

Vierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1892

Autor(en): **Escher, E.**

Objektyp: **Article**

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

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

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730413>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Vierzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1892.



Inhaltsverzeichnis.

	Seite
A. Bericht der Direktion.	
I. Verhältnis zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden	3
II. Verhältnis zu andern Transportanstalten	11
III. Finanzverwaltung	18
IV. Betrieb	34
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	34
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs	35
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	35
2. Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	37
3. " der Durchschnittsergebnisse	38
4. " der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	39
5. " der Frequenz nach den Stationen	40
6. " des Verkehrs mit andern Bahnen und des Transitverkehrs über die Nordostbahn	45
7. " des Verkehrs nach Entfernungen	48
8. " " " " den Waarengattungen	51
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	54
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes	55
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	55
2. Statistik des Betriebsdienstes	59
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	63
b. Durchschnittsergebnisse und Verhältniszahlen	65
Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben	68 u. 69
D. Finanzergebnis	70
E. Verschiedenes	74
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	74
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	77
3. Werkstättebetrieb	80
4. Unfälle	80
5. Versicherungen	81
6. Personaletat	82
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	82
8. Kautionskassen	86
V. Bahnbau	88
1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien	88
2. Bau neuer Linien	90
3. Rollmaterial	98
VI. Direktion	99

Rechnungen:

- I. Betriebsrechnung.
- II. Gewinn- und Verlustrechnung.
- III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.
- IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.
- V. Kapitalrechnung.
- VI. Bilanz per 31. Dezember 1892, nebst Beilage.
 - Beilagen:
 - 1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
 - 2. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
 - 3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
 - 4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.

B. Bericht des Verwaltungsrates.



An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



Tit.!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen anmit den das Jahr 1892 umfassenden vierzigsten Bericht über unsere Geschäftsführung, nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung, in gewohnter Form vorzulegen.

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

Die Frage der Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen hat sich im abgelaufenen Jahr nicht weiter abgeklärt, sondern ist in der gleichen Ungewissheit verblieben, in welcher sie sich nach unserm letzten Geschäftsberichte befand. Im Zusammenhang hiemit wurde auch von weitem Schritten in der Angelegenheit der Fusion mit den Vereinigten Schweizerbahnen abgesehen; es schien angezeigt, damit zuzuwarten, bis grössere Sicherheit darüber gewonnen sein wird, ob Bahnfusionen auf ein entgegenkommendes Verhalten der Behörden rechnen könnten. Anregungen, den Kreis der Fusion weiter zu ziehen und dem durch Vereinigung der Jura-Bernbahn und Suisse-Occidentale entstandenen westschweizerischen Bahnnetze der Jura-Simplonbahn ein ostschweizerisches Netz zur Seite zu stellen, welches die Linien der Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen umfassen würde, erfolgten nach Ablauf des Berichtsjahres; wir behalten uns vor, uns darüber im nächstjährigen Bericht zu äussern.

In der Januarsession der Bundesversammlung wurde von den Nationalräten Comtesse, Favon und Jeanhenry folgende Motion gestellt: „Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob nicht Art. 4 des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten einer Revision zu unterwerfen sei, wobei das Hauptaugenmerk nicht auf eine Verminderung der Freitage, wohl aber auf eine den Anforderungen des Betriebs und der öffentlichen Sicherheit besser entsprechende und für das Personal selbst vorteilhaftere Verteilung der Freitage zu richten wäre“. Diese Motion stimmte insoweit mit den Ansichten der Bahnverwaltungen und insbesondere auch denen unserer Direktion überein, als, wie wir in unserm letzten Geschäftsberichte schon hervorhoben, die Ausführung, welche den Bestimmungen des Gesetzes durch die Bundesbehörden gegeben wurde, in verschiedenen Punkten über dessen Wortlaut und Sinn hinausging. Der schweizerische Eisenbahnverband sah sich daher veranlasst, die vom Bundesrat ablehnend begutachtete Motion durch eine unterm 30. November 1892

der h. Bundesversammlung unterbreitete Eingabe in dem Sinne zu unterstützen, dass die Bahnverwaltungen die im Gesetze vom 27. Juni 1890 niedergelegten Grundsätze betreffend Arbeits- und Ruhezeit des Bahnpersonals nicht anfechten, wohl aber eine sachgemässere Ausführung derselben und zu diesem Zwecke eine Revision einzelner Bestimmungen der bundesrätlichen Vollziehungsverordnung wünschen. Die hauptsächlichsten Wünsche beziehen sich auf fernere Zulassung der bisherigen Art der Bedienung eines Teils der Bahnabschlüsse auf offener Linie durch Frauen, auf Berechnung der zulässigen Arbeitszeit des Lokomotiv- und Zugpersonales aus dem Mittel eines mehrtägigen Diensturnus, auf Berücksichtigung längerer Tagespausen bei Zumessung der Ruhezeit und auf Zulassung der Stellvertretung der Vorstände durch tüchtige Familienglieder für Stationen mit geringem Verkehr. Eine Schlussnahme der Bundesversammlung hierüber ist noch nicht erfolgt; dagegen hat das Eisenbahndepartement inzwischen auf Verlangen der für Begutachtung der Angelegenheit bestellten nationalrätlichen Kommission direkte Erhebungen bei dem Personal der verschiedenen Gesellschaften über den Vollzug des Arbeitsgesetzes angeordnet, welche sich auch auf die Besoldungsverhältnisse der Angestellten erstreckten. Seitens des Eisenbahnverbandes wurde vergeblich aufmerksam gemacht, dass diese durchaus einseitigen Erhebungen zum Teil über den Rahmen des Arbeitszeitgesetzes hinausgehen und ein richtiges und zuverlässiges Ergebnis kaum liefern können, und dass, um Trugschlüsse zu verhüten, den Bahnverwaltungen mindestens nachträglich Gelegenheit zu deren Einsicht und zur Richtigstellung allfälliger Irrtümer oder Unrichtigkeiten geboten werden sollte. — Schon früher haben wir hervorgehoben, dass wesentlich in dem Arbeitszeitgesetz die Ursache des rapiden Anschwellens der Betriebsausgaben und der ungünstigen Gestaltung ihres Verhältnisses zu den Betriebseinnahmen zu suchen sei. Nach einer in obenerwähnter Eingabe an die Bundesversammlung enthaltenen Aufstellung beziffert sich die daherige jährliche Mehrausgabe bei der Nordostbahn, von ihren beiden Dampfbootunternehmungen abgesehen, auf Fr. 706,000 und wird sich in der Folge dadurch noch weiter vermehren, dass das neuangestellte Personal mit zunehmendem Dienstalter höhere Gehalte beziehen wird. Daneben kommen viele indirekt veranlasste Mehrausgaben in Betracht, insbesondere die Vermehrung des Güterwagenparkes, insoweit sie wegen Stillstellung der Güterwagen an den Sonn- und Festtagen und daheriger verminderter Leistungen derselben nötig wurde.

Bezüglich der vom Bundesrat im Oktober 1891 aufgestellten Postulate betreffend Verbesserungen in den Anlagen und Einrichtungen der Bahnen und im Betriebe derselben sind vom Eisenbahndepartement mehrfache Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen gepflogen worden, die in dem bezüglichen Bundesratsbeschluss vom 24. Mai 1892 ihren Abschluss gefunden haben. Hiedurch hat die anfängliche, in unserm letztjährigen Bericht erwähnte Formulierung in wesentlichen Punkten eine Änderung im Sinne der durch die Bahnverwaltungen geltend gemachten Ansichten erfahren. Immerhin erwachsen auch aus diesem Beschlusse den Bahnen grosse Opfer, welche teils die nächsten Baurechnungen, teils die Betriebsrechnungen belasten werden. So nötigt die Vorschrift, dass kein Zug von einer Station abgelassen werden dürfe, bis die nächstfolgende Station das Eintreffen des vorausgegangenen Zuges gemeldet hat, zur Vermehrung der Telegrapheneinrichtungen und des Telegraphistenpersonals. Die Forderung durchgehender automatischer Luftdruckbremsen nicht nur in den Schnell-, sondern auch in allen Personenzügen, mit einziger Ausnahme von Nebenlinien und Lokalbahnen, erheischt nicht nur kostspielige Installationen, sondern verhindert auch zu einem bedeutenden Teil die bisher mögliche Verwertung der bei vielen Personenzügen überschüssenden Zugskraft zum Transport von Güterwagen.

Am 19. August 1892 erliess der Bundesrat auf Grund der Vorschläge der von ihm im Vorjahr bestellten Expertenkommission eine Verordnung betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brückenkonstruktionen, welche gegenüber den bisanher bestandenen Normen weitgehende Erschwerungen bringt. Dieselbe findet nicht nur auf neue Brückenbauten Anwendung, sondern auch auf schon bestehende, sofern bei denselben die

Inanspruchnahme des Materials die festgesetzten Grenzen um 30 0/0 oder mehr übersteigt. Während ein guter Teil der Brücken unsers Netzes auch nach den neuen Anforderungen als ausreichend stark sich erweist, werden immerhin an andern Verstärkungen nötig, die zusammen eine Ausgabe von annähernd einer Million Franken mit sich bringen dürften; die genauen Untersuchungen und Berechnungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir der Mitwirkung gedacht, welche dem schweizerischen Eisenbahnverband bei den Vorarbeiten für ein neues Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen ermöglicht worden ist. Wie wir damals mitteilten, war bei diesen Vorarbeiten das Bestreben geltend, die für den intern-schweizerischen Bahnverkehr bestehenden Grundsätze mit dem internationalen Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr möglichst in Übereinstimmung zu bringen. Bei der seitherigen Weiterbehandlung der Angelegenheit durch den Bundesrat und die eidgenössischen Räte, welchen der Gesetzesentwurf mit bundesrätlicher Botschaft vom 25. Oktober 1892 zuzuging, trat dieses Bestreben mehr in den Hintergrund, und es werden infolge dessen für den Eisenbahnfrachtverkehr in der Folge verschiedentlich andere Grundsätze gelten, je nachdem internationale oder intern-schweizerische Transporte in Frage stehen. — Beim Bundesrat war angeregt worden, in das Gesetz Vorschriften über die Ausscheidung des Güterverkehrs zwischen den Bahnen aufzunehmen, wonach beim Vorhandensein zweier oder mehrerer Konkurrenzlinien, abgesehen von dem Verkehr zwischen den eigenen Stationen einer Bahn, derjenige Transportweg zu wählen wäre, über welchen die billigste Taxe besteht, und bei Gleichheit der Taxen die Sendung auf dem kürzesten Weg befördert werden müsste; dieser Anregung wurde aber keine Folge gegeben, nachdem die Bahnverwaltungen ausgeführt hatten, dass eine derartige, wesentlich die Rechtsstellung der Bahnen unter sich treffende und ihre finanziellen Interessen tief beeinflussende Bestimmung jedenfalls nicht in das Transportgesetz gehöre, welches die Rechtsstellung zwischen den Bahnen und dem Publikum zu ordnen berufen sei, und dass, wenn eine derartige Regelung etwa im Gesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen angebahnt werden wollte, sie nicht auf die unsichere, von dem freien Willen der Bahnen abhängige Höhe der Tarife abgestellt werden könnte. — Die Verbandsbahnen sahen sich im weitem veranlasst, gegen die Bestimmung des Art. 4 Absatz 3 des Entwurfes, wonach die Eisenbahntarife der Genehmigung und nicht bloss der Kontrolle des Bundesrates unterstellt werden, Stellung zu nehmen, trotz der in der bundesrätlichen Botschaft gegebenen, allerdings sehr wichtigen Zusicherung, dass dadurch dem Rechte der Bahnen, die Tarife innert der konzessionsgemässen Schranken frei zu gestalten, kein Eintrag geschehen solle. Auch in dieser beschränkten Bedeutung fände nach Auffassung der Bahnen die Neuerung ihren richtigeren Platz eventuell im Eisenbahngesetz. Materiell aber fürchten sie davon, namentlich bei deren Ausdehnung auf alle und jede Tarife, auch auf diejenigen zur Übernahme von Taxunterbietungen ausländischer Konkurrenzrouten und auf die vielen, meistens nach festen Normen sich konstruierenden internationalen Gütertarife, sowohl für das Publikum als die Bahnen ernstliche Nachteile; jenes wird auf wünschbare Verkehrserleichterungen länger warten müssen, und für die Bahnen ergibt sich daraus eine Abschwächung ihrer Konkurrenzfähigkeit gegen aussen und ihrer Stellung in den internationalen Verbänden. Leider fanden diese Erwägungen bei den eidgenössischen Räten in der von ihnen im laufenden Jahr durchgeführten Beratung des Gesetzes kein Gehör. — Noch ist zu erwähnen, dass die Bestimmungen des neuen Transportgesetzes auf den durch Dampfboote vermittelten Verkehr analoge Anwendung finden sollen.

Die Tarifvorschriften und die Warenklassifikation zum Gütertarife der schweizerischen Bahnen sind s. Z. in thunlichster Übereinstimmung mit dem deutschen Gütertarife aufgestellt worden; im Laufe der Jahre ist diese Übereinstimmung in manchen Punkten infolge eingetretener Änderungen im deutschen Gütertarif verloren gegangen. Die Verwaltungen haben sich daher veranlasst gesehen, auch den schweizerischen Tarif in bezeichneter Richtung einer Revision zu unterstellen, und der Bundesbehörde eine bezügliche Vorlage gemacht. Mittlerweile ist

aber eine abermalige Änderung des deutschen Tarifs wesentlich redaktioneller Natur eingetreten und es wird den schweizerischen Verwaltungen kaum etwas anderes übrig bleiben, als die Vorlage auf dieser neuen Basis umzugestalten.

Anlässlich der Kenntnisnahme von einem Spezialtarif im internationalen Verkehre, in welchem eine Anzahl kleinerer schweizerischer Stationen nicht Aufnahme gefunden hatten, weil sie für den Verkehr im betreffenden Artikel bedeutungslos sind, hat das Eisenbahndepartement den Bundesrat zu dem Beschlusse veranlasst, dass in der Folge in solchen Fällen der betreffende Tarif eine Bestimmung enthalten müsse, dergemäss allfällige Sendungen nach einer im Tarife nicht aufgeführten Station zur entsprechenden Taxe der nächst weiter gelegenen tarifierten Station übernommen werden müssen, soweit nicht die gewöhnlichen Tarife billiger sind. Es ist dies eine Bestimmung, welche sich in der Regel in den internationalen Tarifen der französischen Bahnen findet. Die schweizerischen Bahnverwaltungen haben davon Umgang genommen, gegen diese Verfügung Einsprache zu erheben, obschon dieselbe dazu führen wird, dass in die Tarife öfters auch Stationen aufgenommen werden müssen, welche für den bezüglichen Verkehr nicht in Betracht kommen, um zu verhüten, dass dafür infolge der fraglichen Bestimmung die Taxen der weiter gelegenen Stationen massgebend und hiedurch wieder dritte Taxen in höherem Grade reduziert werden, als nach den bestehenden Konkurrenzverhältnissen sich rechtfertigt.

Das Eisenbahndepartement hatte aus der Vorlage von Baurechnungen einer Gesellschaft den Anlass genommen, von den Verwaltungen zu verlangen, dass sie für Transporte zu Bauzwecken, soweit sie solche selbst ausführen, nicht die tarifgemässen Taxen, sondern lediglich die Selbstkosten des Transports zur Verrechnung bringen. In dem hiegegen von der betreffenden Verwaltung angehobenen Prozesse wurde das Begehren des Departements vom Bundesgerichte geschützt. Die Verwaltungen sahen sich daher in die Lage versetzt, auf dasselbe einzutreten und sich mit dem Departement über die Modalitäten und die Höhe der Verrechnung auseinander zu setzen. Die Erledigung fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Wie im vorjährigen Geschäftsberichte mitgeteilt worden ist, hat der Bundesrat das Komite für eine Eisenbahn St.-Gallen-Rapperswil-Zug bezw. die Regierung des Kantons St. Gallen mit der Forderung zweispurigen Baues des Albistunnels der Linie Thalweil-Zug abgewiesen, der einspurigen Anlage dieser Linie die Genehmigung erteilt und den Arbeitsbeginn am Albistunnel gestattet, woraufhin für die Vergebung der Unterbauarbeiten des zweiten Loses genannter Linie die Konkurrenz eröffnet wurde. Hiemit hatten aber die ihrem Bau bereiteten Hindernisse die Endschaft noch nicht erreicht. Gemäss Telegramm des Eisenbahndepartementes vom 9. März 1892 hatte die Regierung des Kantons St. Gallen gegen den ablehnenden Beschluss des Bundesrates den Rekurs an die Bundesversammlung angekündigt und gegen Anordnungen, welche den Entscheid der Bundesversammlung präjudizieren und die zweispurige Anlage des Tunnels erschweren würden, Verwahrung eingelegt. Inzwischen waren jedoch die Unterbauarbeiten des zweiten Loses mit Ratifikationsvorbehalt der Firma Lusser & Co. übertragen worden, und eine am 12. März mit dem Vorstande des Eisenbahndepartementes abgehaltene Konferenz hatte zur Folge, dass der Bundesrat das Begehren um Sistierung der Arbeiten am Albistunnel abwies. Der Rekurs selbst ist von der Bundesversammlung in der Junisession 1892 wegen Inkompetenz abgewiesen worden. — Waren damit die von genannter Seite dem Bau der Linie Thalweil-Zug bereiteten Schwierigkeiten insoweit beseitigt, dass endlich die Bauten am Albistunnel ihren ungestörten Gang nehmen konnten, so trat dagegen ein anderes Moment ein, welches eine abermalige wesentliche Verzögerung des Vollendungstermins der Linie herbeiführen und zur Folge haben dürfte, dass das bisher als die längste Bauzeit fordernd angesehene Bauobjekt, der Albistunnel, einige Zeit vor der übrigen Linie vollendet sein wird. Hinsichtlich der Strecke Thalweil-Steinmatt verlangte nämlich der Bundesrat in Abweichung von dem vorgelegten Plane die Einschaltung einer Haltstelle Oberrieden zwischen Thalweil und Forsthaus Sihlwald, woraus eine Ver-

längerung und Verteuerung der Linie resultierte, und hievon nahm sodann die Gemeinde Horgen Anlass, neuerdings mit aller Energie eine Verlegung der Linie auf die Seeseite des Höhenzuges bis oberhalb Horgen und die Einlegung einer Station daselbst zu betreiben, mit Beiseitlassung der Station Forsthaus durch die Linie Thalweil-Zug. Die Verhandlungen hierüber zogen sich ins laufende Jahr hinüber; weitere bezügliche Mitteilungen finden sich in demjenigen Teil des Berichts, welcher den Bau der neuen Linien betrifft (Abschnitt V, Ziffer 2 litt. c).

