	1.06	67,050. 13	1.13
„ . . III. „	513,282	8.32	540,239	8.30	103,060. 82	1.88	108,534. 88	1.83
Militär- u. Polizeitransporte III. „	44,945	0.73	54,139	0.83	43,384. 95	0.79	46,411. 16	0.78
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . I. „	10,345	0.17	15,918	0.24	46,050. —	0.86	60,904. 70	1.03
II. „	89,847	1.46	127,214	1.95	185,353. 60	3.39	271,152. 47	4.57
III. „	188,068	3.05	224,755	3.45	235,452. 41	4.31	277,377. 03	4.67
Total	6,169,066	100	6,511,360	100	5,465,733. 65	100	5,935,964. 60	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	42,439	0.69	53,938	0.83	227,637. 47	4.17	276,221. 98	4.65
II. „	936,310	15.18	973,812	14.95	1,555,712. 78	28.46	1,711,653. 60	28.84
III. „	5,190,317	84.13	5,483,610	84.22	3,682,383. 40	67.37	3,948,089. 02	66.51
Total	6,169,066	100	6,511,360	100	5,465,733. 65	100	5,935,964. 60	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	21,012	.	23,036	.	406,309. 39	.	424,067. 61	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	6,896	2.37	7,232	2.83	256,380. 17	.	277,030. 01	.
„ II	46,896	16.10	49,501	19.33				
„ III	57,927	19.89	80,849	31.57				
„ IV	179,484	61.64	118,520	46.27				
Total	291,203	100	256,102	100	256,380. 17	.	277,030. 01	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	47,700	2.69	60,116	3.17	7,840,249. 64	91.88	8,236,125. 22	91.53
Stückgutklasse I	134,205	7.56	130,686	6.89				
„ II	135,043	7.61	138,467	7.30				
Wagenladungsklasse A . . .	57,663	3.25	60,731	3.20				
„ B . . .	84,433	4.76	87,022	4.59				
Spezial-Tarif Ia	35,114	1.98	37,205	1.96				
„ Ib	361,804	20.39	347,098	18.30				
„ IIa	16,293	0.92	18,079	0.95				
„ IIb	82,510	4.65	75,211	3.97				
„ IIIa	42,227	2.38	45,943	2.42				
„ IIIb	777,482	43.81	896,022	47.25				
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	692,786. 55	8.12	762,488. 80	8.47
Total	1,774,474	100	1,896,580	100	8,533,036. 19	100	8,998,614. 02	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	14,661,459. 40	.	15,635,676. 24	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1889 = 564 Kilom., 1888 = 564 Kilom.)		1888	1889
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,691.—	10,524.76
„ „ Reisenden	„	0.89	0.91
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.43	4.46
Zahl der Personenkilometer		123,252,682	133,105,345
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.98	20.44
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	218,533	236,002
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	10,938	11,545
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	5.88	5.94
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	720.41	751.89
„ „ Tonne	„	19.34	18.41
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	59.25	56.39
„ „ Reisenden	„	6.59	6.51
Zahl der Tonnenkilometer		685,708	752,006
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	32.63	32.64
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,216	1,333
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	37	41
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.41	3.54
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	454.58	491.19
„ „ Stück	„	0.88	1.08
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	21.20	23.49
Zahl der Tonnenkilometer		1,209,440	1,179,296
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	15,129.50	15,954.99
„ „ Tonne	„	4.81	4.74
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	8.77	8.92
Zahl der Tonnenkilometer		97,299,091	100,901,689
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	54.83	53.20
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	172,516	178,904
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	3,146	3,363
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.67	1.68
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	25,995.49	27,722.83
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,684.50	1,685.16
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	27,679.99	29,407.99

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 . .	428,999	1,308	17,846	3,472	9,974	8,937	4,178	6,777	2,545	31,167	1,008	4,351	1,878	53,750	128,037
Februar . .	363,253	1,274	14,401	4,382	9,744	9,400	4,325	6,938	2,631	30,848	1,115	3,845	4,588	52,477	130,293
März . . .	454,901	1,544	15,255	3,968	11,367	11,765	5,171	7,587	3,042	34,751	1,607	5,663	3,731	71,220	159,872
April . . .	541,378	1,662	14,256	4,576	10,566	12,202	4,672	6,921	2,836	33,075	1,374	5,063	5,048	69,677	156,010
Mai	609,281	1,955	16,782	5,864	11,044	12,269	5,255	6,665	3,288	33,007	1,507	5,746	4,146	78,217	167,008
Juni . . .	596,564	1,978	12,122	4,860	9,857	10,363	4,483	5,662	2,794	26,805	1,214	6,044	4,099	75,864	152,045
Juli	667,480	2,578	15,728	5,371	10,561	11,251	4,860	5,082	3,209	28,315	1,433	6,083	4,037	85,469	165,671
August . . .	669,207	2,813	24,104	5,981	11,381	11,587	4,847	5,618	3,272	25,956	1,440	4,400	3,649	89,789	167,920
September . .	640,262	2,448	34,830	5,025	11,253	12,225	5,281	7,539	3,041	22,938	1,706	8,878	4,285	83,970	166,141
Oktober . .	591,421	2,183	34,072	5,874	12,890	15,795	7,003	10,081	3,410	26,443	2,542	12,875	4,282	94,769	195,964
November . .	496,056	1,823	34,197	5,866	11,712	12,434	5,654	8,691	3,576	26,686	1,812	6,502	3,527	78,651	165,111
Dezember . .	452,558	1,470	22,509	4,877	10,337	10,239	5,002	9,461	3,561	27,107	1,321	5,761	2,673	62,169	142,508
Total	6,511,360	23,036	256,102	60,116	130,686	138,467	60,731	87,022	37,205	347,098	18,079	75,211	45,943	896,022	1,896,580
gegenüber 1888:															
mehr . . .	342,294	2,024	—	12,416	—	3,424	3,068	2,589	2,091	—	1,786	—	3,716	118,540	122,106
weniger . .	—	—	35,101	—	3,519	—	—	—	—	14,706	—	7,299	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1889		per Bahnkilometer 1888	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	324,357	87	22,181	76	16,857	29	636,940	10	1,000,337	02	1,773	65	1,636	22
Februar . .	271,213	78	20,922	77	16,918	30	628,018	64	937,073	49	1,661	48	1,634	37
März	379,514	25	26,105	27	19,272	05	778,627	23	1,203,518	80	2,133	90	1,969	03
April . . .	465,581	71	29,739	39	18,373	87	760,312	78	1,274,007	75	2,258	88	2,053	87
Mai	521,610	57	35,250	81	23,472	63	783,338	68	1,363,672	69	2,417	86	2,290	97
Juni	574,535	95	37,132	09	16,180	85	706,619	76	1,334,468	65	2,366	08	2,103	12
Juli	698,012	11	51,063	96	20,818	80	769,970	44	1,539,865	31	2,730	26	2,388	19
August . . .	736,018	89	57,662	98	24,564	65	750,528	18	1,568,774	70	2,781	51	2,589	03
September . .	698,269	10	47,220	84	34,035	60	779,773	45	1,559,298	99	2,764	71	2,584	68
Oktober . .	521,676	07	39,808	77	33,179	48	907,877	94	1,502,542	26	2,664	08	2,631	86
November . .	390,641	52	30,945	—	28,874	08	781,738	02	1,232,198	62	2,184	75	2,154	31
Dezember . .	354,532	78	26,033	97	24,482	41	714,868	80	1,119,917	96	1,985	67	1,959	85
Total	5,935,964	60	424,067	61	277,030	01	8,998,614	02	15,635,676	24	27,722	83	25,995	50
gegenüber 1888:														
mehr . . .	470,230	95	17,758	22	20,649	84	465,577	83	974,216	84	1,727	33	—	—
weniger . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1888		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	65,764	200	350	10,758	28,654	39,412	+ 4,724	+ 9,030	21	6
2. Horn	20,443	31	48	6,671	7,901	14,572	+ 2,422	– 881	67	23
3. Arbon	60,452	172	515	2,239	8,027	10,266	+ 2,885	+ 1,576	25	34
4. Egnach	22,151	50	218	1,145	4,670	5,815	– 710	+ 137	61	53
5. Romanshorn . . .	110,380	449	9,518	236,674	26,791	263,465	– 5,071	– 12,481	8	2
6. Uttweil	11,284	21	136	984	1,439	2,423	– 619	– 469	116	98
7. Kessweil	11,615	16	60	1,066	1,263	2,329	+ 250	– 195	114	99
8. Güttingen	16,581	18	211	1,291	1,740	3,031	+ 728	+ 267	92	89
9. Altnau	15,062	37	154	637	766	1,403	– 69	– 784	97	117
10. Münsterlingen . .	19,617	35	156	679	2,285	2,964	+ 313	– 435	73	91
11. Kreuzlingen . . .	20,769	82	70	1,965	3,738	5,703	+ 381	– 342	64	55
12. Konstanz . . .	65,513	262	842	21,348	8,655	30,003	+ 8,999	+ 2,331	22	9
13. Emmishofen-Egelshofen	20,608	50	317	4,029	3,036	7,065	+ 2,457	+ 607	66	44
14. Tägerweilen . . .	17,676	26	57	457	814	1,271	+ 1,996	– 83	85	122
15. Ermatingen . . .	23,518	142	285	1,389	1,269	2,658	+ 2,321	– 381	60	95
16. Mannenbach . . .	8,668	24	83	477	305	782	+ 524	– 121	126	132
17. Berlingen	7,544	13	85	490	458	948	+ 494	– 173	133	128
18. Steckborn	18,560	68	90	1,523	1,964	3,487	– 1,279	– 1,018	78	79
19. Mammern	13,807	24	194	311	442	753	– 496	– 285	106	135
20. Eschenz	8,119	17	284	569	703	1,272	+ 256	– 594	130	121
21. Stein am Rhein . .	20,724	71	655	2,693	3,132	5,825	+ 1,592	+ 631	65	52
22. Etzweilen . . .	6,552	7	497	188	76	264	+ 307	– 265	138	144
23. Hemmishofen. .	6,896	3	108	1,212	931	2,143	– 450	+ 242	135	105
24. Ramsen . . .	10,400	11	1,047	1,081	367	1,448	+ 567	– 105	118	115
25. Arlen-Rielasingen	13,337	9	54	1,455	3,441	4,896	+ 787	– 207	108	64
26. Singen . . .	16,961	13	11,217	19,869	9,138	29,007	+ 469	– 3,326	89	10
27. Stammheim . . .	17,787	63	1,970	2,891	2,231	5,122	– 573	+ 150	82	62
28. Ossingen	9,809	25	976	1,148	603	1,751	+ 298	+ 385	121	109
29. Thalheim-Altikon .	13,012	42	423	720	316	1,036	– 947	+ 130	110	127
30. Dynhard	7,276	14	108	1,135	485	1,620	+ 567	+ 161	134	112
31. Seuzach	7,547	7	37	294	275	569	+ 680	– 265	132	138
32. Oberwinterthur . .	8,915	19	44	475	2,511	2,986	– 1,187	+ 1,217	124	90
33. Amrisweil	59,015	295	4,038	3,695	10,117	13,812	– 652	– 393	26	26
34. Erlen	28,868	131	1,066	880	2,644	3,524	– 92	– 1,598	49	78
35. Sulgen	41,244	93	682	990	2,073	3,063	– 347	– 2,819	33	88
36. Kradolf	17,310	59	160	1,190	3,109	4,299	+ 1,611	– 588	88	70
37. Sitterthal	10,846	25	75	1,548	5,982	7,530	+ 1,564	– 3,426	117	42
38. Bischofszell . . .	35,652	181	1,381	2,662	6,538	9,200	+ 489	– 2,531	38	36
39. Hauptweil	13,405	45	377	779	3,640	4,419	+ 1,566	– 189	107	69
Übertrag . . .	903,687	2,850	38,588	339,607	162,529					

* 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 1888		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	903,687	2,850	38,588	339,607	162,529					
40. Arnegg	18,022	82	211	255	3,724	3,979	+ 376	– 367	81	73
41. Gossau	24,442	36	892	521	3,054	3,575	– 333	+ 502	56	77
42. Bürglen	36,746	96	733	3,128	10,163	13,291	+ 731	– 290	36	28
43. Weinfelden	62,096	212	2,562	3,199	9,429	12,628	+ 1,175	– 968	23	30
44. Märstetten	32,408	56	2,509	5,434	7,472	12,906	– 149	– 3,470	40	29
45. Müllheim-Wigoltingen .	35,571	114	1,658	2,941	5,157	8,098	+ 867	– 437	39	38
46. Felben	26,423	45	1,157	1,259	1,370	2,629	+ 396	– 1,089	51	96
47. Frauenfeld . . .	89,101	372	2,698	9,444	23,045	32,489	+ 1,121	+ 2,921	11	7
48. Islikon	29,988	46	256	815	967	1,782	+ 2,065	– 1,168	45	108
49. Wiesendangen . . .	29,041	14	204	310	1,024	1,334	+ 2,464	+ 365	47	119
50. Winterthur . . .	372,581	1,378	9,228	35,776	110,588	146,364	+ 15,156	+ 24,930	2	3
51. Hettlingen	19,564	17	80	123	371	494	+ 3,503	+ 228	74	140
52. Henggart	23,850	98	794	1,193	1,101	2,294	+ 551	– 203	58	101
53. Andelfingen . . .	32,118	97	749	1,746	1,677	3,423	+ 55	+ 222	41	81
54. Marthalen	26,989	82	847	2,557	2,637	5,194	+ 1,090	– 2,742	50	61
55. Dachsen.	20,020	54	183	314	800	1,114	+ 517	+ 263	71	124
56. Schaffhausen .	70,503	493	5,259	33,483	22,362	55,845	+ 1,763	+ 1,204	16	4
57. Töss	16,376	46	13	5,829	16,783	22,612	+ 1,729	– 238	94	14
58. Wülflingen . . .	14,754	23	21	578	7,164	7,742	+ 2,576	+ 3,763	99	41
59. Pfungen-Neftenbach	26,316	26	97	6,523	13,519	20,042	+ 3,483	+ 6,503	52	19
60. Embrach-Rorbas . .	42,077	86	346	5,982	7,315	13,297	+ 2,982	+ 3,082	32	27
61. Bülach	51,531	135	2,319	2,743	2,915	5,658	+ 3,783	+ 727	28	56
62. Niederglatt . .	21,806	96	447	1,493	1,354	2,847	+ 1,735	+ 985	62	93
63. Buchs (Zürich) .	4,392	9	163	54	196	250	+ 363	– 137	142	145
64. Otelfingen . .	11,455	46	86	1,829	364	2,193	+ 686	+ 111	115	103
65. Würenlos . .	12,788	28	26	409	211	620	+ 1,125	– 5	112	136
66. Glattfelden . . .	8,178	20	45	406	772	1,178	+ 395	+ 52	129	123
67. Eglisau	28,923	158	1,972	3,489	1,746	5,235	+ 1,820	+ 724	48	60
68. Zweidlen	2,552	6	19	610	1,705	2,315	+ 348	+ 5	145	100
69. Weiach-Kaiserstuhl .	14,188	43	456	2,111	1,090	3,201	+ 1,281	+ 713	105	84
70. Rümikon	3,942	12	63	3,065	59	3,124	+ 316	+ 1,260	143	85
71. Reckingen	5,253	6	74	4,326	618	4,944	+ 766	+ 845	140	63
72. Zurzach	16,065	75	468	2,295	994	3,289	– 125	+ 258	95	83
73. Koblenz . . .	14,879	25	451	5,368	1,847	7,215	+ 1,127	+ 1,025	98	43
74. Kemptthal	46,120	28	448	1,733	5,233	6,966	– 2,170	– 1,568	30	46
75. Effretikon	84,979	52	9,700	1,631	3,247	4,878	– 696	+ 813	12	65
76. Illnau	17,493	46	618	569	2,210	2,779	+ 1,298	+ 183	87	94
77. Fehraltorf	16,484	39	302	1,704	2,003	3,707	+ 824	+ 338	93	75
78. Pfäffikon	32,004	129	655	2,275	8,090	10,365	+ 1,585	+ 1,125	42	33
Übertrag . . .	2,345,705	7,276	87,397	497,127	446,905					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1888		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,345,705	7,276	87,397	497,127	446,905					
79. Kempten	17,705	121	354	1,317	5,148	6,465	+ 3,234	+ 813	84	47
80. Wetzikon	12,914	24	219	1,244	3,493	4,737	+ 1,364	– 78	111	67
81. Hinweil	14,451	62	340	708	2,636	3,344	+ 1,613	– 309	101	82
82. Bassersdorf . . .	23,567	54	218	485	1,770	2,255	– 1,998	– 116	59	102
83. Kloten	17,550	78	188	981	658	1,639	– 361	– 102	86	111
84. Seebach	1,663	7	2	203	1,229	1,432	– 164	– 29	146	116
85. Affoltern b. H. . .	4,594	7	18	69	702	771	– 133	+ 492	141	133
86. Regensdorf-Watt. .	8,866	14	279	224	535	759	+ 777	– 138	129	134
87. Buchs-Dällikon . .	9,201	9	54	136	217	353	+ 540	+ 58	123	143
88. Dietlikon	25,349	18	92	996	3,246	4,242	+ 818	+ 2,238	53	71
89. Wallisellen . . .	68,882	78	210	1,524	3,162	4,686	+ 8,099	+ 384	18	68
90. Örlikon*)	166,138	121	158	5,373	17,945	23,318	+ 7,468	+ 687	3	13
91. Glattbrugg . . .	13,150	24	44	135	664	799	+ 782	+ 336	109	131
92. Rümlang	14,506	17	86	660	2,436	3,096	+ 57	– 258	100	86
93. Oberglatt	14,334	41	276	256	237	493	– 470	+ 30	103	141
94. Niederhasli . .	6,845	42	59	59	111	170	+ 223	– 23	136	146
95. Dielsdorf . . .	30,179	118	992	23,504	1,818	25,322	+ 121	+ 13,815	44	12
96. Zürich†	885,385	4,575	6,815	95,149	313,217	408,366	+ 50,054	+ 49,416	1	1
97. Enge	142,839	232	538	1,743	2,432	4,175	– 2,696	+ 27	4	72
98. Wollishofen . . .	39,046	24	58	12,867	27,963	40,830	+ 3,579	+ 4,871	34	5
99. Bendlikon (Kilchberg) .	74,399	34	57	462	1,326	1,788	+ 6,275	+ 162	15	107
100. Rüschlikon . . .	51,185	70	82	811	2,646	3,457	+ 3,370	+ 1,052	29	80
101. Thalweil	112,007	140	291	3,963	16,683	20,646	+ 3,939	+ 4,536	7	17
102. Oberrieden . . .	36,561	34	69	1,541	3,274	4,815	+ 499	– 1,168	37	66
103. Horgen	116,751	314	287	6,797	12,716	19,513	+ 7,182	+ 137	6	20
104. Au (Zürich) . . .	18,382	44	68	—	510	510	+ 1,167	+ 62	79	139
105. Wädensweil . .	98,514	356	784	8,613	17,054	25,667	+ 3,413	+ 2,385	9	11
106. Richtersweil . . .	67,110	245	576	9,326	11,889	21,215	– 387	+ 214	20	15
107. Pfäffikon (Schwyz)	16,899	33	216	942	699	1,641	– 843	+ 377	91	110
108. Lachen	31,635	80	2,875	3,156	4,889	8,045	+ 390	– 1,507	43	39
109. Siebnen (Wangen) .	24,572	40	982	1,348	4,462	5,810	+ 433	+ 64	55	54
110. Reichenburg . . .	16,930	56	448	394	1,007	1,401	– 53	+ 103	90	118
111. Bilten	9,966	16	160	314	267	581	+ 1,623	– 246	120	137
112. Ziegelbrücke .	8,377	15	215	860	198	1,058	+ 283	+ 230	128	126
113. N.-O.-Urnen . . .	19,370	35	141	512	2,340	2,852	+ 309	+ 10	75	92
114. Näfels-Mollis . . .	19,045	68	144	1,712	4,179	5,891	+ 47	+ 649	76	51
115. Netstall	11,686	43	70	1,429	6,371	7,800	+ 643	+ 395	113	40
116. Glarus	68,339	252	810	6,440	14,383	20,823	– 936	+ 1,657	19	16
117. Ennenda	21,762	40	24	996	9,466	10,462	+ 1,399	+ 2,389	63	32
Übertrag . . .	4,686,359	14,857	106,696	694,376	950,883					

*) 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 1888		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,686,359	14,857	106,696	694,376	950,883					
118. Mitlödi	20,121	29	8	580	1,572	2,152	+ 3,350	– 5	69	104
119. Schwanden . . .	51,860	85	1,092	4,161	10,807	14,968	– 448	+ 1,320	27	24
120. Nidfurn-Haslen . .	20,061	27	52	452	2,041	2,493	+ 332	+ 407	70	97
121. Luchsingen . . .	23,961	44	110	1,464	4,747	6,211	– 1,397	+ 657	57	49
122. Diesbach	8,606	6	26	248	571	819	– 464	– 252	127	130
123. Rüti (Glarus) . . .	5,938	7	142	418	899	1,317	+ 48	+ 35	139	120
124. Lintthal . . .	20,238	46	141	2,110	3,970	6,080	– 251	+ 784	68	50
125. Altstetten	95,289	81	1,562	4,845	8,991	13,836	– 3,607	+ 358	10	25
126. Schlieren	43,188	43	1,700	2,212	3,160	5,372	+ 1,564	+ 564	31	58
127. Dietikon	69,914	85	501	1,832	7,447	9,279	+ 2,247	– 2,306	17	35
128. Killwangen	19,021	31	159	998	463	1,461	– 173	+ 323	77	114
129. Wettingen	18,137	27	550	1,432	2,175	3,607	– 478	+ 162	80	76
130. Baden-Oberstadt .	24,969	42	73	18,166	2,237	20,403	+ 2,358	+ 12,045	54	18
131. Dätwyl	9,307	20	55	621	1,301	1,922	+ 336	– 191	122	106
132. Mellingen	19,877	89	399	5,070	1,321	6,391	+ 719	+ 226	72	48
133. Mägenwyl	3,311	8	14	3,678	133	3,811	+ 103	+ 1,041	144	74
134. Othmarsingen . .	7,618	14	41	871	207	1,078	+ 766	– 171	131	125
135. Lenzburg . . .	29,664	78	1,071	3,145	7,749	10,894	+ 986	+ 372	46	31
136. Hunzenschwyl. . .	6,679	21	10	258	230	488	+ 310	+ 14	137	142
137. Suhr	10,379	21	1,097	3,411	1,861	5,272	– 411	+ 3,862	119	59
138. Baden	132,784	675	1,125	4,224	11,192	15,416	+ 6,986	+ 880	5	22
139. Turgi.	60,709	44	1,253	1,953	3,472	5,425	+ 2,398	+ 799	24	57
140. Siggenthal . . .	14,227	45	221	5,101	1,867	6,968	+ 1,463	+ 2,676	104	45
141. Döttingen-Klingnau .	17,720	45	696	1,418	1,670	3,088	– 343	– 282	83	87
142. Brugg	78,664	219	3,846	11,777	6,007	17,784	+ 4,958	– 495	13	21
143. Schinznach	15,365	52	74	256	638	894	– 234	– 69	96	129
144. Wildegg	38,544	50	335	3,905	4,357	8,262	+ 869	+ 1,592	35	37
145. Ruppersweil . . .	14,350	16	12	383	1,225	1,608	+ 1,686	+ 181	102	113
146. Aarau	76,339	300	2,266	22,435	9,852	32,287	+ 7,758	+ 4,431	14	8
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn und fremde Bahnen . . .	483,557	4,282	58,947	634,750	383,505	1,018,255	+ 16,915	+ 76,408		
Rundfahrten	216,561	—	—	—	—	—	+ 65,461	—		
Transitverkehr	168,043	1,647	71,828	460,030	460,030	920,060	+ 43,493	+ 31,856		
Total	6,511,360	23,036	256,102	1,896,580	1,896,580					

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1888	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	13,615	3,669	11,863	3,078	25,478	6,747	+ 335	+ 644
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen † . .	23,431	23,810	18,270	7,510	41,701	31,320	– 397	– 709
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	62,777	42,196	59,836	191,232	122,613	233,428	+ 5,141	+ 22,057
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	224,561	88,069	205,162	64,946	429,723	153,015	+ 21,688	+ 7,476
Tössthalbahn.	8,871	12,318	9,670	5,548	18,541	17,866	+ 599	+ 1,992
Wädensweil-Einsiedeln	34,567	3,372	11,281	3,523	45,848	6,895	+ 3,089	+ 867
Gotthardbahn und Italien †	2,783	14,579	2,444	16,722	5,227	31,301	– 130	– 968
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	88,688	165,850	95,885	100,887	184,573	266,737	+ 8,070	+ 8,108
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	52,781	18,576	51,768	175,395	104,549	193,971	– 3,696	+ 29,007
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	7,026	2,132	9,106	16,904	16,132	19,036	+ 1,318	+ 1,525
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	6,266	7,812	4,216	30,423	10,482	38,235	– 941	+ 10,125
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	4,937	1,122	4,056	18,582	8,993	19,704	+ 1,123	– 3,716
Total	530,303	383,505	483,557	634,750	1,013,860	1,018,255	+ 36,199	+ 76,408
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern					
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	13	620	97	244	110	864	+ 94	– 119
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	558	768	354	8,754	912	9,522	– 42	+ 828
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen	5,318	2,353	6,864	1,804	12,182	4,157	– 1,223	+ 206
Tössthalbahn.	75	289	90	276	165	565	– 107	+ 89
Wädensweil-Einsiedeln	3,988	198	576	83	4,564	281	+ 889	+ 79
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	161	462	29	708	190	1,170	+ 58	– 202
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	441	1,522	1,059	4,026	1,500	5,548	+ 30	– 2,441
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	270	506	244	410	514	916	+ 151	+ 529
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	776	942	509	2,206	1,285	3,148	– 398	+ 309
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	271	33	173	1,070	444	1,103	+ 75	– 1,360
Übertrag	11,871	7,693	9,995	19,581	21,866	27,274		

† 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.