Bei Behandlung der Fahrpläne für den Sommer- und Winterdienst 1892/93 hat das Eisenbahndepartement unserer Unternehmung wiederum die Einführung neuer und Verschiebung bestehender Züge auferlegt, welche Massnahmen eine abermalige Erhöhung der Ausgaben für den Personentransport mit sich brachten. Die Hauptmehrleistung entfällt auf die von der Südostbahn veranlasste und durch die Regierungen von Zürich, Schwyz und Glarus unterstützte Ausdehnung der Nordostbahnzüge 123 und 126 zwischen Zürich und Richtersweil auf die Strecke Richtersweil-Glarus; ein Rekurs hiegegen an den Bundesrat blieb erfolglos. Nach den seitherigen Erhebungen erwachsen unserer Unternehmung aus dieser Zugsauflage bedeutende Ausfälle, und da dieselbe durch die Aufsichtsbehörde ausdrücklich auf dem Boden des Art. 33 des Eisenbahngesetzes erfolgte, ermächtigte uns der Verwaltungsrat, die Südostbahn zu einem angemessenen Beitrag an diese Kosten heranzuziehen; dieselbe lehnte aber unsern Vorschlag einer bezüglichen Besprechung ab, weshalb hierüber ein bundesgerichtlicher Entscheid nötig wird. — Im November fand unter Leitung des Eisenbahndepartementes eine Konferenz mit den grösseren schweizerischen Normalbahnen über Feststellung eines vor allem den Anforderungen des durchgehenden Verkehrs vollkommener entsprechenden Normalfahrplans statt, auf Grund dessen jeweilen die Saisonfahrpläne im einzelnen zu bearbeiten wären. Diese Aufgabe ist unzweifelhaft des Studiums wert, aber bei der vorwiegenden Berücksichtigung, welche in der Schweiz bei Gestaltung der Fahrtenpläne die lokalen Verkehrsbedürfnisse beanspruchen, ausserordentlich schwierig, falls wenigstens, wie seitens des Departements anerkannt wird, nicht eine unstatthafte Erhöhung der Zugsleistungen daraus hervorgehen soll. Die bezüglichen Erörterungen führten noch zu keinem bestimmten Abschlusse; man erkannte als unerlässlich, vorerst über eine Früherlegung der über Basel verkehrenden internationalen Schnellzüge mit den beteiligten ausländischen Bahnverwaltungen in Verhandlung zu treten.

Mit Kreisschreiben vom 5. Februar 1892 wurden die Bahnverwaltungen vom Bundesrat eingeladen, sich zur Sicherung für Fälle von Massenarbeitseinstellungen in den Steinkohlen-Bezugsgegenden oder von kriegेरischen Verwicklungen mit einem grösseren Stock von Steinkohlen zu versehen, der den Betrieb auf mindestens sechs Monate garantiere, und im fernern die Kohlenlagerplätze thunlichst nach dem Innern des Landes zu verlegen. In letzterer Hinsicht konnte unsere Verwaltung eine Änderung nicht zugestehen, übrigens hervorhebend, dass von ihren Vorräten nur ein kleinerer Teil in der Nähe der Grenze liege. Im übrigen einigten wir uns, gleich den andern Bahnen, mit der Aufsichtsbehörde dahin, unsern Vorrat an Kohlen, welcher schon bisher den Bedarf von 3—4 Monaten deckte, in der Art weiter zu vermehren, dass für die Monate März bis und mit August der Bedarf jeweilen für etwa 6 Monate gedeckt sei.

Wie den Berichterstattungen pro 1889 und 1890 zu entnehmen ist, bestand zwischen unserer Verwaltung und dem Bundesrat eine erhebliche Differenz in der Berechnung der für 1888 und die folgenden Jahre zu bezahlenden Konzessionsgebühren. Der bundesrätlichen Normierung ist allgemein das Eisenbahngesetz vom Jahre 1872 zu Grunde gelegt worden, während unsere Gesellschaft die Gebühr für diejenigen Linien, welche auf Grundlage von ältern Konzessionen gebaut worden sind, nach den darin für die Konzessionsgebühren gegebenen besonderen Normen berechnet wissen wollte. Gemäss den Konzessionsbeschlüssen ist bei einer Rendite von 4 0/0 und mehr eine Gebühr von höchstens Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstunde, gemäss dem Gesetze eine solche von Fr. 50 per Kilometer bei 4 0/0 Rendite zu erlegen, welche Gebühr bei einem Ertrag von 5 0/0 bzw. 6 0/0 und

mehr auf 100 bzw. 200 Fr. erhöht werden kann. In zweiter Linie ist hervorzuheben, dass der Bundesrat bei seiner Berechnung Erträge in Anschlag brachte, die nach unserer Ansicht überhaupt nicht zu berechnen sind oder schon berechnet waren, wie Anteile am Ertrag gemeinschaftlicher Linien, Erträge vom Dampfbootbetrieb, mehrfache Berechnung mitbenutzter Teilstrecken etc. Da unsers Erachtens es sich hier um eine privatrechtliche Streitigkeit handelte, brachten wir dieselbe mittelst einer Feststellungsklage vor das Bundesgericht, und dieses hat sich dann auch unterm 5. Dezember 1891 als kompetent erklärt. Gegen diesen Entscheid erhob jedoch der Bundesrat bei der Bundesversammlung den Kompetenzkonflikt mit einer Begründung, welche für die Rechtsstellung der Bahnen überhaupt ungemein beunruhigend lautet. Die Bundesversammlung hat durch Beschluss vom 15. Dezember 1892 zu Gunsten des Bundesrates entschieden und diesen zur unanfechtbaren Fixierung der jeweiligen Konzessionsbeträge zuständig erklärt, worauf derselbe seine früheren Konzessionsauflagen mit einer nicht sehr wesentlichen Änderung bestätigte. Ein Rekurs an die Bundesversammlung hiegegen erschien aussichtslos, weshalb die für 1888—1891 geforderte Summe von Fr. 372,400, wovon übrigens ein grosser Teil in den früheren Rechnungsabschlüssen bereits in Reserve gestellt worden war, an die Bundeskasse einbezahlt wurde.

Mit dem 1. April 1893 wurden die revidierten Statuten der Pensions- und Hilfskasse, nachdem sie die bundesrätliche Genehmigung erhalten hatten, in Kraft gesetzt. Der Bundesrat hat sodann, in Genehmigung des hierorts mit verwaltungsrätlicher Ermächtigung in Aussicht genommenen Verfahrens für die Verzinsung und Amortisation des auf Ende 1889 versicherungstechnisch zu Fr. 3,288,729 berechneten Defizites genannter Kasse, den hiefür jährlich von der Gesellschaft zu leistenden ausserordentlichen Zuschuss auf Fr. 250,000 festgesetzt in der Meinung, dass allfällige Vermögensvorschläge, welche bei Festsetzung der künftigen technischen Bilanzen konstatiert werden, vom Defizit abgerechnet werden dürfen.

Mit dem Regierungsrate des Kantons Zürich wurde hinsichtlich der auf Ende 1891 gestellten Schlussabrechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ein Übereinkommen getroffen, wonach der Nordostbahn, ausser dem Reservefond von Fr. 331,390.85 Cts., von dem Rechnungssaldo noch Fr. 386,215.57 Cts. zufielen; ersterer wurde mit Ermächtigung des Verwaltungsrates dem Erneuerungsfond der Nordostbahn, letzterer Betrag aber der letztes Jahr geschaffenen „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ hinzugefügt. — Nachdem dieses Übereinkommen vollzogen worden ist und im übrigen der Austausch der bisherigen Obligationen von Zürich-Zug-Luzern gegen die vertragsgemäss dafür abzugebenden $4\frac{1}{2}\%$ Nordostbahnobligationen nebst Ausrichtung des auf letzteren für 1892 erlaufenen Zinses stattgefunden hat, ist die Liquidation der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern als durchgeführt zu betrachten.

Im Monat November des Berichtsjahres hat der Bundesrat nach jahrelangen Verhandlungen über die Fragen der Bahnhöferweiterung Luzern und der zweispurigen Anlage der Strecke Untergrund-Luzern dieser Angelegenheit eine für die Bahnen sehr ungünstige Lösung gegeben. Durch die vom Bundesrat anbefohlene Baute wird zwar unbestreitbar eine ganz vollkommene Anlage geschaffen, es muss dieselbe aber durch ausserordentlich hohe Opfer der Bahnen erkauft werden. Die Kostenvoranschläge ergeben für die Erweiterung bzw. Verlegung des Bahnhofs (Expropriation, Neubauten, Umbauten, Abschreibung wegfallender Objekte) eine Summe von Fr. 6,700,000 und für die Erstellung einer neuen zweispurigen Zufahrtslinie eine solche von Fr. 2,023,000, zusammen Fr. 8,723,000; davon werden etwa Fr. 1,500,000 durch den Erlös von verkäuflich werdendem Areal des alten Bahnhofs, wofür die Stadt Luzern eine feste Übernahmeofferte gemacht hat, gedeckt werden. Die Bahnen hatten darzutun sich bemüht, dass mit viel geringeren Kosten den Ansprüchen des Bahnverkehrs genügt und auch dem Strassenverkehr ausreichend Rechnung getragen werden könnte; ihr letztes sehr entgegenkommende Projekt war auf Fr. 4,872,000

veranschlagt. In einer Konferenz vom 6. Oktober 1877, welche anlässlich der finanziellen Rekonstruktion der Gotthardbahn unter Leitung des Eisenbahndepartements stattfand und u. A. bezweckte, derselben die Umleitung über Immensee-Rothkreuz und die Einmündung in den Centralbahnhof in Luzern zu ermöglichen, war von allen beteiligten Bahnen der Entscheid über die zufolge der neuen Verkehrsverhältnisse erforderlich werdenden Bahnhofbauten und die allfällige zweispurige Anlage der Zufahrtstrecke dem Bundesrate unter Verzicht auf einen bezüglichen Rekurs an die Bundesversammlung übertragen worden. Mit Rücksicht auf dieses Zugeständnis, worauf der Bundesrat ausdrücklich abstellte, erschienen weitere Schritte gegen dessen Entschliessung von vornherein ausgeschlossen und wurde daher unsere Direktion vom Verwaltungsrat ermächtigt, zur Durchführung des Entscheides unter Beobachtung thunlichster Ökonomie mitzuwirken. Die Verhandlungen unter den beteiligten Bahnen über Verlegung des Kapitalbedarfes und der Verzinsung sind noch schwebend, und es lässt sich heute der auf die Nordostbahn entfallende Anteil noch nicht mit einiger Sicherheit beziffern. Zu etwelcher Orientierung hierüber mag die Mitteilung dienen, dass die Nordostbahn an die Kapitalverzinsung des jetzigen Bahnhofs Luzern annähernd einen Viertel beiträgt.

Die Studien über die Erweiterungsbauten im Güterbahnhof Zürich sind noch nicht abgeschlossen (vgl. Abschnitt V, Ziffer 1). Bezügliche Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement und den Kantonal- und Gemeindebehörden fanden einstweilen nur insoweit statt, als die besonders dringliche Unterführung der Langgasse in Frage war; ein Entscheid hierüber konnte aber im Berichtsjahr nicht mehr erzielt werden.

Die von den beteiligten Landesgegenden an die Baukosten der Linie Thalweil-Zug beizubringende Subvention von Fr. 2,000,000 wurde, wie bereits im Geschäftsberichte pro 1891 mitgeteilt worden ist, auf den 1. Februar 1892 im Betrage von Fr. 1,630,000 einbezahlt. Hievon entfallen Fr. 300,000 auf den Kanton Glarus, Fr. 600,000 auf den Kanton Zug, Fr. 550,000 auf die zürcher. Gemeinden, den Bezirk und die Landeskorporation March, Fr. 180,000 als erste Rate auf den Kanton Zürich; der Rest von Fr. 370,000 ist von letzterem auf den 1. Juli 1893 bzw. 31. Dezember 1894 zu bezahlen übernommen worden. — Dieser Regulierung vorgängig wurden wir vom Komite Thalweil-Zug eingeladen, die Landeskorporation March, sowie die Gemeinde Wädensweil, welche anfänglich ihre seinerzeit übernommenen Subventionsquoten zu zahlen verweigerten, gerichtlich auf Zahlung zu belangen. Wir haben diese Verweisung an Dritte gestützt auf den Subventionsvertrag abgelehnt; dem Komite ist, soviel uns bekannt, in der Folge eine gütliche Erledigung der Anstände gelungen.

Nachdem bis Ende 1891 rund 38% der für die rechtsufrige Zürichseebahn berechneten Voranschlagssumme verausgabt waren, wurde die Regierung des Kantons Zürich um Leistung einer II. Rate der staatlichen, vorläufig auf Fr. 1,400,000 angesetzten Subventionsquote im Betrage von Fr. 180,000 ersucht, welche Summe auf den 15. Februar 1892 einbezahlt wurde.

Die Konzession für die Eisenbahn Eetzweilen-Schaffhausen nahm als Termin für den Beginn der Erdarbeiten den 1. August 1891 und für die Bauvollendung den 1. Juni 1893 in Aussicht. Da die Genehmigung der nur um einen Monat nach dem konzessionsgemässen Termin (1. März 1891) vorgelegten Pläne für die Hauptobjekte erst am 15. August 1892 erfolgte und demnach die Vergebung der Unterbauarbeiten der Linie erst im Oktober möglich war, zieht sich die Bauvollendung entsprechend in die Länge; einstweilen haben wir aber davon abgesehen, beim Bundesrat um eine Verlängerung der bezüglichen Frist nachzusuchen, weil neue Anstände hinsichtlich der Baupläne die Möglichkeit weiterer Verzögerung der Bauten erkennen liessen. — Angesichts des einge-

tretenen Baubeginnes hat die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen im Sinne des am 11. September 1890 abgeschlossenen Vertrages über den Bau und Betrieb dieser Linie durch die Nordostbahn auf Rechnung des Subventionsdarlehens von Fr. 1,125,000 auf 1. Dezember 1892 die erste Rate von Fr. 400,000 einbezahlt.

Auch hinsichtlich der Linie Eglisau-Schaffhausen ist eine wesentliche Überschreitung der angesetzten Baufristen unvermeidlich, weil der von der Nordostbahn vorgelegte Übersichtsplan eine Mehrzahl eingreifender Abänderungsbegehren hervorgerufen hat, über welche die bundesrätliche Entschliessung im Berichtsjahr nicht mehr erfolgte, und weil die dem Bundesrat zukommende Verständigung mit der grossherzoglich badischen Regierung über die Stellen, wo die auf den beiderseitigen Staatsgebieten zu bauenden Bahnstrecken zusammentreffen sollen, noch nicht angebahnt ist. Mit Rücksicht hierauf haben wir bis jetzt auch unterlassen, mit dem Komite dieser Bahnunternehmung über die Leistung des vertraglichen Subventionsdarlehens von Fr. 2,000,000 in Verhandlung zu treten.

Nachdem die Verhandlungen des Wynenthalbahnkomite mit der Schweizerischen Seethalbahn betreffend Übernahme des Baues und Betriebes einer Wynenthalbahn durch die letztere gescheitert sind, hat sich das genannte Komite in einer Druckschrift vom Mai 1892 an die in Betracht kommenden Gemeinden behufs finanzieller Sicherung der Bahn als selbständige Unternehmung gewendet. Dabei nahm es für die normalspurige Linie Suhr-Reinach ein Baukapital von 1 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken in Aussicht, wovon durch die drei Interessentengruppen, Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn, Staat Aargau und Gemeinden, Fr. 900,000 in Aktien zu übernehmen und Fr. 600,000 in Obligationen zu beschaffen wären; die Verzinsung des Obligationenkapitales hätten der Staat als Hauptgarant, die Bahngesellschaften und Gemeinden für je Fr. 200,000 als Rückbürgen zu garantieren. Den 5. September übermittelte uns die Stadtkanzlei Aarau einen Bericht des Gemeinderates Aarau vom 12. August, welchem wir dieses neue Finanzierungsprojekt entnehmen, und in welchem der Einwohnergemeinde die Beteiligung in dem ihr zgedachten Umfange beantragt wurde. Anderweitige Mitteilungen über den Verlauf dieser Bestrebungen sind uns nicht gemacht worden.

Unterm 22./23. Juni hat die Bundesversammlung die Konzession für den Bau und Betrieb der Schaffmattbahn (Basel-Sissach-Aarau) erteilt; dem Vernehmen nach haben die näheren technischen Studien seitens des Komite begonnen.

Wie dem vorjährigen Geschäftsbericht zu entnehmen ist, wurde mit dem Einwohnerrat der Gemeinde Steinhausen unter Ratifikationsvorbehalt eine Übereinkunft betreffend Einschaltung einer Station zwischen Knonau und Zug gegen Zusicherung eines Beitrages à fonds perdu an die der Nordostbahn entstehenden Betriebsausfälle abgeschlossen. Der Verwaltungsrat hat indessen, namentlich in Betrachtnahme der sich ohnehin häufenden Anforderungen für bauliche Vervollkommnung des Bahnnetzes, die Zustimmung zu diesem Verträge zur Zeit abgelehnt. — In fernerer Geltendmachung dieses Gesichtspunktes, und weil wir die bezüglichen Begehren auch kommerziell nicht ausreichend begründet fanden, wurde von uns sodann das Ansuchen der Gemeinde Schübelbach um eine Haltstelle und das wiederholte Begehren der Ortschaft Bäch um eine Station an der linksufrigen Zürichseebahn abgelehnt. Dagegen trafen wir mit verwaltungsrätlicher Zustimmung ein Übereinkommen mit der Gemeinde Wädenswil, wonach die dortige bisher nur als Personenhaltstelle eingerichtete Station Au gegen Leistung einer Subvention à fonds perdu zur Güterstation erweitert wird, und mit der Lägersteinbruchgesellschaft wurden die Anschlussverhältnisse der von dieser erstellten Drahtseilbahn an die Station Steinmaur im Sinne teilweiser Schadloshaltung der Nordostbahn für die Kosten des daherigen Umbaues bzw. der Erweiterung dieser Station vertraglich geordnet.

Nachdem der Regierungsrat des Kantons Aargau das erneute Gesuch der Direktion um Revision des Entscheides betreffend die Beitragsleistung des beteiligten Grundeigentums an die Aarekorrektur bei Döttingen-

Klingnau wiederum abgewiesen hat, ist der gemäss Verteilungsplan der aargauischen Baudirektion auf die Nordostbahn entfallende Betrag von Fr. 29,664 zur Zahlung angewiesen worden.