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter		Total		Differenz gegenüber 1888	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	11,871	7,693	9,995	19,581	21,866	27,274		
Zürichsee-Dampfboote	5	3,058	19	446	24	3,504	+ 8	+ 656
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	10,038	31,671	15,130	11,967	25,168	43,638	+ 6,197	+ 4,409
Tössthalbahn	24	1,704	37	81	61	1,785	+ 31	+ 254
Wädensweil-Einsiedeln	12,434	1,847	639	75	13,073	1,922	+ 3,936	- 1
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	395	894	164	268	559	1,162	+ 40	- 118
Gr. Bad. Bahn	24	173	—	8	24	181	—	0
K. Württemberg. Staatsbahn	28	4	—	28	28	32	+ 5	+ 7
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	612	309	396	6,836	1,008	7,145	+ 123	+ 1,293
Österreich-Ungarn via Arlberg	9,082	2,146	8,626	12,521	17,708	14,667	+ 11,990	- 12,169
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,058	—	485	—	1,543	—	+ 45
Vereinigte Schweizerbahnen	2,349	915	2,342	299	4,691	1,214	- 413	+ 331
Tössthalbahn	117	961	156	216	273	1,177	+ 45	+ 203
Wädensweil-Einsiedeln	8,192	973	1,506	1,217	9,698	2,190	- 109	+ 990
Gotthard und Italien	1,558	1,956	1,611	11,262	3,169	13,218	- 60	- 667
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	8,888	35,466	7,879	27,903	16,767	63,369	+ 2,341	- 446
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	744	2,826	918	125,298	1,662	128,124	+ 391	+ 18,010
K. Württemberg. Staatsbahn	20	1,139	26	16,698	46	17,837	+ 43	+ 4,570
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	487	—	4,544	—	5,031	—	- 1,806
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	4	—	118	—	122	—	+ 22
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	47	—	56	—	103	—	- 48
Wädensweil-Einsiedeln	62	—	3	—	65	—	+ 32	—
Gotthardbahn	62	50	15	520	77	570	+ 28	+ 105
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	1	343	3	1,400	4	1,743	- 2	- 235
Gr. Bad. Bahn	—	81	—	10,515	—	10,596	—	+ 1,511
	Von Wädensweil-Einsiedeln		Nach Wädensweil-Einsiedeln					
Zürichsee-Dampfboote	—	—	—	—	—	—	—	- 5
Gotthardbahn	25	16	72	252	97	268	+ 4	+ 77
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	297	94	11,917	213	12,214	307	+ 8,353	+ 27
Gr. Bad. Bahn	264	232	18,209	114	18,473	346	+ 9,708	+ 10
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	5,922	—	5,922	—	- 64	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	30	—	3,702	—	3,732	—	+ 647	—
Österreich-Ungarn via Arlberg	153	—	1,897	—	2,050	—	+ 120	—
Übertrag	67,275	96,147	91,184	252,921	158,459	349,068		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1888	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	67,275	96,147	91,184	252,921	158,459	349,068		
Badische Bahn und weiter	77	7,783	168	5,282	245	13,065	+ 5	+ 497
Württemberg und weiter	296	4,928	571	3,273	867	8,201	+ 85	+ 1,757
Bayern und weiter	131	4,643	135	5,308	266	9,951	- 117	- 1,351
Oesterreich und weiter via Arlberg	1	—	—	—	1	—	- 7	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,002	—	1,021	—	2,023	—	+ 249
Aarg. Südbahn	145	686	318	574	463	1,260	- 498	- 32
Seethalbahn	1,053	625	1,472	201	2,525	826	+ 198	- 85
Gotthard und Italien	—	144	—	869	—	1,013	—	- 93
Gr. Bad. Bahn	709	489	887	2,685	1,596	3,174	+ 140	+ 566
K. Württemberg. Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen	123	4,492	157	2,130	280	6,622	+ 35	+ 2,270
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	526	9,728	464	22,728	990	32,456	- 97	+ 742
Österreich-Ungarn via Arlberg	1,061	2,266	1,255	29,754	2,316	32,020	+ 836	- 3,653
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	150	—	11	—	161	—	- 72
Vorarlbergbahn	12	190	23	—	35	190	- 8	+ 190
Total des Transitverkehrs	71,409	133,273	96,634	326,757	168,043	460,030	+ 43,493	+ 15,928
Gesammttotal	601,712	516,778	580,191	961,507	1,181,903	1,478,285	+ 79,692	+ 92,336

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1888	1889	Gegenüber 1888 mehr	Gegenüber 1888 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	267,444	255,932	—	11,512
2. Mehl u. Mühlenfabrikate	51,944	46,700	—	5,244
3. Kartoffeln	21,249	26,087	4,838	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	5,636	6,084	448	—
5. Baumfrüchte	35,882	22,837	—	13,045
6. Weintrauben zur Weinbereitung	1,704	1,234	—	470
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	7,753	10,347	2,594	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	14,729	13,454	—	1,275
9. Eier	2,870	3,695	825	—
10. Kaffee	3,999	3,762	—	237
11. Kaffee-Surrogate	3,932	4,153	221	—
12. Zucker, raffinirt	14,827	17,025	2,198	—
13. Rohzucker	989	1,144	155	—
14. Tabak, roh und fabrizirt	2,994	2,993	—	1
	435,952	*415,447*	—	*20,505*
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	9,721	8,010	—	1,711
16. Wein und Most, Speiseessig	62,843	61,713	—	1,130
17. Bier	20,269	21,006	737	—
18. Branntwein und Liqueur	1,971	2,052	81	—
19. Mineralwasser	2,150	2,228	78	—
	96,954	*95,009*	—	*1,945*
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrath und Effekten	14,787	16,172	1,385	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,125	2,328	203	—
	16,912	*18,500*	*1,588*	—
	549,818	**528,956**	—	**20,862**
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	52,006	55,343	3,337	—
23. Torf	6,843	6,716	—	127
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	305,565	359,854	54,289	—
	364,414	**421,913**	**57,499**	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	57,723	97,019	39,296	—
26. Backsteine, Ziegel	39,400	45,343	5,943	—
27. Dachschiefer	3,644	3,713	69	—
28. Kalksteine, Gypssteine	6,184	6,830	646	—
29. Kalk und Gyps	19,778	27,497	7,719	—
30. Cement, Trass	29,942	36,054	6,112	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	4,224	5,022	798	—
32. Asphalt	4,653	4,664	11	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	9,534	10,048	514	—
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	109,270	106,104	—	3,166
	284,352	**342,294**	**57,942**	—
Übertrag	**1,198,584**	**1,293,163**	**94,579**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1888	1889	Gegenüber 1888 mehr	Gegenüber 1888 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,198,584**	**1,293,163**	**94,579**	—
D. Metallindustrie:				
35. Eisen, roh und alt, Erze	34,137	33,726	—	411
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	40,828	47,804	6,976	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	4,801	6,950	2,149	—
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	14,853	15,868	1,015	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	4,901	5,563	662	—
40. Maschinen, zusammengesetzte	3,900	5,103	1,203	—
41. Maschinentheile	24,849	26,943	2,094	—
E. Textilindustrie:	**128,269**	**141,957**	**13,688**	—
a) in Baumwolle.				
42. Baumwolle, roh	19,169	21,811	2,642	—
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	34,675	34,018	—	657
44. Baumwollstoffe und Waaren	22,834	23,398	564	—
45. Baumwollabfälle	6,062	6,252	190	—
	82,740	*85,479*	*2,739*	—
b) in Leinen, Hanf, etc.				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	5,711	4,934	—	777
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf, etc.	3,317	3,405	88	—
	9,028	*8,339*	—	*689*
c) in Seide.				
48. Seidenabfälle, Cocons	351	396	45	—
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	7,004	7,831	827	—
	7,355	*8,227*	*872*	—
d) in Wolle.				
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,007	3,856	849	—
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaaren	6,061	5,865	—	196
	9,068	*9,721*	*653*	—
F. Gerberei:	**108,191**	**111,766**	**3,575**	—
52. Felle und Häute	5,383	5,992	609	—
53. Rinde	6,644	6,209	—	435
54. Gerbstoffe	379	547	168	—
55. Leder und Lederwaaren	4,787	5,290	503	—
G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:	**17,193**	**18,038**	**845**	—
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	2,660	2,663	3	—
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	5,199	5,188	—	11
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	3,592	3,836	244	—
59. Thonröhren aller Art	2,410	2,787	377	—
H. Papierfabrikation:	**13,861**	**14,474**	**613**	—
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspähne	14,563	15,197	634	—
61. Papier und Carton (A u. B)	7,721	7,734	13	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	3,414	3,917	503	—
I. Strohindustrie.	**25,698**	**26,848**	**1,150**	—
63. Strohwaaren aller Art	336	363	27	—
Übertrag	**1,492,132**	**1,606,609**	**114,477**	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1888	1889	Gegenüber 1888 mehr	Gegenüber 1888 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,492,132**	**1,606,609**	**114,477**	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	26,163	25,078	—	1,085
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	2,534	2,955	421	—
66. Holzwaaren	5,651	6,051	400	—
	34,348	**34,084**	—	**264**
L. Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren	5,361	5,377	16	—
68. Farbholz	1,077	1,212	135	—
69. Farberden	1,928	2,239	311	—
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	5,618	5,557	—	61
71. Soda	6,716	5,351	—	1,365
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	16,199	17,172	973	—
73. Säuren, Laugen, Beitzen	9,104	8,923	—	181
74. Weinstein und Weinhefe	674	481	—	193
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	8,436	10,008	1,572	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,717	1,937	220	—
77. Stärke, Stärkemehl	3,718	4,172	454	—
78. Chinarinde	17	54	37	—
79. Mineralöle (Petroleum)	17,626	17,417	—	209
80. Vegetabilische Öle	7,631	8,083	452	—
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	4,865	5,146	281	—
82a. Schwefel	623	763	140	—
82b. (95.) Zündwaaren	729	703	—	26
83. Sprit	4,065	6,713	2,648	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	23,027	18,861	—	4,166
85. Eis	1,355	2,297	942	—
86. Heu und Stroh	8,967	6,493	—	2,474
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	1,921	1,838	—	83
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	4,827	2,147	—	2,680
89. Düngmittel aller Art	34,940	38,514	3,574	—
	171,141	**171,458**	**317**	—
M. Hülfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	8,351	10,627	2,276	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	18,025	18,118	93	—
	26,376	**28,745**	**2,369**	—
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	6,643	7,424	781	—
93. Sammelladungen	3,882	4,933	1,051	—
94. Übrige Wagenladungen	11,427	11,421	—	6
	21,952	*23,778*	*1,826*	—
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*28,525*	*31,906*	*3,381*	—
Total	**50,477**	**55,684**	**5,207**	—
Gesammttotal	**1,774,474**	**1,896,580**	**122,106**	—

8. 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

* 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 ganzen Netzes betrug während des ganzen Berichtsjahres 689 Kilometer.

1. Ausgaben.

1888				1889		
Betriebene Bahnlänge 689 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 689 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
473,748	67	4.70	I. Allgemeine Verwaltung	452,601	38	4.26
2,039,119	76	20.23	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,194,417	88	20.63
3,204,523	13	31.78	III. Expeditions- und Zugsdienst	3,314,091	38	31.16
3,123,422	85	30.98	IV. Fahrdienst	3,453,344	39	32.46
1,241,228	58	12.31	V. Verschiedene Ausgaben	1,222,487	99	11.49
10,082,042	99	100	. . . . . Totalausgaben	10,636,943	02	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt die bedeutende Vermehrung von Fr. 554,900. 03 Cts., welche wesentlich durch grössere Fahrleistungen (143,824 Zugskilometer mehr), sowie durch die zu Titel V folgenden Aufschlüsse begründet wird. Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergibt sich, dass der Betrieb per Personen- und Güter-Tonnenkilometer im Berichtsjahr 3.39 Cts. (im Vorjahr 3.43 Cts.), somit etwas weniger gekostet hat.

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

I. „Allgemeine Verwaltung.“ Dieser Titel zeigt eine Minderausgabe von Fr. 21,147. 29 Cts., in Folge Nichtbesetzung der Stelle eines Direktionsmitgliedes, einer Mehreinnahme auf Abrechnungskosten in den direkten Verkehren und Wegfalls der im letzten Geschäftsbericht erwähnten ausserordentlichen Ausgaben für Druckkosten.

II. „Unterhalt und Aufsicht der Bahn“. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 155,298. 12 Cts. zu verzeichnen. Dieselbe wird im Wesentlichen begründet durch Gehaltserhöhungen an das Bahnmeisterpersonal und grössere Auslagen für Ablösung und Stellvertretung desselben (Kap. II, A 3), durch beträchtliche Rekonstruktionsarbeiten am Brandschenketunnel in Enge, ausserordentliche Ausgaben für Wegräumen von Schutt ab der Bahn zwischen Mitlödi und Schwanden zufolge Austritts der Guppenruns und grössere Uferschutzbauten an der Thur zwischen Kradolf und Sitterthal (Kapitel II B, *a* 1), sodann durch vermehrten Geleiseumbau und grössere Schwellenauswechslung (Kap. II, B *a* 2, II, B *b*), indem im Berichtsjahr 29,076 *m* Geleise umgebaut (1888: 26,322 *m*) und 62,740 Schwellen (1888: 60,990 Stück) ersetzt worden, überdies der schlechten Witterung wegen Mehrauslagen bei den Geleiseregulirungsarbeiten entstanden sind. Beim Kapitel „Hochbau“ (II, B *a* 3) ist eine Minderausgabe von etwa Fr. 33,000. — zu erwähnen, die ihren Grund im Wegfall der vorjährigen ausserordentlichen Ausgaben für Erstellung provisorischer Kornschuppen im Bahnhof Romanshorn hat.

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

Von Profil	II aus Eisen auf Profil V	von Stahl mit Eisenschwellen	. . .	2,364 *m*.
„ „	III „ „ „ „ V	„ „ „ „	. . .	5,818 „
„ „	N. B. „ „ „ „ V	„ „ „ „	. . .	3,997 „
„ „	V „ „ „ „ V	„ „ „ „	. . .	13,853 „
„ „	N. B. „ „ „ „ V	„ „ „ Belassung der Holzschwellen		18 „
„ „	V „ „ „ „ V	„ „ „ „ „ „		80 „
„ „	II „ „ „ „ V	„ Eisen mit Eisenschwellen	. . .	12 „
„ „	III „ „ „ „ V	„ „ „ „	. . .	69 „
„ „	II „ „ „ „ V	„ „ „ Belassung der Holzschwellen		308 „
„ „	III „ „ „ „ V	„ „ „ „ „ „		202 „
„ „	N. B. „ „ „ „ V	„ „ „ „ „ „		68 „
„ „	II „ „ „ „ Nebenlinien von Stahl	„ „ „ „		475 „
„ „	Nebenlinien „ „ „ „	„ „ „ „ „ „ „		1,812 „
			Total	29,076 *m* Geleise.

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

Schienen vom Normalprofil V 565,454 *m* Geleise = 75.8 %
„ von andern Profilen 179,454 *m* „ = 24.2 %

Von jenen 565,454 laufende Meter Geleise vom Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen 435,940 *m* = 77.1 %
Eisenschienen 129,514 *m* = 22.9 %

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 192,229 laufende Meter = 25.8 %.

III. „Expeditions- und Zugsdienst.“ Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 109,568. 25 Cts. entstanden. Dieselbe wird begründet durch Personalvermehrung, welche namentlich beim Zugspersonal und in den Güterschuppen in Folge der Zunahme des Verkehrs und grösserer Fahrleistungen nothwendig geworden ist, durch Erhöhung von Beamtengehalten und Arbeitslöhnen, durch vermehrten Gaskonsum in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur, sowie durch Vertheuerung des Materials für Stationsbeheizung.

IV. „Fahrdienst.“ Die grösste Mehrausgabe, nämlich Fr. 329,921.54 Cts., weist dieser Titel auf. Während die Kosten des Unterhaltes des Rollmaterials (IV, C a) zufolge der Neuanschaffungen der letzten Jahre bedeutend geringer waren, zeigen dafür fast alle übrigen Kapitel Mehrausgaben, die grösste das Kapitel IV B a 1 „Brennmaterial“ mit über Fr. 160,000 als Folge der bedeutenden Vermehrung der Fahrleistungen, indem die Lokomotiven im Fahr- und Rangirdienst zusammen 194,689 Kilometer mehr zurücklegten, ferner der Kohlenvertheuerung und der schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten, den Materialverbrauch ungünstig beeinflussenden Momente, wie: stärkere Zugsbelastung, vermehrte Anwendung der kontinuirlichen Bremsen und der Dampfheizung, denen zufolge der kilometrische Kohlenverbrauch im Berichtsjahre abermals gestiegen ist. An der Mehrausgabe des Titels partizipirt in erheblichem Masse auch das Kap. IV, A 2, indem wegen der vermehrten Fahrleistungen das Personal vermehrt werden musste und diese Mehrleistungen auch eine Mehrausgabe an Fahrgeldern bedingten. Auch hat eine Reihe von Gehaltsaufbesserungen stattgefunden. Die in Kap. IV C b „Erneuerung des Rollmaterials“ ersichtlichen bedeutenden Differenzen sind in der Rechnung über den Erneuerungsfond ausgewiesen. Im Übrigen wird auf die im Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes“ enthaltenen Ziffern verwiesen.

V. „Verschiedene Ausgaben.“ Die auf diesem Titel sich ergebende Minderausgabe von Fr. 18,740. 59 Cts. ist das Ergebniss folgender hauptsächlicher Mehr- beziehungsweise Minderausgaben einzelner Kapitel.

Für Miethe von fremdem Rollmaterial (Kapitel V. A 3) wurden Fr. 12,157. 56 Cts. mehr als im Vorjahre vergütet, da der Parcours fremder Wagen auf den Nordostbahnlinien, ausschliesslich Bahnpostwagen, von 58,164,989 pro 1888 auf 60,614,755 im Jahre 1889, somit um 2,449,766 Achskilometer gestiegen ist. Für Feuerversicherungen (Kapitel V. C 2) sind hauptsächlich in Folge Wegfall von Supplementsversicherungen auf den Getreidelagern in Romanshorn Fr. 3,007. 57 Cts. und für Unfallentschädigungen (Kapitel V. C 3) Fr. 26,452. 21 Cts. weniger verausgabt worden. Diesem letzteren Kapitel sind in Folge Abrechnung über pendente Haftpflichtfälle mit den Vereinigten Schweizerbahnen Fr. 8,044. 38 Cts. ausserordentliche Rückerstattungen zugeflossen und im Fernern können die Haftpflichtentschädigungen in einigen wichtigen Unfällen erst im Jahre 1890 erledigt werden.

Dagegen wurden auf Kapitel V. C 4 für Verlust, Beschädigung und Verspätung im Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr, sowie für Instandstellung von bei Zusammenstössen beschädigtem Rollmaterial Fr. 12,543. 68 Cts. und auf Kapitel V. C 7 für Beiträge an die Pensions- und Hülfskassa, Unterstützungen und Geschenke Fr. 45,605. 88 Cts. mehr verausgabt, da die erhöhte Jahreseinlage in die Pensions- und Hülfskassa für ein volles Jahr, statt nur für 3/4 Jahr wie pro 1888 auszurichten war. Die Vollendungsarbeiten für die definitive Station Horgen fanden im Jahre 1888 ihren Abschluss, und es beträgt die daherige Minderausgabe auf Kapitel V. C 8, abzüglich einer kleinen Mehrausgabe für anderweitige Verwendungen, Fr. 60,796. 79. Cts.

Die Ausgaben unter Ziffer 3 und 4 kommen in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder in Einnahme.

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

Übertrag von 1888	304 Fälle.
Neu hier angebracht	1,006 „
Von andern Bahnverwaltungen überwiesen	419 „
Total .	1,729 Fälle.
Erledigt wurden im Berichtsjahre	1,623 Fälle.
Unerledigt blieben	106 „

Die von der Nordostbahn theils an die Reklamanten ausgerichteten, theils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V. C. 4 beziffern sich auf . .	Fr. 48,149. 22 Cts.
Davon sind abzurechnen: an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten Gütern	„ 32,246. 01 „
Es verbleibt somit eine Netto-Ausgabe von	Fr. 15,903. 21 Cts.

An den Brutto-Ausgaben partizipiren:

a) Gänzlicher Verlust	Fr. 11,516. 25 Cts.	
b) Beschädigungen	„ 9,375. 64 „	
c) Verspätungen	„ 27,257. 33 „	
		Fr. 48,149. 22 Cts.

Nach Gütern vertheilt sich diese Summe folgendermassen:

Getreide	Fr. 25,963. 13	Cts.
Mehl	„ 2,187. 46	„
Wein	„ 3,846. 51	„
Sprit und Öl	„ 2,888. 89	„
Kolonialwaaren	„ 1,580. 99	„
Eisenwaaren	„ 2,550. 33	„
Baumwollwaaren	„ 2,564. 28	„
Holzwaaren	„ 814. 80	„
Glaswaaren	„ 830. 86	„
Verschiedenes	„ 4,554. 54	„
Personenverkehr	„ 367. 43	„
Total	Fr. 48,149. 22	Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr wurden 5 Lokomotiven, deren Wiederherstellung nicht mehr angezeigt erschien, zu Lasten des Erneuerungsfonds vom Konto „Rollmaterial" abgeschrieben. Dagegen wurden von der Lokomotivfabrik Winterthur 4 Stück Güterzugs-Lokomotiven der Serie C^{3T} und 2 Schnellzugslokomotiven der Serie A^{3T} abgeliefert, so dass mit Jahresschluss der Bestand 144 Stück aufwies. Die zwei letzterwähnten Maschinen erscheinen aber erst in der Baurechnung für 1890.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 114 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 93, wovon 73 im Strecken- und 20 im Rangirdienst. Jene 114 Lokomotiven haben im Ganzen 5,142,020 Kilometer, nämlich im Fahrdienst 4,333,884 und im Rangirdienst 808,136, zurückgelegt (1888: 4,947,331 Kilometer, wovon 4,172,779 im Fahr- und 774,552 im Rangirdienst).

In den angegebenen Rangirzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangirdienst, welche sich für 1889 auf 266,700 Kilometer (1888: 251,306) beziffern.

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

	Zugs-Kilometer	Vorspann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-transport-Kilometer	Schneepflug-fahrten-Kilometer	Leerfahrten-Kilometer	Total der Kilometer
Eigenes Netz	3,098,815	162,308	3,261,123	5,572	48	67,070	3,333,813
Zürich-Zug-Luzern	400,663	21,802	422,465	269	—	11,385	434,119
Bötzbergbahn	525,082	21,651	546,733	—	—	4,910	551,643
Führung der Arlbergzüge (Ziegelbrücke-Sargans)	9,520	3,920	13,440	—	—	—	13,440
Aushülfe an schweiz. Bahnen	402	—	402	—	—	467	869
Total*	4,034,482	209,681	4,244,163	5,841	48	83,832	4,333,884

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 55 und 56 (Zürich-Ziegelbrücke-Zürich) durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (26,106) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

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

		1888	1889
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr.	34,024,375	37,053,407
„ „ Tannenholz	Ster	1,062	997,5
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohleneinheiten reduzirt)	Kgr.	34,449,175	37,452,407
Verbrauch an Schmiermaterial	„	68,396	70,136
Kosten des Brennmateriales	Fr.	754,402. 85 Cts.	Fr. 878,783. 27 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„	2. 19 „	„ 2. 35 „
„ „ Schmiermateriales	„	31,603. 66 „	„ 33,771. 27 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	Cts.	46,2	Cts. 48,1
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand .	Fr.	40,061. 75 Cts.	Fr. 42,342. 05 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	397,137. 77 „*	„ 392,649. 17 „*
Totalkosten	„	1,223,206. 03 „*	„ 1,347,545. 76 „*

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

		1888	1889
Verbrauch an Brennmaterialien	Kgr.	6,410,755	7,523,423
„ „ Schmiermaterial	„	17,775	16,035
Kosten des Brennmateriales	Fr.	140,389. 70 Cts.	Fr. 176,544. 16 Cts.
„ „ Schmiermateriales	„	7,669. 16 „	„ 7,720. 85 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand	„	9,848. 24 „	„ 10,501. 64 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„	57,003. 41 „*	„ 49,113. 76 „*
Totalkosten	„	214,910. 51 „*	„ 243,880. 41 „*

* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 60,437. 39 (1888: Fr. 54,186. 12) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 109,228. 16, die für den Umbau der Lokomotiven B^{2T} No. 7—11 aufgewendet wurden, sowie Fr. 268, 392. 50 (1888: Fr. 114,347. 27), verwendet zur Abschreibung von 5 Lokomotiven.