Über verschiedene, im Vorstehenden nicht berührte Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, finden sich Mitteilungen im nächstfolgenden Abschnitt.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien, die Bauten am alten Netz und die Anschaffungen von Rollmaterial einschliesslich der bezüglichlichen Auseinandersetzungen mit Behörden, soweit derselben nicht schon vorstehend gedacht ist, wird im Abschnitt V berichtet.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die mit der Sihlthalbahngesellschaft geführten Unterhandlungen betreffend ihre Verbindung mit unserm Bahnnetz und die Überführung der Güter haben zu einem vertraglichen Abschlusse geführt. Gemäss dem bezüglichlichen, vom 21. Mai 1892 datierten und von den beiderseitigen Verwaltungsräten genehmigten, vorläufig auf die Dauer von 3 Jahren abgeschlossenen Vertrage wurde das durch die Sihlthalbahn auf eigene Kosten erstellte Verbindungsgeleise ausserhalb unserer Personenhaltstelle Zürich-Wiedikon in die linksufrige Zürichseebahn eingeführt, und befördert die Nordostbahn den ganzen Güterverkehr in gewöhnlicher Fracht zwischen dem Bahnhof Zürich und der Station Zürich-Giesshübel der Sihlthalbahn; sie bezieht dafür, abgesehen von den auf Grund ihrer Taxnormen für die Strecke Bahnhof Zürich-Abzweigungsstelle berechneten Taxanteilen, von der Sihlthalbahn eine feste Vergütung pro beförderten Wagen. Für diese Güterbeförderung werden die erforderlichen Züge, mindestens aber täglich ein Zug in jeder Richtung, ausgeführt. Die Eilgutbeförderung besorgt die Sihlthalbahn mittelst Camionnage zwischen dem Bahnhof Zürich und ihrem Bahnhof Selnau. — Der Betrieb der Sihlthalbahn von der Station Selnau (Ütlibergbahnhof) bis zum Forsthaus Sihlwald konnte Anfangs August eröffnet werden, die Inbetriebsetzung des Verbindungsgeleises Sihlthalbahn-Nordostbahn dagegen erfolgte erst auf 1. Dezember 1892.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit der Gotthardbahn, welche die Übernahme des Fahrdienstes auf deren Strecke Zug-Goldau durch unsere Gesellschaft bezwecken, desgleichen diejenigen betreffend Überführung der Südbahnzüge von Immensee nach Goldau sind noch nicht erledigt, und es befinden sich beide Angelegenheiten noch in dem im letztjährigen Geschäftsbericht gekennzeichneten Stadium. Hinsichtlich der ersteren Angelegenheit dürfte der Umstand verzögernd eingewirkt haben, dass die Frage der Umgestaltung des Bahnhofes Zug behufs Einführung der Thalweiler- und der Goldauer-Linie im Berichtsjahre noch nicht zur Lösung gebracht wurde, wie aus den bezüglichlichen Mitteilungen im Abschnitt V, Ziffer 2 litt. c, erhellt.

Zwischen der Schweizerischen Südostbahn und den übrigen beteiligten schweizerischen Bahnverwaltungen konnte behufs Regelung der durch erstere geschaffenen neuen Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr eine vorläufige Verständigung herbeigeführt werden, nachdem die Südostbahn die Forderung der Einrechnung der effektiven Distanzen ihrer Linie für Abgrenzung der ihr zur Bedienung zu überlassenden Verkehrsgebiete fallen

gelassen und die Unterhandlungen wiederum auf der früheren Basis aufgenommen hatte, wonach die Gebietsabgrenzung nach dem Prinzip der kürzesten Route in der Meinung auszuschneiden war, dass die Strecken der Südostbahn mit den längeren Tarifdistanzen in Rechnung zu stellen sind. Die daherige Übereinkunft ist jederzeit auf ein Jahr kündbar, auf den Zeitpunkt der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn zu revidieren und fällt mit Eröffnung der Linie Thalweil-Zug ohne Kündigung dahin. Die Zustimmung erfolgte seitens der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplonbahn nur unter Vorbehalten hinsichtlich Entschädigung auf Grund der kommerziellen Konvention für diejenigen Transporte, welche bei Anwendung des Prinzips der effektiv kürzesten Route über Wetzikon-Rapperswil-Südostbahn bezw. über Südostbahn-Luzern-Langnau zu gehen hätten, nach der Übereinkunft aber über Zürich-Zug bezw. Aarau-Bern befördert werden; unsere Direktion war nicht in der Lage, bezügliche Ansprüche als begründet anzuerkennen.

Wie wir letztes Jahr berichteten, gab die letztberührte Frage zu besonderen Erörterungen unter den Verwaltungen der kommerziellen Union Anlass. Dieselben konnten im Berichtsjahre nicht zum Austrag gebracht werden und gingen nebst der Frage, ob und eventuell unter welchen Bedingungen die fusionierte Jura-Simplonbahn als Unionsverwaltung anzuerkennen und ihrem Begehren um Aufnahme der Linie Bern-Luzern in das Unionsnetz zu entsprechen sei, unerledigt in das laufende Jahr hinüber.

In unserm Rechtsstreit mit den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung der Station Gossau, welcher beim Bundesgericht anhängig ist, hat das Berichtsjahr einen Entscheid noch nicht gebracht. Wir werden daher in unserm nächsten Berichte darauf zurückzukommen haben.

In dem am 1. Dezember 1891 in Kraft getretenen neuen Verträge mit der Südostbahn betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Wädenswil sind die beidseitigen Eigentumsverhältnisse in der Art ausgeschieden, dass ein Teil des der Gemeinschaft dienenden Bahnhofes Eigentum der Südostbahn blieb. Es hat sich aber die Wünschbarkeit einer diesbezüglichen Änderung herausgestellt, und zwischen den beiden Verwaltungen wurde unterm 4./31. Mai 1892 ein Nachtrag zum Vertrag vereinbart, wonach der genannte Bahnhofteil samt allen darauf befindlichen festen Einrichtungen käuflich an die Nordostbahn abgetreten wurde; der betreffende Kapitalaufwand wird nunmehr seitens der Bahnhofgemeinschaft der Nordostbahn zu 5% verzinnt. Im fernern wurden mit der Südostbahn auf dem Korrespondenzwege die Haftpflichtbestimmungen hinsichtlich der Unfälle, die sich auf einer der beiden Gemeinschaftsstationen (Wädenswil und Pfäffikon) ereignen, den Bedürfnissen entsprechend modifiziert.

Durch die bauliche Umgestaltung des Bahnhofes Konstanz ist eine Durchsicht des Vertrages mit der Grossh. Badischen Staatsbahn über die Mitbenutzung dieses Bahnhofes durch die Nordostbahn vom Jahr 1882 notwendig geworden, welche, weil nur die Konsequenzen der seitherigen Entwicklung ordnend, auf dem Korrespondenzwege erfolgt ist. — Im fernern ist anlässlich eines Spezialfalles zu den Verträgen mit der Grossh. Badischen Staatsbahn betreffend Mitbenutzung der Bahnhöfe Singen, Konstanz und Schaffhausen eine Zusatzbestimmung vereinbart worden, welche die Haftpflichtfolgen ordnet für Beschädigungen im Betriebsdienst, herbeigeführt durch konkurrierendes Verschulden von im ausschliesslichen Dienste einer der beiden Verwaltungen und von im Gemeinschaftsdienst stehendem Personal.

Die im Bahnhöfe Brugg bewerkstelligten Erweiterungsbauten haben im Berichtsjahre zu einer den jetzigen Mitbenutzungsverhältnissen Rechnung tragenden Modifikation des mit dem Direktorium der Centralbahn namens der Aargauischen Südbahn bestehenden Mitbenutzungsvertrages geführt, wonach der Anteil der Aargauischen

Südbahn an der Verzinsung des Anlagekapitals, sowie an den Betriebs- und Unterhaltungskosten der alten Lokomotivremise für so lange einen Sechstel betragen soll, als diese Remise von der Südbahn nicht in vermehrtem Masse benutzt wird, während die Kosten für die neue Lokomotivremise und die Wasserstation, welche von der Südbahn nicht benutzt werden, auf alleinige Rechnung der Nordostbahn fallen. Dagegen fallen die Kosten der übrigen Erweiterungen in die Gemeinschaft.

Durch die bevorstehende bauliche Umgestaltung des Bahnhofes Luzern wird eine Revision des betreffenden Gemeinschaftsvertrages erforderlich. Die bezüglichlichen Verhandlungen zwischen den vier beteiligten Bahnen konnten aber im Berichtsjahre noch nicht aufgenommen werden, weil zuerst die Umbaupläne festzustellen waren. Hinsichtlich der letzteren und der sich in erster Linie daran anschliessenden Erörterung, wie der Kapitalbedarf für den Umbau und dessen künftige Verzinsung gedeckt werden soll, sind im ersten Abschnitt Mitteilungen enthalten.

Wir haben in unserm letztjährigen Bericht ausführliche Mitteilungen über die beiden grossen Eisenbahnunglücke bei Mönchenstein und Zollikofen und über den Zusammenstoss zweier Züge im Bötzberrgtunnel gebracht. Keiner dieser drei Unfälle konnte im Laufe des Berichtsjahres endgültig erledigt werden.

Im allgemeinen darf hier konstatiert werden, dass die Direktion der Jura-Simplon-Bahn die bei ihr aus Anlass der beiden erstgenannten Unfälle geltend gemachten Haftpflichtansprüche in angemessener coulanter Weise behandelt und nur in solchen Fällen den Prozessweg betreten hat, wo ohne unstatthafte Preisgebung der Rechtsstellung der Bahnen hievon nicht abgesehen werden konnte. Als zu weitgehend wurde beim Mönchensteiner Unfall insbesondere der Anspruch betrachtet, dass wegen grober Fahrlässigkeit auf Grund von Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes durch die Bahn nicht allein Ersatz der erweislichen Vermögensnachteile, sondern eine weitergehende Entschädigung geleistet werde; die bezüglichlichen Fälle wurden demgemäss zum gerichtlichen Entscheid gestellt. Es ist bekannt, dass das Bundesgericht als letzte Instanz, im Gegensatz zu den kantonalen Gerichten, diesen Anspruch abgewiesen hat, woneben aber die Haftpflicht der Bahn für den ganzen den Betroffenen entstandenen ökonomischen Nachteil fortbesteht.

Im einzelnen teilen wir mit, dass für den Unfall von Mönchenstein bis 10. Dezember 1892 bezahlt worden sind:

in 90 Verletzungsfällen	Fr. 187,725. 80 Cts.
„ 14 Todesfällen	„ 129,206. 30 „
Total	<u>Fr. 316,932. 10 Cts.</u>

Hiervon hat nach Massgabe des bezüglichlichen Übereinkommens die Jura-Simplon-Bahn vorab zu übernehmen:

den festen Betrag von	Fr. 15,000. — Cts.
5 0/0 des Restes von Fr. 301,932. 10 Cts.	„ 15,096. 60 „
zusammen	<u>Fr. 30,096. 60 Cts.</u>
und es bleiben zu Lasten der Gemeinschaft	„ 286,835. 50 „
wovon auf die Nordostbahn entfallen 25,1616 0/0 =	Fr. 72,172. 40 Cts.

Wert Ende 1892. Unerledigt verblieben auf genannten Termin noch 57 Todesfälle und 82 Verletzungsfälle.

Aus Anlass des Unfalles bei Zollikofen erfolgte die erste Rechnungsstellung auf Ende Juli 1892. Bis dahin waren bezahlt:

für 14 Todesfälle	Fr. 164,662. 10 Cts.
„ 107 Verletzungsfälle	„ 171,841. 10 „
Total	<u>Fr. 336,503. 20 Cts.</u>

Hieran hatten wir, wiederum nach Abzug des Voranteils der Jura-Simplon-Bahn, vereinbarungsgemäss Fr. 76,850. 58 Cts. zu zahlen, Wert Ende 1892. Unerledigt verblieben am 1. August 1892 noch 4 Todesfälle und 14 Verletzungsfälle. — Die aus den beiden Unfällen von uns geleisteten Zahlungen haben wir direkt dem Versicherungsfonds belastet, welcher in der Rechnung pro 1891 im Hinblick auf die genannten Unfälle mit einem ausserordentlichen Zuschuss von Fr. 300,000 bedacht worden ist.

Der am Schlusse des Jahres 1891 noch pendente Fall des anlässlich des Zusammenstosses im Bötztberg-tunnel verletzten Postkondukteurs ist nach Ablauf des Berichtsjahres durch Urteil des Appellationsgerichtes Basel erledigt worden, gemäss welchem wir im Ganzen zu bezahlen haben Fr. 33,178. 15 Cts. Auf Weiterzug dieses Urteilspruches an das Bundesgericht haben beide Teile verzichtet. Hiedurch sind alle aus diesem Zusammenstoss herrührenden Unfallpendenzen erledigt und kann die Abrechnung mit den am Übereinkommen beteiligten Gesellschaften erfolgen. — An die schon 1891 bezahlten Fr. 36,855 sind uns von denselben im Berichtsjahre Fr. 15,537. 94 Cts. vergütet worden, welche Einnahme wir analog mit der erfolgten Ausgabenverrechnung in der Betriebsrechnung unter Kap. V. C. 3 der Ausgaben verbucht haben.

Von den zahlreichen durch den schweizerischen Eisenbahnverband behandelten Angelegenheiten sind einige schon im ersten Abschnitt erwähnt worden. Von den übrigen heben wir nur einzelne hervor, welche grössere Bedeutung haben oder allgemeineres Interesse bieten, und zwar zunächst einige Angelegenheiten betriebstechnischer Natur.

1. Anlässlich der Genehmigung der Vorlagen einzelner Gesellschaften über den Bau neuer Personenwagen hatte das Eisenbahn-Departement wiederholt die Wünschbarkeit betont, dass sich die Normalbahnen über einen einheitlichen Typ von Personenwagen für den Schnellzugsverkehr einigen möchten, um der Mannigfaltigkeit der in den schweizerischen Schnellzügen kursierenden Wagen abzuhefen. Im Verlaufe der Verhandlungen wurde von ihm darauf hingewiesen, dass dieser Mannigfaltigkeit auch in der Weise abgeholfen werden könnte, dass aus dem bestehenden Wagenpark jeder Bahn diejenigen Wagen ausgeschieden und besonders bezeichnet würden, welche für die Cirkulation in schnellfahrenden und durchgehenden Zügen sich eignen. Der Verband gelangte nach eingehender Untersuchung zu dem Resultat, es lasse sich für den schweizerischen Verkehr dermalen ein einheitlicher Personenwagen-Typ für Schnellzüge nicht vorschreiben, und ebenso gehe bei den wechselnden Betriebsbedürfnissen und wegen der Schwierigkeiten, welche daraus für die Dienstabwandlung entstehen würden, eine Ausscheidung und besondere Anschrift des betreffenden vorhandenen Wagenmaterials nicht an; man begnügte sich mit der Vorschrift, dass alle Verwaltungen für den Schnellzugsverkehr das beste hiefür vorhandene Material zu verwenden haben.

2. Das im Jahr 1880 erlassene allgemeine Reglement über den Fahrdienst wurde einer Revision unterzogen. Das revidierte Reglement wird voraussichtlich im laufenden Jahre bereinigt und in Kraft gesetzt werden können.

3. Anlässlich der Behandlung vorstehend erwähnter Angelegenheit wurde im Hinblick auf die jetzigen Bestimmungen über die Stärke der Kuppelungen des Rollmaterials ein Gesuch an das Eisenbahndepartement zu Händen des Bundesrates beschlossen, er möchte bei den beteiligten Staatsregierungen eine periodische Revision der

Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen in Anregung bringen, welche in ihrer jetzigen Fassung durch bundesrätliche Verordnung vom 14. Januar 1887 sowohl für den intern-schweizerischen Verkehr als für den Verkehr mit Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich-Ungarn eingeführt worden sind.

4. Zur Sicherung der Kommunikation zwischen den Eisenbahnfahrzeugen verlangte das Eisenbahndepartement die Anbringung von übereinandergreifenden Übertrittsblechen bei den Personen- und Gepäckwagen. Der Verband beschloss, diesem Verlangen zu entsprechen, in der Meinung, dass diese Übertrittsbrücken sowohl am neu zu erbauenden Material, als auch anlässlich grösserer Reparaturen am alten Material anzubringen seien.

5. Zur Sicherung guter Instandhaltung der Lokomotiven wurde vom Eisenbahndepartement das Begehren gestellt, dass dieselben spätestens nach Zurücklegung eines nach den verschiedenen Serien fixierten Parcours einer Revision zu unterziehen seien und dass, abgesehen von der kilometrischen Leistungsgrenze, jede Lokomotive mindestens alle zwei Jahre einmal revidiert werden müsse. Die Verhandlungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

6. Um für grossen Viehverkehr mit Material genügend versehen zu sein, wurde beschlossen, die künftig zu bauenden gedeckten Güterwagen durchwegs auch für Viehtransport einzurichten.

7. Über den Verlad von Gütern und Tieren wurden einheitliche Vorschriften aufgestellt und dieselben mit dem 1. September in Kraft gesetzt.

8. Zum Zwecke der Durchführung eines bezüglichen Bundesratsbeschlusses ist der Technikerkommission die Frage zur Begutachtung überwiesen worden, wie die Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst durch Einführung periodischer Prüfungen des im Dienste stehenden Personals entsprechend zu ergänzen seien. Die Angelegenheit ist noch pendent.

Wie wir in unserm letzten Bericht andeuteten, wurden in den verschiedenen internationalen Verbänden, an denen wir beteiligt sind, Verhandlungen eingeleitet, um deren reglementarische Bestimmungen mit dem internationalen Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr in Einklang zu bringen, obschon damals noch nicht feststand, dass dasselbe die allseitig vorbehaltene staatliche Ratifikation finden werde. In der Folge hat sich diese Vorsicht der Bahnen vollkommen gerechtfertigt, weil sonst die Frist zwischen dem Austausch der Ratifikationen (September 1892) und dem Inkrafttreten des Übereinkommens (1. Januar 1893) eine gänzlich ungenügende gewesen wäre. Auch so war es nur schwer möglich, über die nötigen Änderungen unter den vielen Beteiligten noch auf Jahresschluss ein Einvernehmen herbeizuführen und die für die Hauptverkehre als nötig erachtete völlige Neuausgabe der Reglemente rechtzeitig genug zur Einführung auf den gesetzten Termin fertig zu stellen. Absolut unmöglich war dabei, vorher noch eingehende Verhandlungen mit den verschiedenen Staatsbehörden zu pflegen. Es hatte dies zur Folge, dass, während die meisten Staaten, so insbesondere das deutsche Reich, der einstweiligen Einführung der neuen Reglemente nichts entgegensetzten, wohl von der Ansicht ausgehend, dass man dem Publikum und den Bahnen für einmal Gelegenheit bieten solle, sich mit den neuen Verhältnissen vertraut zu machen, um zu gelegenerer Zeit die gesammelten Erfahrungen in zweckmässiger Weise zu verwerten, dagegen unsere Aufsichtsbehörde zu dem Begehren einer grössern Zahl von Änderungen, meist bloss formeller Natur oder doch von unerheblicher materieller Tragweite sich veranlasst sah. Die verschiedenen Verbände waren dadurch genötigt, die kaum abgeschlossenen Verhandlungen von Neuem zu beginnen, und wird hierüber nächstes Jahr weiter zu berichten sein.

Das Inkrafttreten des internationalen Übereinkommens machte ferner die Herausgabe eines Nachtrages I zum schweizerischen Transportreglement nötig, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband ausging

und mit einer Instruktion begleitet war. Auch hier wurden einige Punkte beanstandet, worüber die Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde noch schweben.

Nachdem auf den Eisenbahnen von Österreich und Ungarn schon seit 1. Oktober 1891 die mitteleuropäische Zeit, d. h. die Zeit des 15. Grades östlich von Greenwich, eingeführt worden war, ist mit dem 1. April 1892 auch bei sämtlichen süddeutschen Bahnverwaltungen, mit Inbegriff derjenigen von Elsass-Lothringen, die gleiche Neuerung ins Leben getreten und zwar sowohl für den internen Eisenbahndienst als auch für den Verkehr mit dem Publikum. Der schweizerische Eisenbahnverband ist infolge dessen dieser Frage ebenfalls näher getreten und hat, von der Ansicht ausgehend, dass in der Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung für möglichst grosse Gebiete und in Fixierung der unvermeidlich bleibenden Differenzen auf ganze oder halbe Stunden eine bedeutende Erleichterung für das gesamte Verkehrswesen und ein erheblicher Kulturfortschritt zu erblicken sei, dem Post- und Eisenbahndepartement nachfolgende Resolutionen unterbreitet:

1. Die Konferenz des Eisenbahnverbandes spricht sich einstimmig für die Einführung einer Einheitszeit (Stundenzonenzeit) bei den schweizerischen Eisenbahnen, der Post- und der Telegraphenverwaltung sowohl im innern Dienst als gegenüber dem Publikum aus.