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahre wurden 4 baufällige *Personenwagen* (B^4 705, C^4 1607, 1619 und 1626) vom Inventar abgeschrieben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1889 — wobei in der Achsenzahl die in Folge Umbaues des zweiachsigen Personenwagens C^2 1650 in einen dreiachsigen Wagen eingetretene Vermehrung der Achsen um ein Stück enthalten ist — vorhanden:

513 Stück mit 1143 Achsen und 21,449 Sitzplätzen.
1888: 517 „ „ 1158 „ „ 21,721 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurden 15 alte und ausrangirte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen 10 gedeckte neue Güterwagen (Serie K^{RI}) und 10 weitere offene neue Güterwagen mit grossem Laderaum (Serie L^{RI}) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2491 Stück mit 4986 Achsen und einer Tragfähigkeit von 27,502 Tonnen.
1888: 2486 „ „ 4976 „ „ „ „ „ 27,407 „

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:

	1888		1889	
Personenwagen	22,329,976		23,725,902	
Gepäck- und Güterwagen	20,642,272	42,972,248	21,011,666	44,737,568
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	1,955,508		2,001,306	
Gepäck- und Güterwagen	43,880,998	45,836,506	44,888,096	46,889,402
Total:		88,808,754		91,626,970
2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:				
Personenwagen	4,451,852		4,941,490	
Gepäck- und Güterwagen	53,713,137		55,673,265	
Schweiz. Bahnpostwagen	3,689,161	61,854,150	3,819,014	64,433,769
3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn		104,826,398		109,171,337

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahre auf 11,072.5 Kilogramm, wofür Fr. 2,371. 88 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 11,481 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 2,775. 04 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 9,859 Achsenkilometer zurückgelegt (1888: 9130).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 399,229. 15 Cts. (1888: Fr. 503,198. 16 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 14,356. 66 Cts. (1888: Fr. 24,463. 34 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen- und Güterwagen verwendeten Fr. 91,138. 84 Cts. (1888: Fr. 118,850. 80 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			
							1888	1889	1888	1889
a) Stand und Leistungen.										
Zahl der Lokomotiven .		46	6	18	44	10	126	124	17	20
Zurückgelegte Wegstrecke										
mit Bahnzügen	Km.	1,618,295	377,119	684,055	1,386,276	178,418	4,087,247	4,244,163	—	—
im Materialtransport	„	3,667	388	—	1,786	—	3,619	5,841	—	—
in Schneepflugfahrten	„	—	—	—	48	—	—	48	—	—
in Leerfahrten	„	41,706	4,064	4,763	22,756	10,543	81,913	83.832	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer		1,663,668	381,571	688,818	1,410,866	188,961	4,172,779	4,333,884	1,025,858 (251,306)	1,074,836 (266,700)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	1889	4,557.9	1,045.4	1,887.1	3,865.3	517.7	—	11,873.6	—	2,944.7
	1888	4,442.1	1,019.6	1,682.7	3,704.9	551.7	11,401.0	—	2,802.9	—
Beförderte Wagenachsenkilometer		31,859,900	5,425,762	16,271,737	52,542,283	2,536,587	*104,340,720	*108,636,269	—	—
per Fahrkilometer	1889	19.15	14.22	23.62	37.24	13.42	—	**25.15	—	—
	1888	18.99	14.69	24.48	37.32	12.61	**25.06	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.										
Verbrauch im Ganzen	Kg.	12,552,567	2,481,608	6,125,056	15,092,854	1,200,322	34,449,175	37,452,407	6,410,755	7,523,423
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1889	7.5451	6.5036	8.8921	10.6975	6.3522	—	8.6417	—	6.9996
	1888	7.2320	6.5061	8.0804	10.3599	6.1356	8.2557	—	6.2492	—
Kosten im Ganzen	Fr.	294,533.43	58,228.45	143,718.31	354 138,73	28,164.35	754,402.85	878,783.27	140,389.70	176,544.16
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom. 1889	Cts.	17.7038	15.2602	20.8645	25.1008	14.9048	—	20.2770	—	16.4252
dito 1888	„	15.8374	14.2483	17.6955	22.6868	13.4369	18.0791	—	13.6851	—
c) Übrige Unterhaltskosten.										
Verbrauch an Schmiermaterial . .	Kg.	24,113	6,188	11,165	26,126	2,544	68,396	70,136	17,775	16,035
„ per Lokom.-, (Fahr- bzw. Rangir-) Kilom.	1889	0.0144	0.0162	0.0162	0.0185	0.0134	—	0.0161	—	0.0149
	1888	0.0143	0.0172	0.0169	0.0187	0.0137	0.0164	—	0.0173	—
Kosten des Schmiermaterials . .	Fr.	11,610.80	2,979.62	5,375.94	12,579.97	1,224.94	31,603 66	33,771.27	7,669.16	7,720.85
„ per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1889	Cts.	0.69	0.78	0.78	0.88	0.64	—	0.78	—	0.71
dito 1888	„	0.66	0.80	0.78	0.87	0.63	0.76	—	0.75	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand . . .	Fr.	16,254.04	3,727.95	6,729.75	13,784.16	1,846.15	40,061.75	42,342.05	9,848.24	10,501.64
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom.	„	148,890.38	28,856.84	56,999.07	144,285.20	13,617.68	397,137.77	392,649.17	57,003.41	49,113.76
. 1889	Cts.	8.95	7.56	8.27	10.22	7.21	—	9.06	—	4.57
dito 1888	„	9.42	6.41	9.49	10.62	8.78	9.52	—	5.56	—
d) Total.										
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen	Fr.	471,288.65	93,792.86	212,823.07	524,788.06	44,853.12	1,223,206.03	1,347,545.76	214,910.51	243,880.41
per Lokom.-, (Fahr- bezw. Rangir-) Kilom. 1889	Cts.	28.33	24.58	30.89	37.19	23.74	—	31.09	—	22.69
dito 1888	„	26.88	22.42	28.93	35.13	23.81	29.31	—	20.95	—
									für jeden Tag:	
per Wagenachsenkilom. . . 1889	„	1.48	1.73	1.38	0.99	1.77	—	1.24	—	Fr. 668.16
dito 1888	„	1.42	1 53	1.20	0.94	1.89	1.17	—	Fr. 587. 19	—

* In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen, 1888 = 485,678; 1889 = 535,068.

** Bei Berechnung dieser Verhältnisszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer *nicht* berücksichtigt, 1888 = 9,520; 1889 = 13,440.

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				
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
1888	62	—	455	517	1158	1,159	6,957	13,605	21,721	11,872,540	119,871,236	131,743,776	191,210	4.92

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
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
1888	24,285,484	250,279.49	1.031	3.486	26,781,828	2,933.3	708.99	0.1095	0.0026	36,262.28	0.1354

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				
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
1888	2	73	2,411	2,486	4,976	27,407	2.928	5.51	135,146,511	265,063,413	400,209,924	580,856	5.13

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
1889	65,899,762	205,858.54	0.312	1.603	80,503,945	8,165.0	1,749.05	0.1014	0.0021
1888	64,523,270	252,918.67	0.392	2.080	78,044,570	8,547.7	2,066.05	0.1095	0.0026

b) Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

I. Ausgaben.			1887	1888	1889
(Während des ganzen Jahres betriebene Länge: 689 Kilometer.)					
Gesammt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer	Fr.	13,902.02	14,632.86	15,438.23
	„ Nutzkilometer	„	2.48	2.47	2.51
	„ Lokomotivkilometer	„	2.43	2.42	2.45
	„ Wagenachsenkilometer	Cts.	9.78	9.62	9.74
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer	Fr.	659.67	687.59	656.90
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ „	„	2,988.20	2,959.53	3,184.93
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „	„	4,485.73	4,650.98	4,810.—
IV. Fahrdienst:					
Im Ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	4,423.06	4,533.27	5,012.11
	„ Nutzkilometer	Cts.	78.75	76.42	81.37
	„ Lokomotivkilometer	„	77.23	74.85	79.68
	„ Wagenachsenkilometer	„	3.11	2.98	3.17
A. Personal	„ Nutzkilometer	„	22.04	21.91	22.03
	„ Lokomotivkilometer	„	21.62	21.46	21.58
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.87	0.85	0.86
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Nutzkilometer	„	24.40	25.03	28.14
	„ Lokomotivkilometer	„	23.93	24.52	27.55
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.96	0.98	1.10
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Nutzkilometer	„	31.92	29.13	30.86
	„ Lokomotivkilometer	„	31.30	28.53	30.22
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.26	1.14	1.20
D. Sonstige Ausgaben	„ Nutzkilometer	„	0.39	0.35	0.34
	„ Lokomotivkilometer	„	0.38	0.34	0.33
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.02	0.01	0.01
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer	Fr.	1,345.36	1,801.49	1,774.29

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 das Jahr 1884 auf Grund der dem betreffenden Geschäftsbericht als Anhang beigefügten Betriebsrechnung die Durchschnitts- und Verhältnisszahlen der vorstehenden Tabelle analog ermittelt. Ferner haben wir nachträglich auch die Betriebsrechnungen für die Jahre 1883 bis 1878 nach dem neuen Rechnungsschema umarbeiten lassen und verweisen diesfalls auf die wieder eingestellte Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 60 und 61). 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 neu in die Betriebsrechnung eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen.

			1887	1888	1889
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. *b.* Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer	Fr.	945.12	802.58	954.92
	„ Nutzkilometer	Cts.	16.83	13.53	15.50
	„ Lokomotivkilometer	„	16.50	13.25	15.18
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.67	0.53	0.60
IV. Fahrdienst. C. *b.* Erneuerung des Rollmaterials	„ Bahnkilometer	Fr.	593.10	452.61	788.90
	„ Nutzkilometer	Cts.	10.56	7.63	12.81
	„ Lokomotivkilometer	„	10.36	7.47	12.54
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.42	0.30	0.49
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	„ Bahnkilometer	Fr.	1,033.10	1,182.04	1,197.91
	„ Nutzkilometer	Cts.	18.39	19.92	19.45
	„ Lokomotivkilometer	„	18.04	19.51	19.05
	„ Wagenachsenkilometer	„	0.73	0.78	0.76
Im Ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	2,571.32	2,437.23	2,941.73
	„ Nutzkilometer	Cts.	45.78	41.08	47.76
	„ Lokomotivkilometer	„	44.90	40.23	46.77
	„ Wagenachsenkilometer	„	1.82	1.61	1.85

		1887	1888	1889
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	Kilometer	689	689	689
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.7517	4.8182	4.7847
„ „ „ „	Personenwagenachsen	8.0965	8.0979	7.9375
„ „ „ „	Güterwagenachsen	33.793	34.797	34.625
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	41.89	42.90	42.56
„ „ „ „	Sitzplätze	151.79	151.90	148.95
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	185.50	191.66	190.98
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.210	0.208	0.208
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.704	1.681	1.658
„ „ „ „	Güterwagenachsen	7.112	7.222	7.236
„ „ „ „ im Ganzen	Wagenachsen	8.816	8.903	8.895
„ „ „ „	Sitzplätze	31.943	31.525	31.130
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	39.038	39.778	39.915
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.75	18.76	18.76
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.4892	5.5078	5.5158
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.	33,834	36,354	35,708
	„ Tag „	97.7	99.3	97.83
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	45,882	46,885	45,105
	„ Tag „	125.7	128.1	123.57
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	58,027	58,771	59,368
	„ Tag „	158.9	160.6	162.6
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangirdienst zurückgelegt .	„ Jahr „	60,009	60,345	53,741
	„ Tag „	164.4	164.9	147.2
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		24.81	25.06	25.06
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	9.99	9.52	9.02
„ Zugskilometer	„	10.56	10.21	9.73
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.404	0.381	0.361
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	8.1028	8.2557	8.6417
„ Zugskilometer	„	8.5655	8.8566	9.2831
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.3277	0.3301	0.3447
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0174	0.0164	0.0161
„ Zugskilometer	„	0.0184	0.0176	0.0174
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.00071	0.00066	0.00064
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	17.6568	18.0791	20.2770
„ Zugskilometer	„	18.6651	19.3950	21.7818
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.7142	0.7230	0.8089

		1887	1888	1889
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer	Centimes	0.8541	0.7574	0.8089
„ Zugskilometer	„	0.9029	0.8125	0.8371
Kosten des Putzmaterials „ Lokomotivkilometer	„	0.922	0.960	0.977
„ Zugskilometer	„	0.975	1.030	1.049
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:				
per Bahnkilometer	Franken	1,685.08	1,775.34	1,955.80
„ Lokomotivkilometer	Centimes	29.42	29.31	31.09
„ Zugskilometer	„	31.10	31.45	33.40
„ Wagenachsenkilometer	„	1.19	1.17	1.24
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	14,144	14,478	14,949.7
und zwar jede Personenwagenachse	„	20,026	20,972	22,508
„ Güterwagenachse	„	12,735	12,967	13,216.9
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen		103.32	106.20	113.99
„ Güterwagenachsen		285.98	309.49	320.11
„ Personen- u. Güterwagenachsen		389.30	415.69	434.10
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	42.77	40.99	40.98
„ fremde Wagen	„	57.23	59.01	59.02
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer	Centimes	0.0052	0.0026	0.0021
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	681.64	730.33	579.43
„ Wagenachse und Jahr	„	77.32	82.03	65.13
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.547	0.567	0.365
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämmtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	29.97	28.50	29.15
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	„	35.57	36.77	37.18

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	Oberbau-erneuerung	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

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

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1888		1889		Mehr resp. weniger gegenüber 1888	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes . . .	14,661,459	40	15,635,676	24	+ 974,216	84
Verschiedene Einnahmen	950,058	07	950,430	14	+ 372	07
	15,611,517	47	16,586,106	38	+ 974,588	91
Betriebsausgaben	7,881,436	62	8,291,294	72	+ 409,858	10
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	7,730,080	85	8,294,811	66	+ 564,730	81
oder: **1888** **1889**						
In Prozenten der Bruttoeinnahmen . . . 49,51 % 50,01 %						
Per Bahnkilometer (Gesammtlänge 564 Kil.) Fr. 13,705. 82 Fr. 14,707. 11						
„ Zugskilometer . . . . . „ 2. 58 „ 2. 67						
„ Nutzkilometer . . . . . „ 2. 44 „ 2. 53						
Ertrag verfügbarer Kapitalien	875,257	33	666,920	63	- 208,336	70
Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien . . .	155	32	104,731	30	+ 104,575	98
Ertrag von Nebengeschäften	248,478	64	210,751	32	- 37,727	32
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,107,066	70	1,290,300	35	+ 183,233	65
Aus sonstigen Quellen	59,696	42	53,675	33	- 6,021	09
	10,020,735	26	10,621,190	59	+ 600,455	33
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	613,445	56	56,224	57	- 557,220	99
Abschreibungen	221,598	16	360,745	33	+ 139,147	17
Einlage in die Spezialfonds	1,600,000	—	1,537,529	48	- 62,470	52
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	—	—	54,814	59	+ 54,814	59
	2,435,043	72	2,009,313	97	- 425,729	75
Reinertrag des eigenen Netzes	7,585,691	54	8,611,876	62	+ 1,026,185	08
Hiezu kommt ferner:						
Antheil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,613,366	16	1,835,602	13	+ 222,235	97
	9,199,057	70	10,447,478	75	+ 1,248,421	05
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	302,533	35	302,558	30	+ 24	95
Total . .	9,501,591	05	10,750,037	05	+ 1,248,446	—
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Ältere Anleihen	307,333	35	33,333	35	- 274,000	—
b) Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken	4,800,466	65	5,085,466	65	+ 285,000	—
c) „ auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von 3 Millionen Franken . . .	120,000	—	120,000	—	—	—
d) Subventionsdarleihen	116,500	—	179,500	—	+ 63,000	—
	5,344,300	—	5,418,300	—	+ 74,000	—
2. Für Verzinsung des neuen 5% Prioritätsaktienkapitals vom 1. Juli 1888	264,732	75	331,465	50	+ 66,732	75
	5,609,032	75	5,749,765	50	+ 140,732	75
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	3,892,558	30	5,000,271	55	+ 1,107,713	25
Verwendet für Amortisationen	450,000	—	470,000	—	+ 20,000	—
„ „ Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals . . .	590,000	—	570,000	—	- 20,000	—
	1,040,000	—	1,040,000	—	—	—
Zur Verfügung der Aktionäre . . .	2,852,558	30	3,960,271	55	+ 1,107,713	25