2. Die Mehrheit der Verwaltungen ist für die Annahme der mitteleuropäischen Zeit, weil der grössere Teil der Schweiz in diese Zone fällt, und weil auf diese Weise für den grössern Teil der Grenzbevölkerung die Übereinstimmung mit dem Ausland erzielt wird.

3. Die Verwaltungen des Eisenbahnverbandes sind bereit, die einheitliche Zonenzeit auf den Zeitpunkt eines Fahrplanwechsels einzuführen und die Fahrplanentwürfe auf dieser neuen Basis vorzulegen.

Der Bundesrat hat sich mit dieser Anregung einverstanden erklärt, und die eidgenössischen Räte haben hierüber Beschlüsse gefasst, welche die baldige Vornahme der von den Bahnen angeregten Änderung, wenigstens soweit die öffentlichen Verkehrsanstalten in Betracht kommen, ermöglichen dürften.

Die Frage der Revision der Personentarife der schweizerischen Bahnen ist im Berichtsjahre nicht weiter verfolgt worden, da die sämtlichen Verwaltungen darüber einig waren, dass die gegenwärtige Periode der ausserordentlichen Zunahme der Betriebsausgaben es nicht erlaube, solche Projekte ernstlich für einen näher liegenden Zeitpunkt in Aussicht zu nehmen.

Die Vereinbarung der Bundesbehörden mit denjenigen der anschliessenden Staaten über die bei Leichentransporten aus einem Staatsgebiet in das andere zu beobachtenden Polizeivorschriften und Formalitäten hat zur Erstellung eines Spezialtarifs für solche Transporte im schweizerischen und internationalen Verkehre Anlass gegeben, wodurch diese Angelegenheit eingehend und einheitlich geordnet wurde und die bisher oft vorgekommenen Beanstandungen vermieden werden.

Die weitere Mitwirkung der Jura-Simplonbahn bei der Erstellung der Verkehrsstatistik nach Warengattungen (Tabelle 8 des Geschäftsberichts) konnte nur durch eine neue Vereinbarung erheblich gemacht werden, welche einen Teil der bisher der genannten Verwaltung obliegenden Arbeiten den übrigen Verwaltungen zuteilt.

Die Eröffnung der Linie Koblenz-Stein hatte mehrfache Veränderungen in der Intradierung des in Betracht kommenden deutsch-schweizerischen Güterverkehrs zur Folge. Zwischen den Routen Stein-Frick-Brugg-Bülach und Stein-Koblenz-Bülach fand die Ausscheidung des bisher über erstere Route gegangenen Güterverkehrs nach dem Prinzip der kürzesten Route statt. Unsere weitem Bestrebungen, bei diesem Anlasse eine erheblich grössere

Beteiligung der Route Basel S.-C.-B.-Koblenz am fraglichen Güterverkehr auf Kosten der Routen über Waldshut und Singen zu erzielen, hatten nur einen bescheidenen Erfolg; denn einerseits ist die Abkürzung durch die neue Route gegenüber den genannten ältern Routen keine sehr erhebliche und das Verkehrsgebiet, für welches sie in Betracht kommen kann, ein sehr beschränktes, und andererseits musste das Interesse an der Erhaltung der s. Z. nach langwierigen Verhandlungen zu Stande gekommenen Vereinbarungen mit den deutschen Bahnen über die Instradierung des übrigen, quantitativ viel bedeutenderen Verkehrs mit der Ostschweiz in Betracht gezogen werden.

Veranlasst durch Eingaben aus den betreffenden Produktionskreisen wurde die Zahl der bestehenden schweizerischen Spezialtarife durch die Erstellung von Exporttarifen für Käse und Holzstoff in Wagenladungen vermehrt. Dagegen wurde vom Verband eine Eingabe des schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins an den schweizerischen Eisenbahnverband um allgemeine Reduktion der Kohlentarife ablehnend beschieden, weil die dermalige finanzielle Situation der Bahngesellschaften eine allgemeine Massnahme von solchem Belange nicht gestattet und zudem da, wo längere schweizerische Strecken in Frage sind und somit die Reduktion der normalen Kohlentaxen einen in etwelchen Betracht kommenden Betrag zu versprechen scheint, infolge Konkurrenz ausländischer Linien ermässigte Taxen bereits in bedeutendem Umfang bestehen, wenigstens im Verkehr nach der Ostschweiz.

Im Übrigen wurde sowohl für den schweizerischen als für den internationalen Verkehr eine grosse Zahl von Tarif-Erstellungen und -Änderungen nötig, deren spezielle Ausführung hier zu weit führen würde.

Die Frage der Vermehrung des Güterwagenparks hat den schweizerischen Wagenverband im Laufe des Berichtsjahres weiter beschäftigt und konnte zu einem gedeihlichen Abschluss gebracht werden. Nicht nur wurde eine Einigung auf Grund der in den Monaten März bis Oktober 1891 erstellten Statistik über die Beschaffung weiterer 1000 Güterwagen erzielt und damit ein Bestand von rund 9400 Wagen gesichert, sondern man ging mit Rücksicht auf die gesammelten Erfahrungen und auf den Umstand, dass im Laufe des letzten Jahres sämtliche vom Syndicat Industriel gemieteten 311 gedeckten Güterwagen an die Eigentümerin zurückgegeben wurden, noch einen Schritt weiter und beschloss unter Zustimmung aller in Frage kommenden Verwaltungsorgane, den Park bis Ende 1894 auf rund 10,000 Stück zu vermehren, mit der weitem Verpflichtung aller Verbandsverwaltungen, den Park auf jener Höhe zu erhalten, weshalb aller Abgang ohne Weiteres durch neues Material, vorzugsweise gedeckte Wagen und offene Wagen mit hohen Seitenwänden, zu ersetzen sei. Damit dürfte allen zur Zeit berechtigten Anforderungen des Verkehrs in vollem Umfange entsprochen sein. Nach dem bezüglichlichen als Kompromiss der Verbandskonferenz anzusehenden Verteiler des neu anzuschaffenden Materiales entfielen auf die Nordostbahn 171 Wagen, wovon $\frac{5}{6}$ gedeckte und $\frac{1}{6}$ offene sein sollen; diese sämtlichen Wagen sind bestellt und kommen schon dieses Jahr bis zum Herbst successiv zur Ablieferung.

Der Wagenverband beanspruchte wiederholt gegenüber den ausländischen, am internationalen Wagenübereinkommen beteiligten Bahnen die Befreiung von Entrichtung der Zeitmiete und Verzögerungsgebühren für Wagen, welche zufolge des schweizerischen Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 an Sonn- und Feiertagen in ihrem Lauf aufgehalten sind, da der fragliche Zwang als höhere Gewalt im Sinne des Wagenregulatives aufzufassen sei. Diese Begehren wurden vorab von der Belgischen Staatsbahn abgelehnt und der Entscheid der schiedsrichterlichen Kommission des internationalen Verbandes angerufen, welche Kommission kurzerhand zu Ungunsten der schweizerischen Bahnen entschieden hat. Trotz formeller Anfechtbarkeit dieses Schiedsspruches wurde derselbe anerkannt und im fernern die hiedurch präjudizierten Forderungen der deutschen Vereinsbahnen und der italienischen Bahnen gutgeheissen. Gleichzeitig aber wurde beschlossen, die verschiedenen mit den fremden Bahnen bestehenden Über-

einkommen betreffend gegenseitige Benutzung der Güterwagen auf Ende Juni d. J. zu künden, unter Erklärung der Geneigtheit, zu Verhandlungen Hand zu bieten, welche bezwecken, den gegenseitigen Wagenaustausch in einer den jetzigen Verhältnissen besser entsprechenden Weise zu ordnen. Eine erstmalige konferenzielle Behandlung mit dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat noch zu keinem greifbaren Resultat geführt. Wir werden in unserm nächsten Berichte hierauf zurückzukommen haben.

III. Finanzverwaltung.

Die am Schlusse des Vorjahres noch nicht zum Austausch gegen Inhaberaktien gebrachten 10 Stück Namensaktien unserer Gesellschaft konnten auch im Berichtsjahre nicht umgetauscht werden, weil deren Besitzer sich überseeisch aufhalten und bis jetzt nicht zum Umtausch haben bewegen werden können.

Das für 1892 dividendenberechtigte Gesellschaftskapital beträgt unverändert

Fr. 42,000,000 in 84,000 Stammaktien,
 „ 26,000,000 „ 52,000 Prioritätsaktien,
 Fr. 68,000,000 in 136,000 Aktien.

Auf die im Juni 1891 neu emittierten 14,000 Stammaktien ist per 31. Dezember 1892 die letzte Einzahlung von Fr. 250 per Aktie geleistet worden, so dass das volleinbezahlte und dividendenberechtigte Aktienkapital auf 1. Januar 1893 Fr. 75,000,000 in 150,000 Aktien betragen wird.

Wie schon im letzten Geschäftsberichte hervorgehoben wurde, war durch die ordentliche Generalversammlung vom 29. Juni 1892 über die Liquidation der zu Ende 1891 auf Fr. 2,000,000 gebrachten „Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals“ zu verfügen. Wir verweisen über den gefassten Beschluss und die dafür massgebenden Gesichtspunkte auf den beigefügten Bericht des Verwaltungsrates, und heben daraus hier nur hervor, dass allerseits als zweckmässig anerkannt wurde, die Liquidation in Verbindung mit der in den Statuten vorgesehenen Erhöhung des Aktienkapitals auf 80 Millionen Franken durchzuführen.

Gemäss Emissionsprospekt vom 20. August 1892 fand die öffentliche Subskription auf die hienach zum Nennwert auszugebenden 10,000 Stammaktien vom 12. bis 16. September 1892 statt und hatte folgendes Ergebnis:

1. Durch Inhaber von Gutscheinen und Certifikaten wurden in Ausübung des ihnen eingeräumten Vorzugsrechtes angemeldet und gezeichnet:

	Gutscheine zu Fr. 12. 50	Certifikate zu Fr. 175. —	Aktien	Total
a) bei schweizerischen Subskriptionsstellen	23,366		= 1,669	
		4,101	= 4,101	5,770
b) bei deutschen	12,726		= 909	
		2,781	= 2,781	3,690
	<u>36,092</u>	<u>6,882</u>		
			Übertrag Aktien	9,460

	Übertrag Aktien	9,460
2. In freier Subskription wurden gezeichnet:		
	Zahl der Subskribenten	Zahl der Aktien
a) bei schweizerischen Subskriptionsstellen	373	16,537
b) bei deutschen „	136	11,388
	509	27,925

Da hiefür bloss noch 540
Aktien zur Verfügung blieben, ist dieser Rest 51,7 mal gezeichnet worden. Von den 540 Aktien wurde den 509 Subskribenten je eine abgegeben und die restlichen 31 Stück zu etwelcher Aufbesserung der Zuteilung an alte Aktionäre verwendet.

Total der neu ausgegebenen Aktien 10,000

Bis Ende Dezember 1892 wurden davon unter Verrechnung der im Prospekte vorgesehenen 4 1/2 0/0 Marchzinse 4,600 Aktien voll liberiert und dagegen auf den Inhaber lautende, vom 1. Oktober 1892 datierte Interimsaktien, mit Zinscoupons pro 1893 zu Fr. 22. 50 versehen, aushingegen. Auf die übrigen 5,400 Aktien, wofür auf den Namen lautende Interimsscheine zu Fr. 175 ausgestellt worden sind, kann die Resteinzahlung von Fr. 325 per Aktie jederzeit stattfinden; bis längstens am 31. Dezember 1893 muss aber die Liberierung auch dieser Titel vollzogen sein.

Aus den gemäss Ziffer III litt. c des Beschlusses der Generalversammlung vom 29. Juni 1892 aus der „Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals“ reservierten und zunächst zur Bestreitung der Liquidations- und Emissionskosten bestimmten Fr. 90,000. — haben wir im Berichtsjahr gedeckt:

Fr. 6,200. 85 Cts. Restbetrag der Emissionskosten für die im Jahre 1891 emittierten 14,000 Stammaktien,
„ 31,967. 73 „ erste Kosten der Liquidation der Rücklage und der Emission der im Berichtsjahr ausgegebenen 10,000 Stammaktien,

Fr. 38,168. 58 Cts. Den Restbetrag von Fr. 51,831. 42 Cts. haben wir auf „Conto pro Diversi“ übertragen bis zu dem auf Ende 1893 vorzunehmenden Abschluss der Rechnung über die Kosten der 1892er Aktien-Emission, um alsdann nach Vorschrift des genannten Beschlusses den noch verbleibenden Saldo der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnungen beizufügen.

Wie schon letztes Jahr berichtet wurde, haben wir uns mit der Regierung des Kantons Zürich, in Ausführung des Vertrages vom 5. Mai 1873, über die Auslösung des Kantons und seiner Unterbeteiligten von der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern gegen 4 1/2 0/0ige Nordostbahnobligationen auf Ende 1891 verständigt. Diese Titel mussten in die gleiche Rechtsstellung gebracht werden wie die frühere Beteiligung des Kantons Zürich an der genannten Unternehmung und waren daher in das im Jahre 1878 für Nordostbahnleihen bis zur Höhe von Fr. 160,000,000 bewilligte Pfandrecht einzubeziehen. Es bestanden Ende 1890 an Obligationen der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern noch

4,748 Stück	im Nominalbetrage von	Fr. 2,374,000. —
	wovon aber die schon früher durch die Nordostbahn erworbenen und unter ihren Wertschriften gebuchten, nunmehr bei diesen abzuschreibenden	
1,073 „	im Nominalbetrage von	„ 536,500. —
	abgehen; einzulösen blieben also	
	3,675 Stück im Nominalbetrage von	Fr. 1,837,500. —

wovon auf den Kanton selbst 3350, auf unterbeteiligte Gemeinden und Privaten 325 Obligationen entfielen. An deren Stelle wurden für den Kanton Zürich 1,675 Stück Nordostbahnobligationen zu Fr. 1000 und für die Gemeinden und Privaten 325 Obligationen zu Fr. 500 ausgestellt, welche Titel nach Ablauf von 12 Jahren heimzuzahlen sind. Dieses neue Anleihen von Fr. 1,837,500 wurde ins eidgenössische Pfandbuch mit Pfandrechte ersten Ranges eingetragen.

Von den im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten, von früheren gekündigten Anleihen noch ausstehenden und noch nicht im Pfandbuche gelöschten Obligationen im Nominalbetrage von Fr. 3000 wurde im laufenden Jahre (14. Februar 1893) die Obligation Nr. 1349 des 4 0/0 Anleihens vom 1. Oktober 1860 eingelöst, so dass von solchen alten Titeln noch ausstehen:

a)	Von dem auf 1. Oktober 1886 gekündigten 4 1/2 0/0 Gemeinschaftsanleihen vom 1. April 1874: 2 Obligationen Nr. 46,654 und 51,391 zu Fr. 500	Fr. 1000. —
b)	Von dem auf 28. Februar 1887 gekündigten 4 0/0 Anleihen vom 1. Juni 1862: 1 Obligation Nr. 72 zu	„ 1000. —
c)	Von dem auf 31. Mai 1888 gekündigten 4 0/0 Anleihen vom 1. Oktober 1860: 1 Obligation Nr. 4852 zu	„ 500. —
	Summe der zur Zeit noch ausstehenden Obligationen	Fr. 2500. —

Die Löschung der eingelösten Obligation Nr. 1349 im Eisenbahnpfandbuche wird bei gegebenem Anlasse erfolgen.

Im Berichtsjahre gestaltete sich der Verkehr auf dem eidgenössischen Eisenbahnpfandbuche folgendermassen :

1. Neue Pfandbucheinträge gemäss Bewilligung des Bundesrates vom 30. Mai 1892.

a)	Das bereits erwähnte, an Stelle der früheren Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern getretene 4 1/2 0/0 Anleihen vom 1. Januar 1892, bestehend in 1675 Obligationen Nr. 1--1675 zu Fr. 1000 =	Fr. 1,675,000. —
	325 „ „ 1676—2000 zu „ 500 =	„ 162,500. —
	2000 Titel im Nominalbetrage von	Fr. 1,837,500. —
b)	Restbetrag des 4 0/0 Anleihens von 20 Millionen Franken vom 1. Oktober 1886, 4000 Obligationen Nr. 256,001—260,000 zu Fr. 500 =	„ 2,000,000. —
c)	Restbetrag des 4 0/0 Anleihens von 87 Millionen Franken vom 1. Oktober 1887, 560 Obligationen Nr. 173,441—174,000 zu Fr. 500 =	„ 280,000. —

Die Titel der beiden vorstehend aufgeführten 4 0/0 Anleihen erschienen bisher in der Bilanz unter Abschnitt VIII, Ziffer 2, b und c, als „Noch nicht ins Pfandbuch eingetragene Obligationen“ und werden nunmehr, nachdem deren Eintrag in dasselbe vollzogen wurde, dem Titel „Eigene Wertpapiere“, Wert 31. Dezember 1892, einverleibt.

2. Löschungen am Pfandbuche.

Nachdem die Auswechslung der Obligationen der ehemaligen Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern gegen die neuen 4 1/2 0/0 Nordostbahnobligationen durchgeführt war, konnte die Löschung der ersteren am 7./8. Februar 1893 vorgenommen werden und zwar:

3,675	Titel zu Fr. 500 nominell	Fr. 1,837,500. —
1,073	„ „ „ 500 „	„ 536,500. —
4,748	Titel zu Fr. 500 im Betrage von	Fr. 2,374,000. —

Die letzterwähnten 1073 Obligationen wurden, wie schon bemerkt, im Konto „Eigene Wertpapiere“ abgeschrieben.

Hinsichtlich der im Jahre 1892 stattgefundenen Bewegungen des Kapitalverkehrs bringen wir nachfolgend einen Auszug aus der Bilanz per 31. Dezember 1892 über diejenigen Konti derselben, welche im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung oder Verminderung des Kapitals erfahren haben. Nach der Rechnung V „Kapitalverkehr“ beträgt

der Aktivsaldo aus dem Jahr 1891	Fr. 15,875,026. 49 Cts.
der Aktivsaldo vortrag auf das Jahr 1893	„ 12,757,059. 26 „

Es ergibt sich somit eine Verminderung der „Verfügbaren Mittel“ von . . . Fr. 3,117,967. 23 Cts.

Die anschliessende Tabelle giebt den Nachweis über diese Verminderung der Aktiven bezw. der verfügbaren Mittel.

Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1892

verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1891
über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1892 gegen 1891			
	1891		1892		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren. Vermehrung:								
I. Verwendungen zu Bauzwecken:								
a) Übertrag der Bauverwendungen für Zürich-Zug-Luzern	—	—	11,802,559	78	11,802,559	78	—	—
b) Ausgaben für das bisherige Netz	142,633,059	20	144,906,873	07	2,273,813	87	—	—
c) Ausgaben für neue N. O. B.-Linien	8,211,522	68	13,598,593	91	5,387,071	23	—	—
d) Unvollendete Bauobjekte	1,360,051	52	3,071,597	57	1,711,546	05	—	—
2. Beteiligung bei anderen Bahnunternehmungen:								
a) bei der Bötzbahn	11,729,000	—	11,814,000	—	85,000	—	—	—
b) bei der Linie Koblenz-Stein	1,350,000	—	2,250,000	—	900,000	—	—	—
c) bei der Aargauischen Südbahn	5,925,000	—	5,975,000	—	50,000	—	—	—
d) bei der Sihlthalbahn	60,000	—	100,000	—	40,000	—	—	—
Verminderung:								
3. Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital	3,682,500	—	1,755,000	—	—	—	1,927,500	—
4. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern (vide 1. a)	12,000,000	—	—	—	—	—	12,000,000	—
5. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,157,547	16	2,130,507	49	—	—	27,039	67
6. Zu amortisierende Verwendungen	17,950,825	50	17,446,841	47	—	—	503,984	03
	207,059,506	06	214,850,973	29	22,249,990	93	14,458,523	70
B. Kreditoren. Vermehrung:								
1. Emission neuer Stammaktien	—	—	5,000,000	—	5,000,000	—	—	—
2. 4 1/2% Anleihen vom 1. Januar 1892 (an Stelle der konvertierten Z-Z-L-Obligationen)	—	—	1,837,500	—	1,837,500	—	—	—
3. Subventionsdarlehen:								
Subvention für die rechtsufrige Zürichseebahn	3,950,000	—	4,130,000	—	180,000	—	—	—
ditto für die Linie Thalweil-Zug	—	—	1,630,000	—	1,630,000	—	—	—
ditto für die Linie Etzweilen-Schaffhausen	—	—	400,000	—	400,000	—	—	—
Verminderung:								
4. Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals	2,000,000	—	—	—	—	—	2,000,000	—
5. Obligationen der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern	2,374,000	—	—	—	—	—	2,374,000	—
	8,324,000	—	12,997,500	—	9,047,500	—	4,374,000	—
Rekapitulation.								
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“ . . . . .	. . . . .	. . . . .	22,249,990	93	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Summe der Verminderung der „Kreditoren“ . . . . .	. . . . .	. . . . .	4,374,000	—	26,623,990	93	. . . . .	. . . . .
Hievon ab:								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“ . . . . .	. . . . .	. . . . .	14,458,523	70	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“ . . . . .	. . . . .	. . . . .	9,047,500	—	23,506,023	70	. . . . .	. . . . .
Netto-Verminderung der verfügbaren Mittel, laut nebenstehendem Nachweis . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	3,117,967	23

Nachweis über die Verminderung der Aktiven der Bilanz pro 1892
gegenüber den Aktiven im Jahr 1891.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1892 gegen 1891			
	1891		1892		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.								
I. Verfügbare Mittel.								
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	6,256,221	53	7,035,005	68	778,784	15	—	—
2. Wertschriften	21,650,917	—	16,958,275	—	—	—	4,692,642	—
3. Entbehrliche Liegenschaften:								
a) Liegenschaften-Konto der Nordostbahn . . .	939,045	94	924,060	94	—	—	14,985	—
b) Liegenschaften-Konto Enge, Villenquartier .	85,126	13	32,060	26	—	—	53,065	87
4. Materialvorräte:								
a) Materialkonto	1,428,041	94	1,532,202	03	104,160	09	—	—
b) Materialrechnung des Ober-Ing. für d. Betrieb	1,742,212	23	1,858,515	83	116,303	60	—	—
c) Werkstätte-Konto	504,128	75	556,204	18	52,075	43	—	—
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	176,207	32	198,117	65	21,910	33	—	—
	32,781,900	84	29,094,441	57	1,073,233	60	4,760,692	87
Hievon ab:								
Vermehrung der Aktiven					—	—	1,073,233	60
Restbetrag gleich der Verminderung der Aktiven . .					—	—	3,687,459	27
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	2,722,484	84	1,819,561	02	—	—	902,923	82
2. Spezialfonds	8,942,847	25	9,138,277	82	195,430	57	—	—
3. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,308,117	40	1,701,882	97	393,765	57	—	—
4. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	3,933,424	86	3,677,660	50	—	—	255,764	36
	16,906,874	35	16,337,382	31	589,196	14	1,158,688	18
Hievon ab:								
Vermehrung der Passiven					—	—	589,196	14
Restbetrag gleich der Verminderung der Passiven .					—	—	569,492	04
Rechnungsabschluss.								
Die Verminderung der „Aktiven“ beträgt					3,687,459	27		
Hievon ab:								
Die Verminderung der „Passiven“, betragend . .					569,492	04		
Nettoverminderung der Aktiven im Jahre 1892 . .							3,117,967	23

Anschliessend an den vorstehenden Bilanzauszug geben wir nachfolgend noch den Nachweis der anderen, im Berichtsjahr einen Kapitalverkehr aufweisenden Positionen.

Nachweis zur Bilanz auf 31. Dezember 1892.

A. Aktiven.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

a) Bisheriges Netz.

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

Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 639,104. 05 Cts.	
Rollmaterial	„ 2,001,821. 12 „	
Mobiliar und Gerätschaften	„ 41,892. 56 „	
		Fr. 2,682,817. 73 Cts.

Davon gehen ab die Erlöse und Rückerstattungen auf:

Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 111,991. 48 Cts.	
Rollmaterial	„ 285,966. 22 „	
Mobiliar und Gerätschaften	„ 11,046. 16 „	
		„ 409,003. 86 „

Verbleiben als Netto-Bauausgaben pro 1892 Fr. 2,273,813. 87 Cts.

Hiezu kommen infolge Einverleibung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern in die Nordostbahn mit 1. Januar 1892 die auf diese Linie verwendeten Bauausgaben, lt. Titel IV „Debitoren“ der Bilanz pro 31. Dezember 1891 betragend . . . „ 11,802,559. 78 „

Summe der Ausgaben pro 1892 Fr. 14,076,373. 65 Cts.

b) Neue Linien.

Für den Bau neuer Linien wurden nach Rechnung IV verwendet:

Rechtsufrige Zürichseebahn	Fr. 4,343,364. 67 Cts.
Dielsdorf-Niederweningen	„ 71,708. 60 „
Thalweil-Zug	„ 807,562. 27 „
Etzweilen-Schaffhausen	„ 134,846. 76 „
Eglisau-Schaffhausen	„ 29,588. 93 „

Summe der Ausgaben pro 1892 Fr. 5,387,071. 23 Cts.

In Abschnitt V, Ziffer 2 finden sich über den Bau dieser Linien nähere Mitteilungen.

c) Unvollendete Bauobjekte.

Als grössere Bauobjekte, welche als „unvollendet“ auf das Jahr 1893 übertragen werden müssen, sind zu verzeichnen:

1. Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes Romanshorn	Fr.	492,805. 57 Cts.
2. Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen, infolge Einführung der neuen Linien	"	336,726. 46 "
3. Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes Winterthur	"	674,508. 25 "
4. Verlegung der Einführung der Winterthurer Linie in den Bahnhof Zürich (Viaduktbauten)	"	836,598. 17 "
Sonstige Bauten im Bahnhof Zürich	"	114,009. 90 "
5. Erstellung und Einrichtung eines Maschinendepots im Bahnhof Brugg	"	177,822. 07 "
6. Stationserweiterung in Koblenz, infolge Einführung der Linie Koblenz-Stein	"	167,807. 08 "
7. Erstellung von 3 Wärter-Wohnhäusern auf offener Bahn	"	12,739 83 "
8. Erstellung von elektrischen Glockensignalen auf offener Bahn	"	83,474. 80 "
9. Erstellung von elektrischen Kontrollapparaten für Signalscheiben auf Stationen	"	3,665. 96 "
10. In Lieferung begriffenes Rollmaterial (Radsätze für Personenwagen)	"	31,363. 23 "
11. Verschiedene andere noch nicht vollendete kleinere Objekte	"	140,076. 25 "
Die daherigen Bauausgaben betragen per 31. Dezember 1892	Fr.	<u>3,071,597. 57 Cts.</u>

II. Beteiligung der Nordostbahn bei andern Bahnunternehmungen.

Für Bauten an den nachbezeichneten Linien hatte die Nordostbahn im Berichtsjahre folgende Einzahlungen zu leisten :

a) Bötzberrgbahn.

23. Einzahlung am 1. Juli 1892 Fr. 85,000. —

b) Linie Koblenz-Stein.

10. Einzahlung am 1. Februar 1892 Fr. 450,000. —

11. Einzahlung am 1. Juli 1892 " 450,000. —

" 900,000 —

c) Aargauische Südbahn.

38. Einzahlung am 11. August 1892 " 50,000. —

Zusammen Fr. 1,035,000. —

Hiezu kommt :

d) Sihlthalbahn.

Resteinzahlung auf die Beteiligung der Nordostbahn, am 1. Februar 1892 " 40,000. —

Total der Beteiligungen Fr. 1,075,000. —

Die gleichen unter litt. a bis c erwähnten Beträge wurden auch von der Schweizerischen Centralbahn einbezahlt.

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

a) Dampfboote auf dem Bodensee.

Anschaffung des Halbsalondampfers „Säntis“ Fr. 233,552. 75 Cts.

Übertrag Fr. 233,552. 75 Cts.

b) Dampfboote auf dem Zürichsee.

Wertabschreibung auf der Werftanlage in Wollishofen	Fr.	42,479. 52 Cts.	
auf sechs Raddampfern	„	184,883. 30 „	
auf dem Salonboot „Helvetia“	„	30,000. — „	
auf dem Mobiliar	„	5,121. 40 „	
			Fr. 262,484. 22 Cts.
Hievon ab:			
Anschaffung von zwei hölzernen Schleppschiffen	„	2,353. — „	
			Fr. 260,131. 22 Cts.

c) Imprägnieranstalt.

Gutschrift für im Jahr 1892 gewonnenes Geleisematerial, infolge Abbruchs und Verlegung derselben wegen Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn und der Winterthurer Linie in den Bahnhof Zürich	„	461. 20 „	„ 260,592. 42 „
			Fr. 27,039. 67 Cts.

IV. Zu amortisierende Verwendungen.

Die an diesem Konto in Abzug fallende IX. Amortisationsquote pro 1892 im Betrage von Fr. 540,000. — ist im Amortisationsplane vorgesehen.

Mit Einwilligung des Eisenbahndepartementes ist ein Teil der frühern Bauverwendungen auf die Linie Eitzweilen-Schaffhausen auf den neuen Baukonto dieser Linie mit Fr. 20,000. — übergetragen und demgemäss obiger Amortisations-Konto um diesen Betrag reduziert worden.

Dagegen wurden ihm gemäss den Bestimmungen des Protokolls über die Bereinigung des Baukonto der Nordostbahn vom 8. April 1885 neu hinzugefügt Fr. 56,015. 97 Cts. als Abschreibung des Wertes der anlässlich der Geleiseerweiterung im Rangierbahnhof Zürich im Jahre 1891 beseitigten Bauobjekte, abzüglich des Wertes des wieder zur Verwendung gelangten Abbruchmaterials.

V. Verfügbare Mittel.

Der Bestand der verfügbaren Mittel hat im Laufe des Berichtsjahres infolge der Bauverwendungen für das bisherige Netz und für die neuen Linien eine erhebliche Verminderung erfahren, die gedeckt wurde einerseits aus den Rückzahlungen der unter den Wertpapieren aufgeführten, im Jahre 1892 kündbar gewordenen Obligationen von schweizerischen Bank- und Kreditinstituten und aus dem Erlöse von aus freier Hand verkauften ausländischen und Nordostbahn-Obligationen, andererseits aus den im Berichtsjahr erfolgten Einzahlungen auf die Stammaktien, Emission 1891, und auf die Subventionsdarleihen.

Wie wir im letztjährigen Bericht in Aussicht gestellt, haben wir unsere Aktienbeteiligungen bei dem neuen Theater und der neuen Tonhalle in Zürich auf wesentlich reduzierte Ansätze neu gewertet und die daraus sich ergebende Abschreibung aus dem Gewinn auf den im Jahre 1892 verkauften Wertpapieren gedeckt; dagegen haben

wir davon Umgang genommen, die Kurse unserer übrigen Titel einer neuen Wertung zu unterziehen, obgleich im Monat Dezember 1892 die Kurse derselben zum grössten Teil höher standen als unsere Inventaransätze.

a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben.

Der Kassasaldo, einschliesslich der Chèqueguthaben bei drei Banken in Zürich und Basel, betrug am 31. Dezember 1891	Fr. 920,933. 40 Cts.
Dazu kam im Jahr 1892 ein Verkehr im Soll der Kasse von	„ 70,608,619. 25 „
	<u>Fr. 71,529,552. 65 Cts.</u>
Davon ab:	
Der Umsatz des Kassa- und Chèqueverkehrs im Haben von	„ 70,444,718. 12 „
Es ergibt sich somit auf 31. Dezember 1892 ein Kassabestand, einschliesslich Chèqueguthaben, im Betrage von	Fr. 1,084,834. 53 Cts.
Hiezu kommt:	
1. Der Bestand des Wechselportefeuille	Fr. 4,950,171. 15 Cts.
2. Separat-Konto bei der Schweizerischen Kreditanstalt, bestehend in einem 4 0/0-Darleihen an dieselbe vom 18. Juli 1890	„ 1,000,000. — „
	<u>„ 5,950,171. 15 „</u>
Total	Fr. 7,035,005. 68 Cts.

Hinsichtlich der in Wechseln und Oblighi angelegten Gelder und ihres Ertrages geben wir nachfolgende Zusammenstellung:

Bestand des Portefeuille am 31. Dez. 1891	Fr. 4,335,288. 13 Cts.	} Nebiger Saldovortrag ist wie folgt angelegt:	zu 2 1/4 0/0 Diskonto	Fr. 545,000. — Cts.
Eingang im Jahr 1892	„ 18,214,100. 83 „		„ 2 3/8 0/0 „	„ 450,000. — „
	<u>Fr. 22,549,388. 96 Cts.</u>		„ 2 1/2 0/0 „	„ 796,000. — „
Ausgang im Jahr 1892	„ 17,599,217. 81 „		„ 2 5/8 0/0 „	„ 832,032. 35 „
			„ 2 3/4 0/0 „	„ 1,631,723. — „
			„ 2 7/8 0/0 „	„ 329,000. — „
Bestand des Portefeuille am 31. Dez. 1892	Fr. 4,950,171. 15 Cts.		„ 3 0/0 „	„ 176,415. 80 „
			„ 3 3/8 0/0 „	„ 190,000. — „
Ertrag Fr. 154,067. 96 = 2,74 0/0 im Durchschnitt.			zu 2,64 0/0 (Durchschnitt)	<u>Fr. 4,950,171. 15 Cts.</u>

b) Wertschriften.

Die eigenen Wertpapiere betragen laut Bilanz am 31. Dezember 1891	Fr. 19,370,917. — Cts.
Dazu kommen die nunmehr ins Pfandbuch eingetragenen, Wert 31. Dezember 1892 auf diesen Konto übernommenen Nordostbahn-Obligationen:	
<i>a)</i> des 4 0/0 Anleihens vom 1. Oktober 1886	Fr. 2,000,000. — Cts.
<i>b)</i> des 4 0/0 Anleihens vom 1. Oktober 1887	„ 280,000. — „
	<u>„ 2,280,000. — „</u>
Total	Fr. 21,650,917. — Cts.

Übertrag Fr. 21,650,917. — Cts.

Hievon gingen im Berichtsjahr aus :

	Inventar-Wert
<i>a) infolge Verkaufs:</i>	
die 4 0/0 Obligationen der Stadt Rom (Gold) Serie IV .	Fr. 106,400. — Cts.
die 4 0/0 Obligationen der Stadt Mailand	„ 195,600. — „
von den 4 0/0 Obligationen der Nordostbahn, vom Anleihen vom 1. Juni 1888	„ 1,858,000. — „
	<u>Fr. 2,160,000. — Cts.</u>
<i>b) Rückzahlungen infolge Auslosung und Kündigung:</i>	
3 1/4 0/0 Obligationen schweiz. Bankinstitute	Fr. 700,000. —
3 1/2 0/0 desgleichen	„ 500,000. —
3 3/4 0/0 desgleichen	„ 400,000. —
4 0/0 desgleichen	„ 400,000. —
4 0/0 Schuldbriefe u. ausgeloste Obligationen	„ 14,042. —
	<u>„ 2,014,042. — „</u>
<i>c) Abtretung an Spezial-Kassen:</i>	
an Pensions- und Hilfskasse, 4 0/0 Schuldbriefe und Bank-Obligationen	Fr. 366,100. —
an Krankenkasse, 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen von 1888	„ 8,000. —
an Konto „Barkautionen von Angestellten“, 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen von 1888	„ 1,500. —
an Kautionskasse der Güterarbeiter, 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen von 1888	„ 5,000. —
	<u>„ 380,600. — „</u>
<i>d) Abschreibung der Obligationen der ehemaligen Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern infolge Ein- verleibung dieser Linie in die Nordostbahn per 1. Ja- nuar 1892</i>	<u>„ 536,500. — „</u>
	<u>„ 5,091,142. — „</u>
	<u>Fr. 16,559,775. — Cts.</u>
Hiezu kommen für Ankäufe:	
4 0/0 Obligationen der Gotthardbahn Serie IV à 101 0/0 .	Fr. 303,000. — Cts.
4 0/0 Schuldbriefe auf Liegenschaften und Beteiligung bei der neuen Tonhalle, abzüglich Abschreibungen	„ 95,500. — „
	<u>„ 398,500. — „</u>
Bestand der Wertschriften am 31. Dezember 1892	<u>Fr. 16,958,275. — Cts.</u>

laut nachstehendem Verzeichnis :

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1892.