Zu den aus vorstehender Tabelle ersichtlichen Differenzen zwischen dem Finanzergebniss des Berichts- und demjenigen des Vorjahres haben wir den Positionen, zu welchen nicht schon in vorausgehenden Abschnitten oder in den Rechnungen selbst der nähere Nachweis geleistet wurde, Folgendes beizufügen:

Die „Verschiedenen Einnahmen“ erzeigen im Gesammten gegenüber dem Vorjahr eine kleine Vermehrung von Fr. 372. 07 Cts. Auf dem Titel 1, „Pacht- und Miethzinse“, beträgt zwar das Plus Fr. 12,844. 12 Cts.; dagegen hat sich auf dem Titel 2, „Ertrag der Hülfsgeschäfte“, ein Einnahmenausfall von Fr. 11,841. 58 Cts. und auf dem Titel 3, „Sonstige Einnahmen“, ein solcher von Fr. 630. 47 Cts. eingestellt. Die Differenz ergibt sich auf dem erstgenannten Titel durch eine Mehreinnahme von Fr. 26,693. 66 Cts. für die Verwendung von Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen (der Parcours ist von 45,836,506 Achsenkilometern im Jahre 1888 auf 46,889,402 Achsenkilometer im Berichtsjahre gestiegen), abzüglich Fr. 13,630. 84 Cts. Mindereinnahme für Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken durch fremde Verwaltungen. Der letztere Umstand ist die Folge der schon anderwärts berührten käuflichen Abtretung der Zufahrtslinie der Tössthalbahn zum Bahnhof Winterthur an diese Gesellschaft mit 15. Januar 1889. Der Rückschlag auf dem Ertrag der Hülfsgeschäfte betrifft fast ausschliesslich die Materialrechnung des Oberingenieurs durch etwelchen Rückgang der Materialvorschläge.

Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien beziffert sich abzüglich der Ausgaben für Konto-Korrentzinse und Provisionen auf Fr. 610,696. 06 Cts. gegen Fr. 261,811. 77 Cts. im Jahre 1888; werden aber für 1889 die in diesem Rechnungstitel inbegriffenen Emissionskosten des 5 Millionen Anleihens vom 1. März 1889 mit Fr. 10,599. 77 Cts. ausser Berücksichtigung gelassen und desgleichen für das Vorjahr sowohl das Agio von Fr. 400,000 auf 8000 neuen 5 % Prioritätsaktien als die Fr. 478,559. 73 Cts. betragenden Emissionskosten des neuen 5 % Prioritätsaktienkapitals und Fr. 13,340. 61 Cts. Emissionskosten des 7 Millionen Anleihens vom 1. Juni 1888, so ergiebt sich für 1889 ein effektiver Reinertrag der verfügbaren Kapitalien von Fr. 621,295. 83 Cts. gegen Fr. 353,712. 11 Cts. im Jahre 1888, also Fr. 267,583. 72 Cts. mehr. Von dieser Mehreinnahme kommen Fr. 166,078. 30 Cts. auf Zinse von eigenen Werthpapieren, worunter Fr. 156,033. 35 Cts. für die auf eigene Rechnung übernommenen Fr. 4,055,000. — von unserm 4 % 7 Millionen Anleihen vom 1. Juni 1888, Fr. 47,267. 55 Cts. Vergütung der Tössthalbahn für Bauzinse auf der ihr mit 15. Januar 1889 käuflich abgetretenen Zufahrtslinie ihrer Bahn zum Bahnhof Winterthur, Fr. 43,763. 50 Cts. Wegfall von Zinsen auf ausstehenden Dividenden für Prioritätsaktien im Jahre 1888 und Fr. 30,152. 19 Cts. Minderausgaben für Verzinsung von Konto-Korrent-Guthaben der Pensions- und Hülfskasse sowie Verschiedenes. Hinwieder sind ungeachtet des günstigeren durchschnittlichen Diskontosatzes Fr. 19,677. 82 Cts. weniger auf Diskontirung von Wechseln vereinnahmt worden, da, wie an anderer Stelle erwähnt, die Anlage der verfügbaren Mittel in Diskontowechseln sich verminderte.

Zu der Rubrik „Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien“ ist zu bemerken, dass auf den in die Baurechnung der rechtsufrigen Zürichseebahn pro 1888 wieder eingestellten früheren Bauverwendungen im Betrage von Fr. 2,520,000 eine Zinsberechnung erst mit dem Beginn der Erdarbeiten — 1. März 1889 — eingetreten ist. Der Zinsfuss, zu welchem der Baukonto der neuen Linien je bis zum Zeitpunkt der Betriebseröffnung der einzelnen Linien die jeweiligen Anlagekosten jährlich zu verzinsen hat, wurde mit Zustimmung des Verwaltungsrathes auf $4^1/_2$ % angesetzt. Der nämliche Zinsfuss gilt vertraglich auch für die Betheiligungskapitalien an der in Gemeinschaft mit der Schweizerischen Centralbahn zu erbauende Linie Koblenz-Stein.

In Betreff des Ertrages des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee und Zürichsee verweisen wir auf Abschnitt E des Berichtes.

Auf dem Betrieb der Imprägniranstalt wurde eine Mehreinnahme von Fr. 2132. 77 Cts. gegenüber dem Vorjahre erzielt; der Reinertrag hat nämlich im Ganzen für 1889 Fr. 9453. 05 Cts., gegen Fr. 7320. 28 Cts.

im Jahre 1888 betragen. Imprägnirt wurden an verschiedenen Holzwaaren und Schwellen für Private 2928 m^3 und für die eigene Verwaltung 3396 m^3, zusammen 6324 m^3 (1888: 5068 m^3).

Die Zuschüsse aus den Spezialfonds setzen sich nach den Verrechnungsrubriken zusammen wie folgt:

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfond:

Betriebsrechnung II B. b.:	Erneuerung des Oberbaues . . .	Fr. 657,938. 80 Cts.	
„ „ IV C. b.:	Erneuerung des Rollmaterials . .	„ 543,553. 55 „	
Gewinn- und Verlustrechnung 3 b:	Bötzbergbahn . . .	„ 4,202. 15 „	
6 a:	Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . .	„ 17,109. 57 „	
6 b:	Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . .	„ 15,846. 19 „	
			Fr. 1,238,650. 26 Cts.

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfond:

Betriebsrechnung V. C. 3:	Unfallentschädigungen	Fr. 46,998. 59 Cts.	
V. C. 4:	Transportentschädigungen . . .	„ 4,651. 50 „	
			„ 51,650. 09 „
		Total	Fr. 1,290,300. 35 Cts.

Hinsichtlich des Einnahmepostens von Fr. 2449. 10 Cts. unter Einnahmen aus sonstigen Quellen, Ziffer 8. b der Gewinn- und Verlustrechnung, bringen wir in Erinnerung, dass die Nordostbahn bei Abtretung ihres Konzessionsrechtes für die Strecke Aarau-Wöschnau an die Schweizerische Centralbahn im Jahre 1855 die letztere u. A. verpflichtet hatte, ihr in denjenigen Jahren, in denen das Centralbahn-Unternehmen seinen Aktionären einen Nettoertrag von über 5 % abwirft, an dem Überschusse über 5 % den Mitgenuss im Verhältniss des Baukapitals der Strecke Aarau-Wöschnau zu dem Baukapital des ganzen Centralbahnnetzes einzuräumen. Dieser Fall ist seit 1874 erstmals wieder im Jahre 1888 eingetreten, indem die Dividende an die Centralbahnaktionäre pro 1888 5,6 % betrug. Von dem Überschusse von $^6/_{10}$ % von Fr. 50,000,000 = Fr. 300,000 ergab sich für die Nordostbahn, auf Grund des bezeichneten Repartitionsmodus das obige Betreffniss von Fr. 2,449. 10 Cts.

Von der Vermehrung des Antheils am Ertrag gemeinschaftlicher Linien um Fr. 222,235. 97 Cts. im Berichtsjahre entfallen Fr. 48,130 auf die Betheiligung an der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, Fr. 104,986. 80 Cts. auf diejenige an der Bötzbergbahn und Fr. 69,306. 29 Cts. auf die an der Aargauischen Südbahn, abzüglich Fr. 187. 12 Cts. vermehrter Beitrag an das Betriebsdefizit der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten.

Für das gewinnberechtigte Obligationenkapital der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern konnte nämlich für 1889 eine Dividende von 10 %, gegen $9^1/_2$ % im Vorjahre, ausgerichtet werden; das vorbezeichnete Mehrbetreffniss entspricht somit der Erhöhung von $^1/_2$ % des Betheiligungskapitals der Nordostbahn von Fr. 9,626,000. Die Rendite der Bötzbergbahn steigerte sich von 4,128 % im Jahre 1888 auf 5,025 % des Betheiligungskapitals von Fr. 11,714,000 und diejenige der Aargauischen Südbahn von 3,757 % auf 4,939 % des Betheiligungskapitals von Fr. 5,865,000.

Das Betheiligungskapital an den vier Unternehmungen ist dasselbe geblieben, wie im Jahr 1888, d. h. nach Abzug der in Zirkulation befindlichen Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern Fr. 27,705,000,

und dessen Gesammtertrag von Fr. 1,835,602. 13 Cts. kommt demnach einem Durchschnittszinse von 6,626 % gleich. Im Vorjahre war das Durchschnittsergebniss 5,823 %.

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 4. c nicht näher ausgewiesenen Abschreibungen von Fr. 7745. 33 Cts. bestehen in:

a) Abschreibungen auf Baukonto Nordostbahn.

1. Minderwerth von zwei, durch die Strassenunterführung in Winterthur entbehrlich gewordene Gitterbarrièren	Fr. 683. 42 Cts.
2. Minderwerth einer auf der linksufrigen Zürichseebahn bei Kil. 69 disponibel gewordenen und auf Station Rothkreuz versetzten Wärterbude	„ 1283. — „
3. Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe auf der Station Reckingen	„ 440. — „
4. Abschreibung des Minderwerths von sieben ausrangirten Umladwagen	„ 3640. — „
5. Dessgleichen von zurückgezogenem disponiblem Inventar	„ 1228. 91 „
	Fr. 7275. 33 Cts.

b) Abschreibung auf Baukonto Zürich-Zug-Luzern.

Abschreibung des schadhaften Umladewagens der Station Affoltern, abzüglich Altmaterial .	„ 470. — „
Zusammen wie oben	Fr. 7745. 33 Cts.