Nominalbetrag		Zinsfuß 0/0	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung %	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1892				
Fr.	Cts.					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
I. Schuldbriefe.										
5,000	—	4 ¹ / ₂	1 Schuldbrief	Diverse	100	5,000	—	77,500	—	
72,500	—	4	5 „		„	72,500	—			
77,500	—									
II. Diverse schweizerische Obligationen.										
1. Eidgenössische Obligationen.										
474,000	—	3 ¹ / ₂		6. Juli 1889	99	—	—	469,260	—	
2. Kantonale Obligationen.										
750,000	—	3 ¹ / ₂	Kanton Bern	31. Dez. 1887	97	727,500	—	1,192,500	—	
500,000	—	3 ¹ / ₂	Kanton Solothurn	1. Okt. 1888	93	465,000	—			
1,250,000	—			30. Juni 1889						
3. Städte- und Gemeinde-Obligationen.										
100,000	—	3 ³ / ₄	Gemeinde Riesbach	15. Juni 1889	100	100,000	—	1,059,840	—	
700,000	—	3 ¹ / ₂	Stadt Zürich	30. Nov. 1889	94	658,000	—			
146,000	—	3 ¹ / ₂	Stadt Bern	1. Mai 1884	98	143,080	—			
162,000	—	3 ¹ / ₂	Stadt Genf	15. Aug. 1889	98	158,760	—			
1,108,000	—									
4. Obligationen von Bankinstituten.										
500,000	—	4 ¹ / ₂	Bank für Orientalische Eisenbahn in Zürich	2. Januar 1891	98 ³ / ₄	493,750	—	981,375	—	
300,000	—	4	Banque foncière du Jura, Serie J . . .	31. Mai 1888	100	300,000	—			
197,500	—	4	Crédit foncier Franco-Canadien . . .	1. Juli 1887	95	187,625	—			
997,500	—									
5. Obligationen schweizerischer Banken.										
783,000	—	4	240 Titel auf 10 schweiz. Bankinstitute mit Fälligkeitsterminen von 1893—1894	Diverse	100	783,000	—	2,323,000	—	
840,000	—	3 ³ / ₄			„	„	840,000			—
700,000	—	3 ¹ / ₂			„	„	700,000			—
2,323,000	—									
6. Eisenbahn-Obligationen.										
330,000	—	4	Obligationen der Schweiz. Centralbahn .	16. März 1886	101	333,300	—	636,300	—	
300,000	—	4	„ „ Gotthardbahn	1. Januar 1884	„	303,000	—			
630,000	—									
6,860,000	—		Übertrag . . .					6,739,775	—	

Nominalbetrag		Zinsfuß	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1892			
Fr.	Cts.					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
6,860,000	—	0/0	Übertrag . . .					6,739,775	—
III. Ausländische Obligationen.									
600,000	—	4 1/2	Ungar. Staats-Eisenbahnen	1. Febr. 1889	100	600,000	—		
500,000	—	3	Italien. Eisenbahn-Gesellschaften Serie E	1. Okt. 1889	54	270,000	—		
1,100,000	—							870,000	—
IV. Ins Pfandbuch eingetragene Nordostbahn-Obligationen.									
2,000,000	—	4	Obligationen	1. Okt. 1886	100	2,000,000	—		
2,950,000	—	4	„	1. Okt. 1887	„	2,950,000	—		
1,892,500	—	4	„	1. Juni 1888	„	1,892,500	—		
2,503,000	—	4	„	1. März 1889	„	2,503,000	—		
9,345,500	—							9,345,500	—
V. Zürcher Theater-Aktien.									
15,000	—	—	10 Stück zu Fr. 1,500	1. Mai 1891	10	1,500	—		
VI. Neue Tonhalle-Gesellschaft in Zürich.									
15,000	—	—	30 Anteilscheine zu Fr. 500	30. Nov. 1892	10	1,500	—		
30,000	—							3,000	—
17,335,500	—		Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1892					16,958,275	—
3,88 %			Durchschnittlicher Zinsertrag					3,97 %	

VI. Entbehrliche Liegenschaften.

a) Liegenschaften-Konto der Nordostbahn.

Der Inventarwert der Liegenschaften betrug am 31. Dezember 1891 Fr. 939,045. 94 Cts.

Hievon wurden im Berichtsjahr verkauft:

1. Die „Villa Eden“ in Ürikon bei Stäfa, vom früheren Tracé der rechts- ufrigen Zürichseebahn herrührend und nun entbehrlich	Fr. 20,000. — Cts.	
2. Zwei kleinere Parzellen Land in den Gemeinden Altstetten und Wülflingen	„ 123. 50 „	
	Fr. 20,123. 50 Cts.	
Hievon ab: Vorschlag auf diesen Verkäufen	„ 1,073. 50 „	
	Inventar-Wert	„ 19,050. — „
		Fr. 919,995. 94 Cts.

Dagegen kamen durch Kauf hinzu:

1. Ankauf einer Parzelle Land an der Linie Sulgen-Gossau für spätere Erstellung eines Wärterwohnhauses	Fr. 30. — Cts.	
2. Übertrag des Inventar-Wertes der entbehrlichen Landabschnitte der ehemaligen Linie Zürich-Zug-Luzern auf den Inventarkonto der Nord- ostbahn infolge Einverleibung dieser Linie in die Nordostbahn	„ 4,035. — „	
		„ 4,065. — „
	Inventar-Wert per 31. Dezember 1892	Fr. 924,060. 94 Cts.

Die Rechnung über den Korrentverkehr des Liegenschaftenkonto erzeugt folgendes Ergebnis:

Einnahmen für Pacht- und Mietzinse	Fr. 25,817. 61 Cts.	
Ausgaben für Reparaturen, Steuern etc.	„ 3,538. 64 „	
	Einnahmen-Überschuss	Fr. 22,278. 97 Cts.
Hiezu Vorschlag auf den verkauften Objekten, wie oben	„ 1,073. 50 „	
	Netto-Vorschlag pro 1892	Fr. 23,352. 47 Cts.

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

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

Der Saldo dieses Konto (Anteil der Nordostbahn) betrug am 31. Dezember 1891 Fr. 85,126. 13 Cts.

Hievon geht ab, zufolge weiterer Landverkäufe im Jahr 1892 im Flächenmass

von 2570,5 m², der hälftige Anteil der Nordostbahn am Erlös

von Fr. 107,000 mit Fr. 53,500. — Cts.

abzüglich der Netto-Ausgaben der Korrentrechnung für die Instandhaltung

der noch verbleibenden Landparzellen „ 434. 13 „

	Netto-Einnahmen pro 1892	„ 53,065. 87 „
	Inventar-Wert per 31. Dezember 1892	Fr. 32,060. 26 Cts.

Total-Inventarwert der entbehrlichen Liegenschaften am 31. Dezember 1892 Fr. 956,121. 20 Cts.

VII. Material-Vorräte.

Die Wertveränderungen der Materialvorräte der drei verschiedenen Materialkonti im Jahr 1892 gegenüber dem Vorjahre sind aus dem „Nachweis über die Verminderung der Aktiven“ der Bilanz pro 1892 unter A Ziffer 4 (Seite 23) ersichtlich.

Die Zunahme der einzelnen Konti wird wie folgt begründet:

a) Konto der Materialverwaltung.

Die Vermehrung beträgt Fr. 104,160. 09 Cts.; dieselbe erklärt sich wesentlich aus der auf Wunsch des Bundesrates vorgenommenen Vermehrung der Steinkohlenvorräte, worüber wir schon im ersten Abschnitt berichtet haben. Der Lagerbestand an Briquets, Saar- und Ruhrkohlen war Ende Dezember 1891 28,547 Tonnen im Buchwerte von Fr. 826,958; derselbe stieg pro Ende Dezember 1892 auf 31,647 Tonnen im Buchwerte von Fr. 885,265, und es beträgt somit der Zuwachs des Lagerbestandes 3100 Tonnen in einem Werte von Fr. 58,307. Der Durchschnittspreis dieser Kohlen, welcher Ende Dezember 1891 Fr. 29 per Tonne betrug, ist im Berichtsjahr auf Fr. 28 per Tonne zurückgegangen.

Der übrige Differenzbetrag von Fr. 45,853 entfällt auf die Holz- und Eisenwaren und auf diverse andere Materialien.

b) Materialrechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb.

Die Vermehrung der Vorräte um den Betrag von Fr. 116,303. 60 Cts. rührt auch im Berichtsjahre hauptsächlich wieder von der Anschaffung von Oberbaumaterialien her, welche erst später zur Verrechnung kommen können. So fallen auf 18,000 Holzschwellen und 103 m³ Bahnhof- und Brückenhölzer Fr. 102,200, auf 440 Tonnen Stahlschienen und eiserne Weichenschwellen Fr. 52,300; ferner auf, für den Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn bestimmte, noch zu montierende Weichenverbindungen, 450 Tonnen Stahlschienen und eiserne Weichenschwellen Fr. 56,000, auf fertige 78 Weichen und 54 Kreuzungen Fr. 57,800, auf Vermehrung der für Bauzwecke (Anlage von Rollbahngeleisen etc.) bestimmten mittelguten und besseren schadhafte Schienen Fr. 40,200 und auf Erwerbung einer Kiesgrube Fr. 19,100. Die Total-Vermehrung beträgt Fr. 327,600, wovon in Abzug zu bringen sind die im Vorjahr erwähnten, für den Bau der Linie Koblenz-Stein zur Verrechnung gekommenen Oberbaumaterialien im Werte von Fr. 211,300.

c) Werkstätte-Konto.

Die Erhöhung dieses Konto um Fr. 52,075. 43 Cts. wird begründet mit der im Berichtsjahre, infolge der Einführung der kontinuierlichen Bremsen und der Vermehrung des Rollmaterials erforderlichen weiteren Anschaffung von Reservestücken, wie z. B. 78 Westinghouse-Garnituren für Personen- und Gepäckwagen (Fr. 34,500), 68 Garnituren für Umändern der Wenger- in Westinghouse-Bremsen (Fr. 15,000), Vermehrung der Lokomotivräder für den neuen Typ C³, Vermehrung von 66 Radsternen für Wagenräder, 67 Bandagen für Lokomotiven und 269 für Wagen (Fr. 15,665). Dagegen hat sich der Wert der „Unvollendeten Arbeiten“ Ende 1892 gegen das Jahr 1891 um Fr. 13,090 vermindert durch zur Verrechnung gelangte Kosten für kontinuierliche Bremsen für Lokomotiven und Wagen.

VIII. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren und Kreditoren.

Laut dem der Bilanz beigegebenen Ausweise betragen die

Diversen Debitoren pro 31. Dezember 1891	.	.	.	.	.	.	Fr. 176,207. 32 Cts.
während sie pro 31. Dezember 1892 betragen	.	.	.	.	.	.	„ 198,117. 65 „
						Vermehrung somit	Fr. 21,910. 33 Cts.

welche in der Hauptsache auf die Konto-Korrent-Saldi unserer Couponzahlstellen entfällt, wogegen der Posten „Union Commerciale“, pro Ende 1891 Fr. 3,217. 58 Cts. betragend, im Berichtsjahre liquidiert wurde.

B. Passiven.

1. Der Titel „Schwebende Schulden“ weist gegenüber dem Jahre 1891 eine Verminderung aus von Fr. 902,923. 82 Cts

Hievon entfallen auf die einzelnen Titel:

als Verminderung	Fr. 143,508. 68 Cts.	auf Konto ausstehende Coupons, Gutscheine und Ratenzinse.
„	81,880. 88 „	auf Konto noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungs-, Kranken- und Kautionskassen der Angestellten.
„	762,759. 36 „	auf die Hauptbuch-Kreditoren, zufolge Liquidation der verschiedenen Rechnungen der Eisenbahnunternehmung Zürich - Zug - Luzern, abzüglich Verschiebungen auf den anderen Konti.

Fr. 988,148. 92 Cts.

als Vermehrung	„ 85,225. 10 „	des Konto „Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten“.
----------------	----------------	---

Nettoverminderung wie oben Fr. 902,923. 82 Cts.

2. Von den „Spezialfonds“ weist der Konto Erneuerungsfonds der Nordostbahn eine Erhöhung auf von Fr. 331,390. 85 Cts.
 zufolge der anderweitig erwähnten Zuwendung des Reservefonds der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern,
 wogegen der Versicherungsfonds um „ 135,960. 28 „
 zurückgegangen ist, zufolge der ebenfalls schon früher gemeldeten Entnahmen für die Unfälle bei Mönchenstein und Zollikofen.

Netto-Vermehrung der Spezialfonds Fr. 195,430. 57 Cts.

3. Dem Konto „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“, welcher pro Ende 1891 einen Betrag von Fr. 1,308,117. 40 Cts. auswies, wurden im Berichtsjahre beigefügt:

a) Agio auf den restlich begebenen 730 Stück neuen Stammaktien der Emission von 1891 Fr. 7,550. — Cts.

b) Aktivsaldo der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern pro 31. Dezember 1891 . . . Fr. 434,195. 57 Cts.

Übertrag Fr. 434,195. 57 Cts. Fr. 7,550. — Cts. Fr. 1,308,117. 40 Cts.

	Übertrag	Fr. 434,195. 57 Cts.	Fr. 7,550. — Cts.	Fr. 1,308,117. 40 Cts.
Hievon ab:				
Zuteilung an die im Drittbesitz				
gestandenen Obligationen der				
Linie Zürich-Zug-Luzern				
		Fr. 45,937. 50 Cts.		
Kosten für Druck				
der neuen Obligat.,				
Insertionen, Komite-				
Entschädigung etc. „ 2,042. 50 „				
			„ 47,980. — „	
				„ 386,215. 57 „
	Netto-Vermehrung pro 1892			„ 393,765. 57 „
	Saldo pro 31. Dezember 1892			<u>Fr. 1,701,882. 97 Cts.</u>

4. Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung weist gegenüber demjenigen von 1891 eine Verminderung aus von Fr. 255,764. 36 Cts., welche in Abschnitt IV D dieses Berichtes unter „Finanzergebnis“ behandelt wird.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt worden sind, haben im ganzen 4,295,999 Kilometer zurückgelegt. Die Betriebslänge der gesamten Linien stieg zufolge der am 1. Januar 1892 erfolgten Verschmelzung der Linie Zürich- bzw. Altstetten-Zug-Luzern (62 Kilometer) mit dem Nordostbahnnetz auf 633 Kilometer, die durchschnittliche Betriebslänge des Jahres war hienach ebenfalls 633 Kilometer. Zu beachten ist hiebei, dass bei der Luzerner Linie im Vorjahr, wo sie noch eine selbständige Unternehmung bildete, die Bahnlänge bis Zürich gerechnet ist (67 Kilometer), im Berichtsjahr dagegen nach der erfolgten Einverleibung ins Nordostbahnnetz nur bis Altstetten (62 Kilometer).

Im Jahr 1892 wurden im ganzen 170,247 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 227 Zugskilometer mehr als im Jahr 1891 ausgeführt, wobei bemerkt wird, dass, um richtige Vergleichsziffern zu erhalten, die Luzerner Linie in beiden Jahren mit 62 Bahnkilometer gerechnet wurde. Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt, fallen auf:

	1891	1892
	Kilometer	Kilometer
<i>a)</i> Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	3,056,155	3,161,316
2. Gemischte Züge	249,672	214,693
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	445,924	557,104
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	34,770	36,573
	<hr/>	<hr/>
	3,786,521	3,969,686
<i>b)</i> Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	18,805	39,550
2. Fakultativ-Güterzüge	320,426	286,763
	<hr/>	<hr/>
	4,125,752	4,295,999

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

1891 (567 Kilometer)				1892 (633 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1891			
			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
6,268,144	10	36.19	I. Ertrag des Personentransportes	7,589,119	19	38.88	1,320,975	09	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
456,579	06	2.68	1. Vom Gepäck	561,557	80	2.88	104,978	74	—	—
262,870	74	1.52	2. Von Tieren	307,091	92	1.58	44,221	18	—	—
9,395,737	52	54.25	3. Von Gütern	10,095,877	02	51.72	700,139	50	—	—
<hr/>	<hr/>	<hr/>		<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
10,115,187	32	58.40		10,964,526	74	56.18	849,339	42	—	—
<hr/>	<hr/>	<hr/>		<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
16,383,331	42	94.59	III. Verschiedene Einnahmen:	18,553,645	93	95.06	2,170,314	51	—	—
844,401	21	4.88	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse)	857,756	31	4.40	13,355	13	—	—
71,469	14	0.41	2. Ertrag von Hilfsgeschäften	85,485	40	0.44	14,016	26	—	—
20,439	11	0.12	3. Sonstige Einnahmen	20,094	06	0.10	—	—	345	05
<hr/>	<hr/>	<hr/>		<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
936,309	46	5.41		963,335	80	4.94	27,026	34	—	—
<hr/>	<hr/>	<hr/>		<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
17,319,640	88	100	Total der Einnahmen	19,516,981	73	100	2,197,340	85	—	—

Die zufolge Einverleibung der Luzernerlinie erfolgte Vergrösserung des eigenen Netzes von 567 km. auf 633 km. darf bei Beurteilung sowohl obiger als der nachfolgenden statistischen Ergebnisse, speziell bei Vergleichung der absoluten Verkehrs- und Einnahmeziffern pro 1892 mit jenen des Vorjahrs nicht ausser Acht gelassen werden. Die Gegenüberstellung der Verkehrseinnahmen pro 1891 der beiden Unternehmungen zusammen mit jenen der vereinigten Unternehmungen pro 1892 ergibt folgendes Bild:

	1891		Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Nordostbahn	6,268,144.	10	456,579.	06	262,870.	74	9,395,737.	52	16,383,331.	42		
Zürich-Zug-Luzern	1,138,040.	92	81,483.	30	31,503.	33	1,112,959.	33	2,363,986.	88		
Total	7,406,185.	02	538,062.	36	294,374.	07	10,508,696.	85	18,747,318.	30		
1892												
Nordostbahn	7,589,119.	19	561,557.	80	307,091.	92	10,095,877.	02	18,553,645.	93		
1892 mehr	182,934.	17	23,495.	44	12,717.	85	—.	—	—.	—		
weniger	—.	—	—.	—	—.	—	412,819.	83	193,672.	37		

Der Personen-, Gepäck- und Viehtransport hat also im Jahre 1892 Mehreinnahmen geliefert, während der Ertrag des Gütertransports erheblich hinter dem vorjährigen zurückgeblieben ist. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehre rührt zum kleinern Teile von der Frequenz des eidgen. Schützenfestes in Glarus her; die daheringe Vermehrung blieb weit hinter der bei andern eidgen. Schützenfesten erzielten zurück. Der grösste Teil der Mehreinnahmen ist aus einer allgemeinen Entwicklung des Personenverkehrs entstanden.