Die laut vorstehender Tabelle für die Verzinsung der konsolidirten Anleihen im Jahre 1889 mehr verausgabten Fr. 74,000. — wurden erfordert:

1. Für 4 % Zinsen auf dem Anleihen von 7 Millionen Franken vom 1. Juni 1888 für 12 Monate statt nur 1/2 Monat im Jahre 1888 = ...		Fr. 268,333. 35 Cts.
2. Für 2 % Zinsen auf dem Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn vom $\frac{\text{15. Februar}}{\text{31. Dezember}}$ 1889		„ 63,000. — „
		Fr. 331,333. 35 Cts.
abzüglich:		
3. Zinsenwegfall für das am 30. April 1888 rückbezahlte 4 % Anleihen von 7,100,000 Fr. vom 1. Oktober 1860	Fr. 107,333. 35 Cts.	
4. Zinsenersparniss auf dem neuen 4 % Anleihen von 5 Millionen Franken vom 1. März 1889, in Folge Konversion des 4 % Anleihens von 5 Millionen Franken vom 1. Juni 1862, durch Kompensation des Agio von 3 % auf dem neuen Anleihen mit den Zinsen vom 1. März/30. November 1889 . .	„ 150,000. — „	
		„ 257,333. 35 „
Mehrausgabe		Fr. 74,000. — Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1888		1889		1888		1889	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	23,192	19.55	12,227	13.08	32,949. 48	32.83	27,397. 75	26.63
„ „ II. „ . .	29,836	25.16	18,112	19.37	28,096. 69	27.99	23,668. 87	23.01
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	11,198	9.44	7,796	8.34	6,400. 34	6.38	6,254. 89	6.08
„ „ „ II. „ . .	22,502	18.97	17,965	19.22	9,920. 57	9.88	10,690. 88	10.39
Abonnementsbillete I. „ . .	2,871	2.42	3,251	3.48	2,313. 92	2.31	2,867. 38	2.78
„ II. „ . .	2,954	2.49	3,154	3.37	1,773. 01	1.77	1813. 18	1.77
Lustfahrtbillete I. „ . .	11,640	9.81	10,981	11.75	12,378. 09	12.33	17,325. 60	16.84
„ II. „ . .	14,423	12.16	19,993	21.39	6,538. 61	6.51	12,856. 98	12.50
Total .	118,616	100	93,479	100	100,370. 71	100	102,875. 53	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	48,901	41.23	34,255	36.64	54,041. 83	53.84	53,845. 62	52.34
II. „	69,715	58.77	59,224	63.36	46,328. 88	46.16	49,029. 91	47.66
Total .	118,616	100	93,479	100	100,370. 71	100	102,875. 53	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	480	.	268	.	4,879. 39	.	4,078. 45	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	179	5.85	61	1.73				
„ b, schweres Vieh . . .	747	24.40	824	23.35				
„ c, leichtes „ . . .	858	28.02	1,289	36.52	5,005. 16	.	5,068. 68	.
„ d, Schweine	239	7.80	145	4.11				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	553	18.06	744	21.06				
Hunde	486	15.87	467	13.23				
Total .	3,062	100	3,530	100	5,005. 16	.	5,068. 68	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,465	0.71	1,374	0.74				
Stückgut	10,266	4.94	9,998	5.37				
Massengut A	7,197	3.47	7,730	4.15				
„ B	25,026	12.05	25,927	13.94	582,320. 23	.	473,551. 67	.
Spezialtarif I	112,983	54.42	88,182	47.40				
„ II	29,014	13.98	10,758	5.78				
„ III	21,664	10.43	42,088	22.62				
Total .	207,615	100	186,057	100	582,320. 23	.	473,551. 67	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	140. 90	.	137. 03	.
Gesammttotal .	.	.	.	.	692,716. 39		585,711. 36	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	100,370. 71	14.49	102,875. 53	17.56
Gepäcktransport	.	.	.	.	4,879. 39	0.70	4,078. 45	0.70
Viehtransport	.	.	.		5,005. 16	0.72	5,068. 68	0.87
Gütertransport	.	.	.	.	582,320. 23	84.07	473,551. 67	80.85
Verschiedenes	.	.	.	.	140. 90	0.02	137. 03	0.02
Total .	.	.	.	.	692,716. 39	100	585,711. 36	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.
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
1888	118,616	100,370	71	480	4,879	39	3,062	5,005	16	207,615	582,320	23	140	90	692,716	39
mehr als 1888	—	2,504	82	—	—	—	468	63	52	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	25,137	—	—	212	800	94	—	—	—	21,558	108,768	56	3	87	107,005	03

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1889	Fr. 1. 10 Cts.	Fr. 15. 22 Cts.	Fr. 1. 44 Cts.	Fr. 2. 55 Cts.
1888	„ 0. 85 „	„ 10. 17 „	„ 1. 63 „	„ 2. 80 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1888				**1889**			Gegenüber 1888			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.38	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.33	—	—	—	—
13,058	65	3.11	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	13,524	30	3.16	465	65	—	—
122,496	90	29.18	3. Gehalte und Ersparnissprämien des Schiffspersonals	124,197	11	28.98	1,700	21	—	—
3,075	39	0.73	4. Bekleidung desselben	2,986	34	0.70	—	—	89	05
3,025	77	0.72	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	3,563	05	0.83	537	28	—	—
80,974	20	19.29	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	75,802	20	17.69	—	—	5,172	—
114,518	30	27.27	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	115,160	80	26.87	642	50	—	—
49,786	84	11.86	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	57,817	65	13.49	8,030	81	—	—
8,510	50	2.03	10. Assekuranzprämien	8,972	35	2.09	461	85	—	—
14,421	18	3.43	11. Verschiedenes	16,525	33	3.86	2,104	15	—	—
419,867	73	100	. . . . . Total	428.549	13	100	8,681	40	—	—

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre sind von jeher aus naheliegenden Gründen ziemlich stabil gewesen und auch im Berichtsjahre weder von dem sonst überall spürbaren Verkehraufschwunge, noch von dem ausserordentlichen Anlasse der Pariser Weltausstellung stark beeinflusst worden. Das Minus in der Personenzahl von 1889 gegen 1888 rührt indessen nur von einem geänderten Zählungsverfahren her. Der Personenverkehr auf den von uns befahrenen Hauptrouten ist bekanntlich ein gemeinschaftlicher mit den württembergischen beziehungsweise bayerischen Dampfbootunternehmungen in der Weise, dass die Leistungen und Einnahmen hälftig getheilt werden. Bisher gingen aber aus den beiderseitigen Rechnungen die vollen Personenzahlen aus dem Verkehr der Nordostbahn-Dampfboote in die Statistik über, dagegen selbstverständlich nur die halben Einnahmen. Dieses Verhältniss ist nunmehr dahin berichtigt worden, dass der halben Leistung und der halben Einnahme auch nur die Summe der halben Personenzahlen der bezüglichen beiden Unternehmungen gegenüber gestellt wird.

Dass der Ertrag des Güterverkehrs erheblich hinter demjenigen des Vorjahrs zurückbleiben werde, war zu erwarten; indessen kann auch der wirklich erzielte als ein nach den Verhältnissen durchaus befriedigender betrachtet werden, indem die namhaften Ausfälle in den Spezialtarifsklassen I (Getreide) und II (Obst) durch eine Vermehrung der Transporte aus Spezialtarif III (namentlich Holz) theilweise wieder ausgeglichen wurden.

Die Ausgaben erzeigen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung um Fr. 8,681. 40 Cts., obwohl die Fahrleistungen der Dampfboote, entsprechend dem Rückgang des Güterverkehrs, um 7,193 Kilometer geringer waren. Der Grund hievon liegt in der eingetretenen Vertheuerung der Kohlen, dem durchschnittlich grösseren Materialverbrauch und der Ausführung umfänglicherer Schiffsreparaturen.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1888					1889				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	692,716	39	5	09	—	585,711	36	4	54	—
Ausgaben	419,867	73	3	08	60. 61	428,549	13	3	32	73. 17
Vorschlag	272,848	66	2	01	39. 39	157,162	23	1	22	26. 83

Betriebsmaterial.

Im Bestande des Betriebsmaterials ist im Berichtsjahre keine Veränderung eingetreten. Derselbe war somit zu Ende 1889 folgender: 6 Raddampfer, 4 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektschiffe, ferner in Gemeinschaft mit Bayern 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn.

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

		1888	1889
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte) .			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	136,139	128,946
und zwar in	Zeitstunden	8,850	8,212
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.38	15.70
Schleppboote. Solche durchliefen	„	146,548	130,012
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	10.75	11.50
Steinkohlen	Tonnen	4,080.550	3,942.350
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	4,084.850	3,946.950
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	30.005	30.609
„ Zeitstunde	„	461.565	480.632
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	105,881. 17	106,429. 73
per Kilometer	Centimes	77.77	82.54
„ Zeitstunde	Franken	11. 96	12. 96
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen . .	Tonnen	9.625	9.810
per Kilometer .	Kilogramm	0.071	0.076
„ Zeitstunde .	„	1.088	1.195
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	5,581. 87	5,790. 66
per Kilometer	Centimes	4.10	4.49
„ Zeitstunde	„	63.07	70.51
d. **Unterhalts- und Reparaturkosten:** im Ganzen	Franken	49,786. 84	57,817. 65
per Kilometer . . .	Centimes	36.57	44.84

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1888		1889		1888		1889	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	30,672	3.97	29,781	3.78	29,816. 91	8.01	23,874. 70	7.61
„ „ . . II. „	124,308	16.09	128,005	16.26	64,963. 86	17.45	66,427. 78	17.50
Hin- und Rückfahrt . I. „	127,910	16.56	127,058	16.14	92,844. 79	24.94	92,753. 82	24.44
„ „ . II. „	363,210	47.02	373,540	47.45	149,236. 24	40.10	153,289. 34	40.39
Abonnementsbillete . I. „	43,680	5.66	44,358	5.64	9,856. 55	2.65	11,607. 80	3.06
„ . II. „	50,688	6.56	53,361	6.78	9,046. 80	2.43	9,480. 45	2.49
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . I. „	15,849	2.05	13,484	1.71	10,271. 40	2.76	10,136. 05	2.69
II. „	16,153	2.09	17,634	2.24	6,176. 64	1.66	6,900. 10	1.82
Total .	772,470	100	787,221	100	372,213. 19	100	379,470. 04	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	218,111	28.24	214,681	27.27	142,789. 65	38.36	143,372. 37	37.80
II. „	554,359	71.76	572,540	72.73	229,423. 54	61.64	236,097. 67	62.20
	772,470	100	787,221	100	372,213. 19	100	379,470. 04	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	835	.	826	.	6,739. 10	.	6,001. 45	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	20	0.44	21	0.45				
„ II	1,759	38.74	1,739	37.33	4,483. 55	.	4,187. 75	.
„ III	2,544	56.04	2,670	57.30				
„ IV	217	4.78	229	4.92				
Total .	4,540	100	4,659	100	4,483. 55	.	4,187. 75	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	2,718	5.56	3,206	5.78				
Stückgut-Klasse I . . .	3,663	7.49	3,474	6.27				
„ II . . .	9,047	18.50	9,804	17.65				
Wagenladungen Klasse A . .	844	1.72	1,111	2.00				
„ „ B . .	2,049	4.19	2,278	4.10				
Spezialtarif „ Ia . .	2,411	4.93	2,439	4.39	110,297. 14	.	120,813. 30	.
„ „ Ib . .	4,563	9.33	4,242	7.64				
„ „ IIa . .	673	1.38	949	1.71				
„ „ IIb . .	722	1.47	882	1.59				
„ „ IIIa . .	1,248	2.55	1,985	3.58				
„ „ IIIb . .	20,974	42.88	25,136	45.29				
	48,912	100	55,506	100	110,297. 14	.	120,813. 30	.
Lokalspesen	.	.	.	.	16,647. 67	.	16,401. 10	.
Total .	.	.	.	.	126,944. 81	.	137,214. 40	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,520. —	.	2,510. —	.
Gesammttotal	.	.	.	.	512,900. 65	.	529,383. 64	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	372,213. 19	72.57	379,470 04	71.68
Gepäcktransport	.	.	.	.	6,739. 10	1.31	6,001. 45	1.13
Viehtransport	.	.	.	.	4,483. 55	0.87	4,187. 75	0.79
Gütertransport	.	.	.	.	126,944. 81	24.75	137,214. 40	25.92
Verschiedenes	.	.	.	.	2,520. —	0.50	2,510. —	0.48
Total .	.	.	.	.	512,900. 65	100	529,383. 64	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.
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
1888	772,470	372,213	19	835	6,739	10	4,540	4,483	55	48,912	126,944	81	2,520	—	512,900	65
mehr als 1888	14,751	7,256	85	—	—	—	119	—	—	6,594	10,269	59	—	—	16,482	99
weniger „ „	—	—	—	9	737	65	—	295	80	—	—	—	10	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1889	Fr. 0. 48 Cts.	Fr. 7. 27 Cts.	Fr. 0. 90 Cts.	Fr. 2. 47 Cts.
1888	„ 0. 48 „	„ 8. 07 „	„ 0. 99 „	„ 2. 60 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1888				1889			Gegenüber 1888			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.32	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.32	—	—	—	—
17,750	—	3.93	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	17,826	72	3.94	76	72	—	—
218,784	24	48.41	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	220,144	84	48.67	1,360	60	—	—
5,442	22	1.20	4. Bekleidung desselben	3,869	96	0.86	—	—	1,572	26
16,144	65	3.57	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse. Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	16,084	49	3.55	—	—	60	16
109,535	44	24.23	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	111,658	82	24.69	2,123	38	—	—
55,193	27	12.21	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	52,022	06	11.50	—	—	3,171	21
2,245	30	0.50	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	2,247	80	0.50	2	50	—	—
11,892	64	2.63	9. Verschiedenes	13,437	15	2.97	1,544	51	—	—
451,987	76	100	. . . . . Total	452,291	84	100	304	08	—	—

Die Einnahmen-Vermehrung im Personen- und Güterverkehr ist eine Folge des Verkehrs-Aufschwungs überhaupt. Besondere Umstände oder Massnahmen der Verwaltung in dieser Beziehung sind nicht zu verzeichnen.

Die Ausgaben im Total sind annähernd gleich wie im Vorjahr gewesen. Eine Vergleichung der einzelnen Kapitel erzeigt bloss unter No. 6 eine erheblichere Differenz, nämlich eine Mehrausgabe von etwas über Fr. 2100. —, indem zwar der Materialverbrauch im Durchschnitt geringer als im Vorjahr, dafür aber in der zweiten Hälfte des Jahres eine namhafte Kohlenvertheuerung eingetreten war.