Der Güterverkehr betrug

1891	auf der Nordostbahn	103,359,026	Tonnenkilometer
	„ „ Linie Zürich-Zug-Luzern	12,597,683	„
	zusammen	115,956,709	„
1892	„	109,249,212	„
„	weniger	6,707,497	„

Der beträchtliche Ausfall rührt hauptsächlich von dem Ausbleiben der Holztransporte aus Österreich nach Frankreich, sodann von der durch die ungünstige Ernte in Ungarn veranlassten Verminderung des Getreideverkehrs von daher nach der Central- und Westschweiz und endlich von einem sehr starken Rückgang der Brennstofftransporte, die im Jahr 1891 eine ungewöhnliche Steigerung erfahren hatten, her; dagegen ist infolge Verminderung dieser grossenteils zu niedrigen Taxen beförderten Transporte die mittlere Einnahme pro Tonnenkilometer von 9,09 Cts. bei der Nordostbahn und 8,83 Cts. bei Zürich-Zug-Luzern auf 9,24 Cts. für das Gesamtnetz gestiegen und dadurch der Einnahmefall auf einen geringern Prozentsatz herabgemindert worden als der Verkehrsausfall.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1891		1892		1891			1892		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt I. Klasse	24,335	0.34	33,579	0.40	157,354.04	2.52	214,188.43	2.82		
" " " " " II. "	239,738	3.31	274,039	3.27	684,553.12	10.92	872,090.81	11.48		
" " " " " III. "	1,413,037	19.50	1,606,088	19.20	1,500,142.63	23.87	1,792,493.65	23.61		
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
Mit Güterzügen II. Klasse	2,785	0.04	2,216	0.02	1,594.34	0.03	1,224.30	0.00		
" " " " " III. "	50,628	0.70	42,866	0.51	22,225.40	0.36	18,797.13	0.24		
Hin- und Rückfahrt I. "	9,706	0.13	10,960	0.13	31,140.79	0.50	40,278.45	0.53		
" " " " " II. "	509,098	7.03	539,158	6.44	626,001.34	9.99	729,056.15	9.60		
" " " " " III. "	3,653,002	50.42	4,218,258	50.42	2,314,243.67	36.93	2,748,915.04	36.21		
Abonnementsbillete II. "	121,509	1.68	126,204	1.51	83,169.42	1.33	52,327.74	0.68		
" " " " " III. "	746,640	10.31	908,107	10.87	151,921.18	2.43	162,090.92	2.26		
Militär- u. Polizeitransporte III. "	78,556	1.08	69,850	0.83	76,847.41	1.23	63,936.74	0.84		
" " " " " I. "	3	0.00	62	0.00	128.46	0.00	483.82	0.00		
Gesellschaften und Schulen } II. "	10,536	0.14	5,938	0.07	9,367.29	0.15	9,107.15	1.11		
" " " " " III. "	100,931	1.39	138,707	1.66	113,741.16	1.82	150,398.69	1.97		
" " " " " I. "	1,912	0.03	2,199	0.03	16,250.49	0.26	23,797.87	0.31		
Lust- und Rundfahrten II. "	16,449	0.23	21,649	0.26	52,435.53	0.84	80,291.87	1.05		
" " " " " III. "	30,666	0.42	45,259	0.54	59,145.93	0.94	93,502.03	1.23		
Coupons für kombinierbare } I. "	15,444	0.21	20,558	0.25	45,459.88	0.73	63,927.74	0.84		
Rundreise-Billete II. "	117,117	1.61	142,258	1.70	206,443.71	3.30	287,045.94	0.78		
" " " " " III. "	102,927	1.43	158,092	1.89	115,978.31	1.85	185,164.72	2.44		
Total	7,245,019	100	8,366,047	100	6,268,144.10	100	7,589,119.19	100		
Rekapitulation nach Klassen:										
I. Klasse	51,400	0.71	67,358	0.80	250,333.66	3.99	342,676.31	4.52		
II. " " " " "	1,017,232	14.04	1,111,462	13.29	1,663,564.75	26.54	2,031,143.96	26.76		
III. " " " " "	6,176,387	85.25	7,187,227	85.91	4,354,245.69	69.47	5,215,298.92	68.72		
Total	7,245,019	100	8,366,047	100	6,268,144.10	100	7,589,119.19	100		
II. Gepäcktransport	Tonnen		Tonnen		456,579.06		561,557.80			
	24,984		29,285							
III. Viehtransport.	Stück		Stück							
Klasse I	9,219	5.20	7,795	2.50						
" II	48,084	27.11	56,996	18.28	262,870.74		307,091.92			
" III	68,777	38.78	86,654	27.79						
" IV	51,280	28.91	160,331	51.43						
Total	177,360	100	311,776	100	262,870.74		307,091.92			
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen							
Eilgut	72,532	3.53	76,940	3.57						
Stückgutklasse I	132,623	6.45	140,201	6.51						
" " " " " II	146,020	7.10	160,672	7.46						
Wagenladungsklasse A	64,953	3.16	69,806	3.24						
" " " " " B	95,188	4.63	129,180	6.00						
Spezial-Tarif Ia	38,284	1.86	40,259	1.88	8,757,394.17	93.21	9,449,908.37	93.60		
" " " " " Ib	299,308	14.56	298,330	13.86						
" " " " " IIa	17,090	0.83	18,113	0.84						
" " " " " IIb	92,510	4.50	116,030	5.40						
" " " " " IIIa	50,752	2.47	53,929	2.51						
" " " " " IIIb	1,046,748	50.91	1,048,860	48.73						
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)					638,343.35	6.79	645,968.65	6.40		
Total	2,056,008	100	2,152,320	100	9,395,737.52	100	10,095,877.02	100		
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr					16,383,331.42		18,553,645.93			

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1892 = 633 Kilom., 1891 = 567 Kilom.)		1891	1892
Personentransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	11,054.93	11,989.13
" " " Reisenden	" "	0.87	0.91
" " " und Bahnkilometer	Centimes	4.37	4.37
Zahl der Personenkilometer		143,554,180	173,828,559
" " " Wagenachskilometer		26,934,744	33,253,699
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.81	20.78
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	253,182	274,611
Auf jeden Bahnkilometer kommen	" "	12,778	13,217
" " Personen-Wagenachskilometer kommen	" "	5.33	5.23
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	805.25	887.14
" " " Tonne	" "	18.27	19.18
" " " Tonnenkilometer	Centimes	56.40	55.54
" " " Reisenden	" "	6.30	6.71
Zahl der Tonnenkilometer		809,544	1,011,107
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	32.40	34.53
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,428	1,597
Auf jeden Bahnkilometer kommen	" "	44	46
" " Reisenden "	Kilogr.	3.45	3.50
Viehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	463.62	485.14
" " " Stück	" "	1.48	0.99
" " " Tonnenkilometer	Centimes	27.39	22.48
Zahl der Tonnenkilometer		959,827	1,365,791
Gütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	16,570.96	15,949.25
" " " Tonne	" "	4.57	4.69
" " " Tonnenkilometer	Centimes	9.09	9.24
Zahl der Tonnenkilometer		103,359,026	109,249,212
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)		60,390,757	65,014,352
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	50.27	50.76
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	182,291	172,590
" jeden Bahnkilometer kommen	" "	3,626	3,400
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	" "	1.64	1.61
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	28,894.76	29,310.66
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	" "	1,651.34	1,521.85
Totaleinnahme per Bahnkilometer	" "	30,546.10	30,832.51

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1891		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Rorschach	58,213	208	606	11,002	22,143	33,145	- 831	- 10,427	30	9
2. Horn	21,890	40	121	7,677	6,037	13,714	+ 2,412	- 541	85	33
3. Arbon	59,983	193	963	1,628	7,179	8,807	+ 3,199	- 1,214	28	47
4. Egnach	24,417	55	525	1,318	4,036	5,354	+ 636	- 1,036	73	74
5. Romanshorn	120,837	510	7,732	123,063	40,076	163,139	+ 8,086	- 46,373	10	2
6. Uttweil	13,265	31	61	693	953	1,646	+ 466	- 17	131	129
7. Kessweil	12,320	20	104	725	1,128	1,853	+ 592	- 407	133	122
8. Güttingen	18,855	22	143	644	1,501	2,145	+ 3,070	- 209	106	117
9. Altnau	16,005	50	230	332	956	1,288	+ 311	+ 99	121	139
10. Münsterlingen	21,156	38	180	591	5,329	5,920	+ 1,117	+ 2,655	91	66
11. Kreuzlingen	24,377	104	201	2,312	4,917	7,229	+ 1,973	- 520	74	55
12. Konstanz	62,161	222	172	15,165	4,500	19,665	- 284	- 5,841	26	24
13. Emmishofen - Egelshofen	21,262	50	180	7,363	3,834	11,197	+ 753	+ 3,748	89	41
14. Tägerweilen	19,125	34	73	515	1,188	1,703	+ 100	+ 302	101	127
15. Ermatingen	29,449	154	530	1,596	1,957	3,553	+ 633	+ 687	62	96
16. Mannenbach	11,151	32	90	500	803	1,303	+ 1,124	+ 155	139	137
17. Berlingen	7,710	18	73	551	534	1,085	- 150	- 107	153	143
18. Steckborn	21,170	84	296	1,494	2,286	3,780	+ 191	- 441	90	91
19. Mammern	13,712	26	127	340	642	982	- 666	- 117	128	148
20. Eschenz	8,190	17	229	784	825	1,609	+ 479	- 291	151	131
21. Stein am Rhein	20,515	61	597	2,781	3,481	6,262	- 1,011	- 695	96	64
22. Etzweilen	6,157	7	331	213	158	371	- 160	- 167	156	158
23. Hemmishofen	7,466	8	125	790	803	1,593	- 16	+ 80	154	132
24. Ramsen	10,476	13	1,546	1,470	330	1,800	- 183	+ 452	143	124
25. Arlen-Rielasingen	14,110	10	40	1,798	4,346	6,144	+ 851	+ 238	126	65
26. Singen	17,663	14	4,534	13,593	17,086	30,679	+ 998	+ 643	114	13
27. Stammheim	18,526	69	2,106	3,031	2,794	5,825	- 1,264	+ 525	108	68
28. Ossingen	10,569	25	927	824	853	1,677	- 1,067	+ 28	141	123
29. Thalheim-Altikon	16,334	31	345	2,039	1,205	3,244	+ 2,012	+ 1,891	120	100
30. Dynhard	10,560	14	114	695	455	1,150	+ 2,008	- 558	142	141
31. Seuzach	11,280	9	42	84	325	409	+ 1,696	- 89	138	156
32. Oberwinterthur	18,911	45	38	564	4,204	4,768	+ 6,984	+ 1,176	103	78
33. Amrisweil	61,137	308	3,246	8,136	9,608	17,744	+ 1,907	- 2,603	27	27
34. Erlen	29,207	108	1,741	736	2,292	3,028	+ 90	- 665	63	101
35. Sulgen	42,082	95	819	2,233	1,721	3,954	- 2,053	+ 815	39	86
36. Kradolf	18,268	60	52	1,155	2,637	3,812	- 722	- 334	109	90
37. Sitterthal	13,286	42	108	2,075	6,426	8,501	+ 1,114	- 1,642	130	49
38. Bischofszell	34,320	173	1,893	2,155	5,661	7,816	- 2,226	- 1,179	51	52
39. Hauptweil	14,263	43	81	917	3,263	4,180	- 667	- 697	125	83
Übertrag	960,378	3,043	31,321	223,582	178,492					

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

				Güter			Gegenüber 1891		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
									zahl	gewicht
Übertrag	960,378	3,043	31,321	223,582	178,492					
40. Arnegg	16,679	42	995	278	3,629	3,907	- 1,685	- 634	117	88
41. Gossau	24,367	38	542	416	2,457	2,873	- 723	- 236	75	104
42. Bürglen	37,336	93	900	3,566	8,927	12,493	+ 124	- 670	46	36
43. Weinfelden	62,384	266	2,617	3,744	7,231	10,975	+ 207	- 489	25	43
44. Märstetten	32,355	56	2,749	5,291	8,787	14,078	- 3,643	+ 770	54	31
45. Müllheim-Wigoltingen .	39,429	111	1,371	3,075	5,548	8,623	- 2,224	+ 175	43	48
46. Felben	30,563	40	1,315	1,441	1,233	2,674	- 977	+ 6	58	108
47. Frauenfeld	105,601	400	2,365	10,396	24,812	35,208	- 6,465	- 227	11	8
48. Islikon	43,455	67	282	795	1,099	1,894	- 1,961	- 67	38	120
49. Wiesendangen	49,186	21	208	468	1,079	1,547	+ 6,309	+ 540	37	133
50. Winterthur	415,083	1,437	4,664	43,645	104,668	148,313	- 748	- 4,090	2	3
51. Hettlingen	29,525	18	62	656	633	1,289	+ 5,925	+ 199	60	138
52. Henggart	28,735	93	898	1,435	1,301	2,736	+ 3,595	+ 80	66	107
53. Andelfingen	36,795	107	1,012	2,280	3,159	5,439	+ 1,550	+ 1,231	47	72
54. Marthalen	32,102	93	1,103	3,106	3,825	6,931	+ 4,390	+ 747	56	59
55. Dachsen	26,401	78	123	382	1,001	1,383	+ 2,955	+ 493	70	135
56. Schaffhausen	79,169	542	4,620	38,057	22,235	60,292	- 885	- 3,131	22	5
57. Töss	17,909	57	13	4,916	17,803	22,719	+ 2,382	- 7,647	112	17
58. Wülflingen	13,746	13	49	5,188	9,358	14,546	+ 3,551	+ 2,271	127	29
59. Pfungen-Neftenbach . .	27,313	42	123	8,802	8,476	17,278	+ 1,288	- 3,746	68	28
60. Embrach-Rorbas	41,085	109	266	5,730	7,742	13,472	- 542	+ 587	41	34
61. Bülach	59,876	185	1,791	4,835	5,193	10,028	+ 2,063	- 3,541	29	44
62. Niederglatt	26,431	68	415	1,501	852	2,353	+ 2,299	- 291	69	112
63. Buchs (Zürich)	4,562	11	39	112	181	293	+ 159	+ 43	158	161
64. Otelfingen	12,095	41	137	1,922	363	2,285	- 452	+ 581	134	115
65. Würenlos	18,899	47	36	273	256	529	+ 466	- 74	104	153
66. Glattfelden	8,536	26	84	505	1,075	1,580	- 289	+ 270	148	134
67. Eglisau	30,542	196	1,885	2,952	1,809	4,761	+ 715	+ 1,099	59	79
68. Zweidlen	2,664	6	81	591	1,854	2,445	+ 118	+ 465	162	111
69. Weiach-Kaiserstuhl . . .	16,530	44	761	1,920	936	2,856	- 231	- 553	118	106
70. Rümikon	4,315	14	77	3,877	96	3,973	+ 174	+ 1,354	159	85
71. Reckingen	5,969	6	73	4,984	847	5,831	- 166	+ 71	157	69
72. Zurzach	18,898	102	556	1,701	1,915	3,616	+ 785	+ 287	105	94
73. Koblenz	20,622	23	934	5,922	5,350	11,272	+ 1,784	+ 758	95	40
74. Kemptthal	49,750	38	220	2,487	4,579	7,066	- 594	- 526	36	58
75. Effretikon	89,651	54	2,603	2,581	2,217	4,798	+ 2,404	- 1,498	15	77
76. Illnau	20,858	54	552	935	2,529	3,464	+ 236	+ 141	94	98
77. Fehraltorf	17,991	51	511	952	2,036	2,988	+ 48	- 237	111	103
78. Pfäffikon (Zürich) . . .	38,129	140	623	3,463	10,545	14,008	+ 4,176	+ 318	45	32
Übertrag	2,595,914	7,872	68,976	408,762	466,128					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1891		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personen-zahl	Güter-gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	2,595,914	7,872	68,976	408,762	466,128					
79. Kempten	21,264	153	216	1,614	4,786	6,400	+ 2,332	+ 168	88	62
80. Wetzikon	14,527	41	79	1,215	3,403	4,618	+ 756	- 1,149	124	81
81. Hinweil	17,735	62	342	754	2,563	3,317	+ 1,631	- 460	113	99
82. Bassersdorf	29,070	68	232	371	1,677	2,048	- 758	- 58	64	118
83. Kloten	23,751	118	177	1,083	1,911	2,994	+ 3,468	+ 1,102	77	102
84. Seebach	2,113	12	3	2,256	2,574	4,830	- 143	+ 1,110	163	76
85. Affoltern b. H.	4,295	8	24	41	312	353	+ 541	+ 156	160	160
86. Regensdorf-Watt.	10,413	20	80	217	378	595	+ 1,369	- 200	144	152
87. Buchs-Dällikon	8,893	12	41	100	155	255	+ 357	- 130	147	162
88. Dietlikon	32,143	18	84	999	1,662	2,661	+ 4,642	- 147	55	109
89. Wallisellen	88,808	72	166	2,809	2,794	5,603	+ 5,734	+ 494	16	71
90. Örlikon*)	231,453	162	235	6,517	25,098	31,615	+ 20,355	+ 2,903	3	11
91. Glattbrugg	14,868	30	77	131	569	700	- 810	- 224	123	150
92. Rümlang	23,601	32	80	944	3,428	4,372	+ 3,751	+ 636	78	82
93. Oberglatt	24,347	71	311	262	790	1,052	+ 6,383	+ 590	76	145
94. Niederhasli	8,256	36	122	147	257	404	+ 641	- 253	150	157
95. Dielsdorf	23,482	72	750	17,022	1,637	18,659	- 8,521	- 26,150	80	25
96. Steinmaur	11,566	40	304	25,616	1,140	26,756	+ 6,971	+ 24,210	136	15
97. Schöfflisdorf	15,519	61	70	631	357	988	+ 9,515	+ 767	122	147
98. Niederweningen	13,390	29	524	1,763	584	2,347	+ 8,355	+ 1,769	129	113
99. Zürich †	1,150,789	6,192	10,911	118,609	461,223	579,832	+192,345	+ 80,656	1	1
100. Wiedikon-Aussersihl	5,848	107	22	—	—	—	+ 18,847	- 2	49	—
101. Enge	160,706	285	218	2,548	5,128	7,676	+ 2,327	- 138	4	54
102. Wollishofen	50,254	53	76	30,347	39,317	9,664	+ 1,791	+ 22,379	35	4
103. Bendlikon (Kilchberg)	93,853	51	94	418	1,331	1,749	- 3,277	+ 194	13	126
104. Rüslikon	67,841	87	76	700	3,412	4,112	+ 4,807	+ 379	24	84
105. Thalweil	123,039	156	208	3,448	17,516	20,964	- 9,020	+ 107	8	23
106. Oberrieden	39,505	46	132	1,646	2,018	3,664	- 2,650	- 323	42	93
107. Horgen	137,858	450	218	6,547	15,111	21,658	+ 6,514	+ 753	6	19
108. Au (Zürich)	19,714	64	114	10	478	488	- 277	+ 8	100	134
109. Wädenswil	121,646	476	527	11,551	20,455	32,006	- 4,723	- 8,248	9	10
110. Richterswil	84,550	255	722	6,801	14,226	21,027	+ 6,948	- 1,297	20	21
111. Pfäffikon (Schwyz)	21,773	40	203	6,226	558	6,784	+ 999	+ 3,102	86	60
112. Lachen	36,676	110	3,596	3,560	4,565	8,125	+ 1,254	- 316	48	50
113. Siebnen (Wangen)	29,475	51	1,071	1,739	4,122	5,861	+ 3,190	- 245	61	67
114. Reichenburg	18,920	76	825	644	997	1,641	+ 864	+ 49	102	130
115. Bilten	11,674	15	216	948	203	1,151	+ 1,477	+ 379	135	140
116. Ziegelbrücke	11,494	16	216	278	591	869	+ 1,909	- 182	137	149
117. N.-O.-Urnen	22,795	48	177	605	2,895	3,500	+ 3,112	+ 220	83	97
118. Näfels-Mollis	20,183	78	215	2,763	4,411	7,174	- 10	- 1,593	98	56
Übertrag	5,474,001	17,625	92,730	672,642	1,120,760					

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

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1891		Rangordnung der Stationen		
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
									Personen-zahl	Güter-gewicht	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Total	Anzahl	Tonnen			
Übertrag	6,882,538	21,517	112,815	805,881	1,344,453						
156. Turgi	73,743	61	533	3,138	3,956	7,094	+ 4,164	+ 836	23	57	
157. Siggenthal	18,618	75	256	7,599	1,875	9,474	+ 2,434	- 638	107	45	
158. Döttingen-Klingnau .	23,037	59	517	1,577	2,265	3,842	+ 3,600	+ 871	82	89	
159. Brugg	86,531	252	3,976	13,606	7,383	20,989	+ 3,217	+ 528	19	22	
160. Schinznach	17,178	48	90	447	694	1,141	+ 560	+ 251	115	142	
161. Wildegg	41,223	68	331	10,996	7,262	18,258	+ 1,068	+ 3,094	40	26	
162. Rappersweil	26,040	16	32	259	1,053	1,312	+ 8,563	+ 25	71	136	
163. Aarau	90,188	342	2,235	15,492	12,886	28,378	- 547	- 459	14	14	
Bötzbergbahn und fremde Bahnen .	586,677	5,173	55,563	839,386	316,554	1,155,940	+ 67,092	+ 53,487			
Rundfahrten	390,015	—	—	—	—	—	+105,500	—			
Transitverkehr	130,259	1,674	135,428	453,940	453,940	907,880	- 21,021	- 70,160			
Total	8,366,047	29,285	311,776	2,152,321	2,152,321						