Finanzergebniss des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1888					1889				
	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	512,900	65	1	71	—	529,383	64	1	78	—
Ausgaben	451,987	76	1	51	88. 12	452,291	84	1	52	85.44
Vorschlag .	60,912	89	—	20	11. 88	77,091	80	—	26	14.56

Betriebsmaterial.

Im Bestand des Betriebsmaterials ist im Laufe des Berichtsjahres keine Änderung eingetreten. Derselbe war daher zu Ende 1889 folgender: 1 Salondampfboot, 8 andere Raddampfboote, 2 Schraubendampfboote, 1 Trajektdampffähre, 7 eiserne und 20 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

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

		1888	1889
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt . . .	Kilometer	256,015	250,662
und zwar in	Zeitstunden	19,229	18,876
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	13.31	13.28
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„	25,063	25,602
und zwar in	Zeitstunden	3,456	3,551
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	7.25	7.21
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	18,400	21,280
und zwar in	Zeitstunden	1,445	1,671
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.73	12.73
Total: Zurückgelegte	„	299,478	297,544
	Zeitstunden	24,130	24,098
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.41	12.35
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	57.00	41,50
Steinkohlen	Tonnen	4,310.200	4,150,300
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	4,333.000	4,166,900
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	14.469	14.004
„ „ Zeitstunde	„	179.569	172.915
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken	98,934. 64	100,847. 90
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	33.03	33.89
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	4. 10	4. 18
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im Ganzen .	Tonnen	13.520	14.183
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.045	0.048
„ „ „ „ Zeitstunde .	„	0.560	0.589
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken	7,324. 20	7,550. 96
per Kilometer	Centimes	2.45	2.54
„ Zeitstunde . . .	„	30.35	3133.
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im Ganzen . . .	Franken	55,193. 27	52,022. 06
per Kilometer . .	Centimes	18.43	17.48

3. Werkstättebetrieb.

In der Thätigkeit der Hauptwerkstätte Zürich, sowie der Filial-Werkstätten Romanshorn und Wollishofen ist im Berichtsjahre keine Änderung eingetreten, weshalb hierüber auf früher gemachte Mittheilungen verwiesen wird.

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

1. Ersetzen von 3 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 3 Feuerbüchsen, 1600 Siederöhren, 216 Bandagen und 8 Achsen, sämmtlich für Lokomotiven . . .	Fr.	81,644. 06 Cts.
2. Ersetzen von 80 Bandagen und 32 Radsternen für Personenwagen	„	5,619. 69 „
3. Ersetzen von 182 Bandagen, 70 Radsternen und 2 Achsen für Personen- und Güterwagen	„	12,702. 68 „
Zusammen	Fr.	99,966. 43 Cts.
Hievon ab die Altmaterial-Erlöse, einschl. Fr. 390. 69 Cts. für beseitigte alte Bremseinrichtungen	„	25,563. 07 „
Total der Ersatzstücke für Rollmaterial	Fr.	74,403. 36 Cts.
4. Umbau der fünf Lokomotiven B^{2T} Nr. 7—11, abzüglich Altmaterialerlös	„	109,228. 16 „
5. Ersatz des Kessels auf dem Güterdampfboot „Biene“, abzüglich Altmaterialerlös . .	„	10,488. 28 „
Total	Fr.	194,119. 80 Cts.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug zu Ende des Berichtsjahres 437 (1888: 475). Die Verminderung rührt daher, dass an passender Stelle ausserhalb der Werkstätte zwei Geleise zur Ausführung von leichtern Reparaturen an Güterwagen erstellt wurden, was eine tägliche Zu- und Abfuhr der leicht beschädigten Wagen ermöglicht, wodurch Zeit und Arbeit erspart wird.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1888.	1889.
An Einnahmen . . .	Fr. 1,280,276. 29 Cts.	Fr. 1,268,100. 15 Cts.
„ Ausgaben	„ 1,257,603. 32 „	„ 1,246,081. 13 „
Einnahmen-Überschuss .	Fr. 22,672. 97 Cts.	Fr. 22,019. 02 Cts.

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 11 Entgleisungen, 6 auf Stationen und 5 auf offener Linie, sowie 4 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei 1 Bahnbediensteter getödtet und 2 verletzt wurden.

In Folge anderweitiger Vorfälle wurden 5 Personen getödtet und 91 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 2 Bahnangestellte und 3 Drittpersonen, die Verletzungen 4 Reisende, 84 Bahnangestellte und 3 Drittpersonen.

Ferner sind noch 3 Selbstmorde und 1 Selbstmordversuch zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1889 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.	14,386,269. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar . .	„	35,440,000. — „
	Fr.	49,826,269. — Cts.
b) Gegen die Gefahren des Wassertransports:		
Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„	522,000. — „
Total	Fr.	50,348,269. — Cts.

Hiezu kommen die Selbstversicherungen gegen Unfälle von Personen und Beschädigung von Transportmaterial. Der hiefür gebildete Versicherungsfonds erzeigt mit Ende 1889 laut Rechnung ein Saldo von . . . . . Fr. 702,349. 79 Cts.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahr folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	157	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	51	
		208
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	430	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	619	
		1,049
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalkonto		2,015
VI. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto	406	
ebenso und Arbeiter (wovon 449 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti	469	
		875
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto	3008	
„ andern Konti	1139	
		4,147

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6,02 Angestellte (im Vorjahr 6,06).

V. Personal der Dampfschifffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter	195	
VI. Imprägniranstalt, Arbeiter	11	
		206
Gesammttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals . .		4,353

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a) Pensions- und Hülfskasse.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . . Fr. 2,041,893. 35 Cts.

Im Jahr 1889 kamen an Einnahmen hinzu:

Jahresbeitrag der Nordostbahngesellschaft	Fr. 219,415. 75 Cts.		
Obligatorische Beiträge der Mitglieder	„ 212,001. 73 „		
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke	„ 89,711. 84 „	Fr. 521,129. 32 Cts.	
	Übertrag	Fr. 521,129. 32 Cts.	Fr. 2,041,893. 35 Cts.

Übertrag		Fr. 521,129. 32 Cts.	Fr. 2,041,893. 35 Cts.
Die Ausgaben bestehen in:			
Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene Angestellte . . .	Fr. 8,555. 14 Cts.		
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten	„ —. — „		
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungsberechtigung . . .	„ 12,172. 89 „		
Regelmässige Unterstützungen . .	„ 274,554. 28 „		
Verschiedenes	„ 1,409. 72 „		
		„ 296,692. 03 „	
Vorschlag			„ 224,437. 29 „
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren . .		Fr. 2,257,700. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben an die Nordostbahn .		„ 8,630. 64 „	
			Fr. 2,266,330. 64 Cts.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2,246 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir mitgetheilt, dass wir Herrn Professor Kinkelin um die Anfertigung der technischen Bilanz ersucht haben. Leider war Herr Kinkelin durch Krankheit bis in den Spätsommer des Berichtsjahres verhindert, die Arbeit an die Hand zu nehmen. Unter diesen Umständen erschien es uns zweckmässiger, dieselbe überhaupt nicht mehr auf der gegebenen Grundlage, d. h. auf den Bestand vom 31. Mai 1888 durchführen zu lassen, sondern als Abschlusszeitpunkt den 31. Dezember 1889 zu wählen. Die Berechnungsmaterialien wurden dementsprechend bereinigt und ergänzt. Selbstverständlich musste sich in Folge dieser Änderung die Durchführung der sehr umfangreichen Berechnungen ins folgende Jahr hinüberziehen. Bei Erstattung dieses Berichtes waren dieselben noch nicht vollständig abgeschlossen, doch steht bereits so viel fest, dass die technische Bilanz eine Unzulänglichkeit des Deckungskapitales ergibt, und zwar wird es sich um einen Ausfall von beiläufig 3½ Millionen Franken handeln. Das Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffsgesellschaften würde es gestatten, dass der grösste Theil dieses Ausfalles auf dem Wege einer Revision der Statuten der Pensions- und Hülfskasse vom Jahre 1888 beseitigt würde; der Rest müsste von der Bahngesellschaft gedeckt werden. Die Frage, ob es sich empfehle, dass die Bahngesellschaft aus eigener Entschliessung den ganzen Ausfall oder wenigstens einen grösseren Theil desselben übernehme, wird Gegenstand sorgfältiger Prüfung sein, sobald einmal der abschliessliche Bericht von Herrn Professor Kinkelin vorliegen wird.

b) Krankenkasse für die Güter- und Werkstättenarbeiter.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 43,729. 14 Cts.
Im Jahr 1889 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu	Fr. 30,832. 64 Cts.	
denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker und Spitalrechnungen und dgl. gegenüberstehen . . .	„ 29,667. 70 „	
Vorschlag		„ 1,164. 94 „
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren . .	Fr. 42,600. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben an die Nordostbahn . .	„ 2,294. 08 „	
		Fr. 44,894. 08 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schluss des Berichtsjahres 1277.

c) Krankenkasse für Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsoldo derselben		Fr. 17,627. 66 Cts.
Hiezu kamen im Jahr 1889 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme	Fr. 5,759. 65 Cts.	
An Krankengeldern, Spitalrechnungen u. dgl. wurden hinwieder verausgabt	„ 4,268. 34 „	
Vorschlag		„ 1,491. 31 „
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren . .	Fr. 17,500. — Cts.	
in Baarschaft . . .	„ 1,618. 97 „	
		Fr. 19,118. 97 Cts.

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse für Bahnarbeiter betrug am Schlusse des Berichtsjahres 532.

d) Alfred Escher-Stiftung.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsaldo derselben .	Fr. 30,000. — Cts.	
5 % Zinsen hierauf für 1889	„ 1,500. — „	
		Fr. 31,500. — Cts.
Ausgaben: Gutschrift der Zinse von Fr. 20,000 zu Gunsten der Pensions- und Hülfskasse	Fr. 1,000. — Cts.	
ebenso der Zinse von Fr. 10,000 zu Gunsten		
a) der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter . Fr. 425. — Cts.		
b) der Krankenkasse für die Bahnarbeiter . . . . . „ 75. — „		
	„ 500. — „	
		„ 1,500. — „
NB. Diese Zinse sind unter den betreffenden Einnahmepositionen der vorstehenden Rechnungen *a—c* inbegriffen.		
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren		Fr. 30,000. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Baarkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo vom 31. Dezember 1888		Fr. 57,608. 88 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1889 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 13,297. 45 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 8,892. 15 „	
Zuwachs		„ 4,405. 30 „
Bestand am 31. Dezember 1889: in Werthpapieren . . .	Fr. 62,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn . .	„ 14. 18 „	
		Fr. 62,014. 18 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1888 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 98,360. 05 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1889 hinzu . .		Fr. 19,927. — Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen	Fr. 61. 60 Cts.		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 17,235. 35 „		
		„ 17,296. 95 „	
Zuwachs			„ 2,630. 05 „
Bestand am 31. Dezember 1889:			
in Werthpapieren		Fr. 99,000. — Cts.	
in Conto-Corrent-Guthaben bei der Nordostbahn	Fr. 223. — Cts.		
in Baarschaft in Handen der Rechnungssteller	„ 1,767. 10 „		
		„ 1,990. 10 „	
			Fr. 100,990. 10 Cts.

V. Bahnbau.

1. Ausbau des Stammnetzes.

Die am 19. Juli 1888 erfolgte Planauflage über das vom schweizerischen Eisenbahndepartement am 27. Juni 1888 genehmigte Projekt für Erweiterung des Güterbahnhofes in Zürich in der Richtung gegen die Langgasse hat den sämmtlichen Abtretungspflichtigen Anlass zur Bestreitung der Abtretungspflicht gegeben. Die Behandlung der Einsprachen wurde mit Rücksicht auf die damals noch offene Frage der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich einstweilen ausgesetzt. Im Verlaufe des Studiums dieser Frage hat sich dann aber ergeben, dass das aufgelegte Projekt eine Modifikation durch die Einführung der genannten Bahn nicht erleidet. Die Behandlung der Einsprachen wurde daher im Berichtsjahr wieder aufgenommen, und es hat der hohe Bundesrath sodann im Dezember 1889 die sämmtlichen Einsprachen gegen die Abtretungspflicht abgewiesen. Das weitere Verfahren hat sich in das Jahr 1890 hinübergezogen.

Die Expropriation für Erweiterung des Bahnhofes in Frauenfeld wurde im Berichtsjahr eingeleitet und durchgeführt. Bei einem Falle war die Anrufung der eidgenössischen Schätzungskommission, beziehungsweise des Bundesgerichtes nothwendig.

Die Grundeinlösung für die Erweiterung der Station Bürglen konnte gütlich beigelegt werden.

Auf einer Reihe von Stationen wurden Ergänzungsbauten vorgenommen; soweit dieselben noch im Berichtsjahre vollendet wurden, ist das Nähere aus der Beilage 1 zu den Jahresrechnungen: „Rechnung über die Verwendung zu Bauzwecken“ ersichtlich; die übrigen werden nach ihrer Vollendung in gleicher Weise behandelt und es kann daher von einer Aufzählung der Ergänzungsarbeiten an dieser Stelle des Geschäftsberichtes jetzt und inskünftig Umgang genommen werden.