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

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1891	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee	16,355	6,792	14,443	4,080	30,798	10,872	+ 7,187	+ 3,322
Rigibahnen und Vierwaldstättersee	2,203	—	1,169	—	3,372	—	- 39,464	- 28,269
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	71,168	36,722	70,640	218,821	141,808	255,543	+ 12,868	+ 4,707
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	245,584	78,850	226,923	75,865	472,507	154,715	+ 4,232	- 2,957
Tössthalbahn	9,823	13,496	12,137	6,636	21,960	20,132	+ 2,213	+ 315
Südostbahn	55,868	4,903	24,449	5,801	80,317	10,704	+ 20,925	+ 2,864
Ütlibergbahn	—	—	—	—	—	—	- 50	—
Sihlthalbahn	—	1,095	—	216	—	1,311	—	+ 1,311
Gotthardbahn und Italien	32,087	26,167	32,616	86,927	64,703	113,094	+ 56,910	+ 70,423
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	131,563	121,978	137,486	163,598	269,049	285,576	+ 55,201	+ 20,127
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	53,216	15,183	47,715	204,699	100,931	219,882	- 3,116	- 7,574
K. Württemberg. Staatsbahn *	7,919	3,269	10,040	20,335	17,959	23,604	- 15	+ 516
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen*	7,068	7,152	4,545	34,660	11,613	41,812	+ 1,960	- 12,066
Österreich-Ungarn via Arlberg	5,476	947	4,514	17,748	9,990	18,695	+ 1,948	+ 768
Total	638,330	316,554	586,677	839,386	1,225,007	1,155,940	+ 120,799	+ 53,487
§ Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.								
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
	Von der Bötzbahn und weiter		Nach der Bötzbahn und weiter					
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen				
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Zürichsee-Dampfboote	19	3,773	22	340	41	4,113	+ 12	+ 709
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	11,141	27,356	13,391	11,387	24,532	38,743	+ 445	- 4,767
Tössthalbahn	62	1,649	59	162	121	1,811	+ 5	- 561
Südostbahn	11,247	1,632	621	91	11,868	1,723	+ 382	- 1,066
Sihlthalbahn	—	277	—	9	—	286	—	+ 286
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	479	1,027	265	459	744	1,486	+ 93	+ 151
Gr. Bad. Bahn	68	269	3	461	71	730	+ 25	- 1,573
K. Württemberg. Staatsbahn	17	6	—	12	17	18	- 14	- 22
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	494	617	377	5,954	871	6,571	+ 2	+ 1,529
Österreich-Ungarn via Arlberg	4,462	2,408	3,211	9,926	7,673	12,334	+ 688	- 2,206
Übertrag	27,989	39,014	17,949	28,801	45,938	67,815		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Total		Differenz gegenüber 1891	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	27,989	39,014	17,949	28,801	45,938	67,815		
Zürichsee-Dampfboote	—	569	—	578	—	1,147	—	37
Vereinigte Schweizerbahnen	3,009	534	2,499	184	5,508	718	- 261	- 658
Tössthalbahn	143	688	176	205	319	893	- 90	- 119
Südostbahn	8,563	1,029	2,121	233	10,684	1,262	+ 1,251	+ 370
Sihlthalbahn	—	74	—	57	—	131	—	+ 131
Gotthardbahn und Italien	3,226	4,395	2,967	26,094	6,193	30,489	+ 1,898	+ 11,753
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	12,198	28,918	10,517	32,304	22,715	61,222	+ 3,134	- 5,483
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	656	3,749	679	120,737	1,335	124,486	+ 41	- 5,313
K. Württemberg. Staatsbahn	21	993	13	11,292	34	12,285	- 3	- 1,487
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	866	—	3,392	—	4,258	—	- 2,170
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	7	—	88	—	95	—	+ 17
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	51	—	84	—	135	—	+ 36
Südostbahn	—	1	—	2	—	3	- 9	+ 3
Sihlthalbahn	—	420	—	—	—	420	—	+ 420
Gotthardbahn	4	223	7	670	11	893	- 6	- 311
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	4	806	7	1,638	11	2,444	+ 2	+ 112
Gr. Bad. Bahn	—	80	—	9,930	—	10,010	—	- 2,310
	Von der Südostbahn		Nach der Südostbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	—	—	4	—	4	—	+ 4
Sihlthalbahn	—	1	—	5	—	6	—	+ 6
Gotthardbahn	4	—	6	—	10	—	- 58	- 226
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	161	62	3,870	349	4,031	411	+ 263	- 167
Gr. Bad. Bahn	246	285	13,482	130	13,728	415	- 7,363	- 205
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	3,852	—	3,852	—	- 2,098	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	59	—	2,776	—	2,835	—	+ 78	—
Österreich-Ungarn via Arlberg	38	—	932	—	970	—	- 298	—
Übertrag	56,321	82,765	61,853	236,777	118,174	319,542		

	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien		Total		Differenz gegenüber 1891	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Übertrag	56,321	82,765	61,853	236,777	118,174	319,542		
Zürichsee-Dampfboote	—	90	—	97	—	187	—	- 43
Centralbahn	—	—	—	—	—	—	- 3	—
Badische Bahn und weiter	80	10,714	164	14,783	244	25,497	- 47	+ 4,339
Württemberg	309	7,053	520	1,692	829	8,745	- 34	+ 1,511
Bayern und weiter	176	4,337	123	6,108	299	10,445	- 56	- 1,664
Oesterreich und weiter via Arlberg	8	—	—	—	8	—	+ 2	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	1,266	—	895	—	2,161	—	+ 133
Aarg. Südbahn	235	930	619	1,018	854	1,948	+ 414	+ 849
Schweizerische Seethalbahn	1,334	605	1,692	222	3,026	827	+ 582	+ 25
Gotthardbahn und Italien	—	182	—	1,972	—	2,154	—	+ 579
Gr. Bad. Bahn	1,119	592	865	3,741	1,984	4,333	- 76	+ 1,351
K. Württemberg. Staatsbahn	194	21,251	225	1,439	419	22,690	+ 33	+ 14,054
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	729	10,498	941	24,245	1,670	34,743	- 1,448	- 2,662
Österreich-Ungarn via Arlberg	1,244	3,347	1,488	16,588	2,732	19,935	+ 353	- 9,200
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	486	—	7	—	493	—	+ 108
Bayern und Oesterreich	11	240	9	—	20	240	- 5	+ 180
Total des Transitverkehrs	61,760	144,356	68,499	309,584	130,259	453,940	- 21,021*	- 35,080*
Gesamttotal	700,090	460,910	655,176	1,148,970	1,355,266	1,609,880	+ 99,778	+ 18,407

* Inbegriffen Wegfall von Z. Z. L. 18,855 31,486.

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter			
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
					Übertrag	7,274,193	103,257,415	942,116	21,731,381		
1		3,561	3,561	1,850	1,850	41	23,955	982,155	16,126	661,166	
2		68,837	137,674	5,847	11,694	42	17,168	721,056	12,197	512,274	
3		171,903	515,709	8,694	26,082	43	33,686	1,448,498	11,034	474,462	
4		465,411	1,861,644	22,427	89,708	44	10,035	441,540	13,828	608,432	
5		978,121	4,890,605	15,227	76,135	45	30,501	1,372,545	62,133	2,795,985	
6		381,445	2,288,670	43,517	261,102	46	16,930	778,780	134,565	6,189,990	
7		393,369	2,753,583	18,860	132,020	47	16,347	768,309	6,183	290,601	
8		305,019	2,440,152	16,583	132,664	48	4,919	236,112	4,646	223,008	
9		466,710	4,200,390	21,449	193,041	49	14,335	702,415	25,747	1,261,603	
10		214,383	2,143,830	8,873	88,730	50	213,130	10,656,500	136,598	6,829,900	
11		371,319	4,084,509	26,491	291,401	51	15,094	769,794	41,756	2,129,556	
12		206,580	2,478,960	15,191	182,292	52	16,173	840,996	25,536	1,327,872	
13		267,410	3,476,330	11,332	147,316	53	8,207	434,971	6,761	358,333	
14		178,710	2,501,940	13,721	192,094	54	17,298	934,092	11,669	630,126	
15		132,472	1,987,080	40,670	610,050	55	8,767	482,185	4,580	251,900	
16		149,018	2,384,288	8,647	138,352	56	22,982	1,286,992	27,903	1,562,568	
17		172,897	2,939,249	13,485	229,245	57	80,245	4,573,965	24,224	1,380,768	
18		176,754	3,181,572	27,185	489,330	58	71,649	4,155,642	18,075	1,048,350	
19		129,134	2,453,546	30,903	587,157	59	5,640	332,760	12,297	725,523	
20		59,187	1,183,740	11,510	230,200	60	8,680	520,800	3,254	195,240	
21		146,389	3,074,169	16,970	356,370	61	2,298	140,178	4,727	288,347	
22		83,946	1,846,812	45,591	1,003,002	62	14,504	899,248	8,485	526,070	
23		228,293	5,250,739	19,778	454,894	63	2,472	155,736	11,923	751,149	
24		56,457	1,354,968	16,007	384,168	64	5,264	336,896	4,350	278,400	
25		148,812	3,720,300	19,850	496,250	65	9,018	586,170	5,601	364,065	
26		52,314	1,360,164	7,189	186,914	66	6,675	440,550	5,270	347,820	
27		440,732	11,899,764	44,330	1,196,910	67	96,893	6,491,831	29,825	1,998,275	
28		112,562	3,151,736	34,231	958,468	68	1,810	123,080	6,671	453,628	
29		105,131	3,048,799	11,915	345,535	69	31,772	2,192,268	9,272	639,768	
30		96,707	2,901,210	23,526	705,780	70	3,259	228,130	34,939	2,445,730	
31		24,474	758,694	8,841	274,071	71	8,381	595,051	7,011	497,781	
32		170,856	5,467,392	176,939	5,662,048	72	6,094	438,768	20,696	1,490,112	
33		31,573	1,041,909	18,122	598,026	73	8,849	645,977	17,980	1,312,540	
34		82,659	2,810,406	49,760	1,691,840	74	9,009	666,666	7,963	589,262	
35		19,467	681,345	8,185	286,475	75	1,423	106,725	3,454	259,050	
36		22,390	806,040	7,305	262,980	76	28,131	2,137,956	3,520	267,520	
37		14,551	538,387	3,547	131,239	77	8,521	656,117	28,236	2,174,172	
38		31,166	1,184,308	29,992	1,139,696	78	716	55,848	6,318	492,804	
39		85,719	3,343,041	16,788	654,732	79	3,595	284,005	4,856	383,624	
40		27,755	1,110,200	20,788	831,520	80	1,878	150,240	1,926	154,080	
Übertrag		7,274,193	103,257,415	942,116	21,731,381	Übertrag	8,160,496	153,028,962	1,764,251	66,903,235	

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	8,160,496	153,028,962	1,764,251	66,903,235	Übertrag	8,330,850	169,039,222	2,018,373	91,898,062
81	8,163	661,203	7,668	621,108	121	378	45,738	2,195	265,595
82	3,589	294,298	3,334	273,388	122	885	107,970	5,525	674,050
83	37,313	3,096,979	36,736	3,049,088	123	183	22,509	277	34,071
84	2,982	250,488	5,227	439,068	124	6,956	862,544	4,850	601,400
85	3,314	281,690	1,670	141,950	125	3,581	447,625	1,543	192,875
86	1,723	148,178	6,938	596,668	126	323	40,698	78,053	9,834,678
87	747	64,989	2,343	203,841	127	383	48,641	1,720	218,440
88	3,206	282,128	2,154	189,552	128	1,414	180,992	689	88,192
89	21,301	1,895,789	17,936	1,596,304	129	225	29,025	229	29,541
90	303	27,270	1,827	164,430	130	173	22,490	437	56,810
91	2,316	210,756	3,392	308,672	131	112	14,672	1,238	162,178
92	4,966	456,872	1,426	131,192	132	4,713	622,116	51	6,732
93	1,138	103,834	4,747	441,471	133	1,274	169,442	18,656	2,481,248
94	10,919	1,026,386	6,984	656,496	134	207	27,738	568	76,112
95	3,475	330,125	2,230	211,850	135	53	7,155	121	16,335
96	1,120	107,520	1,995	191,520	136	687	93,432	740	100,640
97	9,281	900,257	11,118	1,078,446	137	167	22,879	778	106,586
98	324	31,752	1,210	118,580	138	441	60,858	39	5,382
99	511	50,589	10,660	1,055,340	139	229	31,831	1,407	195,573
100	2,513	251,300	8,672	867,200	140	303	42,420	3,208	449,120
101	2,356	237,956	4,769	481,669	141	143	20,163	276	38,916
102	4,137	421,974	594	60,588	142	28	3,976	4	568
103	447	46,041	3,500	360,500	143	157	22,451	118	16,874
104	753	78,312	1,901	197,704	144	162	23,328	520	74,880
105	614	64,470	15,309	1,607,445	145	90	13,050	5	725
106	6,176	654,656	3,159	334,854	146	4,363	636,998	314	45,844
107	22,162	2,371,334	20,634	2,207,838	147	316	46,452	965	141,855
108	956	103,248	22,179	2,395,332	148	17	2,516	28	4,144
109	656	71,504	1,638	178,542	149	40	5,960	17	2,533
110	1,177	129,470	5,838	642,180	150	4,210	631,500	6,135	920,250
111	1,109	123,099	858	95,238	151	401	60,551	60	9,060
112	206	23,072	868	97,216	152	199	30,248	106	16,112
113	1,020	115,260	714	80,682	153	11	1,683	1	153
114	2,812	320,568	2,700	307,800	154	42	6,468	1,393	214,522
115	240	27,600	23,134	2,660,410	155	63	9,765	51	7,905
116	597	69,252	2,115	245,340	156	381	59,436	193	30,108
117	39	4,563	595	69,615	157	3	471	450	70,650
118	4,419	521,442	1,905	224,790	158	164	25,912	153	24,174
119	844	100,436	2,480	295,120	159	3	477	5	795
120	430	51,600	965	115,800	160	5	800	6	960
Übertrag	8,330,850	169,039,222	2,018,373	91,898,062	Übertrag	8,364,335	173,542,202	2,151,497	109,114,648

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.
Übertrag	8,364,335	173,542,202	2,151,497	109,114,648	Übertrag	8,365,967	173,812,389	2,152,321	109,249,212
161	153	24,633	234	37,674	181	1	181	—	—
162	6	972	7	1,134	182	—	—	—	—
163	1	163	—	—	183	—	—	—	—
164	624	102,336	506	82,984	184	—	—	—	—
165	312	51,480	60	9,900	185	1	185	—	—
166	—	—	4	664	186	1	186	—	—
167	5	835	3	501	187	—	—	—	—
168	41	6,888	3	504	188	—	—	—	—
169	446	75,374	—	—	189	—	—	—	—
170	38	6,460	3	510	190	3	570	—	—
171	1	171	1	171	191	—	—	—	—
172	—	—	—	—	192	28	5,376	—	—
173	2	346	1	173	193	—	—	—	—
174	—	—	1	174	194	—	—	—	—
175	1	175	1	175	195	—	—	—	—
176	1	176	—	—	196	—	—	—	—
177	—	—	—	—	197	—	—	—	—
178	1	178	—	—	198	—	—	—	—
179	—	—	—	—	199	—	—	—	—
180	—	—	—	—	200	—	—	—	—
Übertrag	8,365,967	173,812,389	2,152,321	109,249,212	207	1	207	—	—
					210	44	9,240	—	—
					225	1	225	—	—
					Total	8,366,047	173,82 59	2,152,321	109,249,212

8. Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüber 1891	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	205,689	194,840	—	10,849
2. Mehl und Mühlenfabrikate	49,749	49,163	—	586
3. Kartoffeln	25,532	29,103	3,571	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	7,428	8,327	899	—
5. Baumfrüchte	31,605	52,089	20,484	—
6. Weintrauben zur Weinbereitung	5,403	9,246	3,843	—
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildbret	12,898	5,861	—	7,037
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	13,111	15,036	1,925	—
9. Eier	4,465	5,246	781	—
10. Kaffee	4,153	4,405	252	—
11. Kaffee-Surrogate	4,250	3,992	—	258
12. Zucker, raffiniert	20,348	24,001	3,653	—
13. Rohzucker	827	897	70	—
14. Tabak, roh und fabriziert	2,987	3,265	278	—
	388,445	405,471	17,026	—
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich kondensierte	10,611	17,854	7,243	—
16. Wein und Most, Speiseessig	61,665	76,915	15,250	—
17. Bier	27,305	29,291	1,986	—
18. Branntwein und Liqueur	1,860	2,545	685	—
19. Mineralwasser	2,608	2,859	251	—
	104,049	129,464	25,415	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrat und Effekten	18,044	19,644	1,600	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	2,717	3,102	385	—
	20,761	22,746	1,985	—
	513,255	557,681	44,426	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	54,813	51,880	—	2,933
23. Torf	6,753	4,920	—	1,833
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	412,570	370,337	—	42,233
	474,136	427,137	—	46,999
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	121,442	156,872	35,430	—
26. Backsteine, Ziegel	49,081	56,841	7,760	—
27. Dachschiefer	4,476	4,207	—	269
28. Kalksteine, Gypssteine	6,258	6,690	432	—
29. Kalk und Gyps	30,088	38,738	8,650	—
30. Cement, Trass	46,354	51,089	4,735	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	6,253	6,752	499	—
32. Asphalt	4,669	2,743	—	1,926
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	8,660	8,917	257	—
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen	134,645	102,879	—	31,766
	411,926	435,728	23,802	—
Übertrag	1,399,317	1,420,546	21,229	—

Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüber 1891	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,399,317	1,420,516	21,229	—
D. Metallindustrie:				
35. Eisen, roh und alt, Erze	39,888	39,244	—	644
36. Eisen, fabriziert (Art. des Sp.-Tarifs II)	52,224	54,776	2,552	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	10,403	9,329	—	1,074
38. Eisenwaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	19,509	23,995	4,486	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	5,259	6,545	1,286	—
40. Maschinen, zusammengesetzte	5,999	5,820	—	179
41. Maschinenteile	26,062	26,172	110	—
	159,344	165,881	6,537	—
E. Textilindustrie:				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
42. Baumwolle, roh	20,192	20,082	—	110
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	32,854	32,960	106	—
44. Baumwollstoffe und -Waren	21,433	21,619	186	—
45. Baumwollabfälle	6,538	7,771	1,233	—
	<i>81,017</i>	<i>82,432</i>	<i>1,415</i>	—
<i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	4,460	3,579	—	881
47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs, Hanf, etc.	4,394	4,570	176	—
	<i>8,854</i>	<i>8,149</i>	—	<i>705</i>
<i>c) in Seide.</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons	453	363	—	90
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	8,095	10,517	2,422	—
	<i>8,548</i>	<i>10,880</i>	<i>2,332</i>	—
<i>d) in Wolle.</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle	3,697	3,325	—	372
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaren	6,385	7,299	914	—
	<i>10,082</i>	<i>10,624</i>	<i>542</i>	—
	108,501	112,085	3,584	—
F. Gerberei:				
52. Felle und Häute	6,405	7,050	645	—
53. Rinde	6,619	7,230	611	—
54. Gerbstoffe	448	455	7	—
55. Leder und Lederwaren	5,536	6,120	584	—
	19,008	20,855	1,847	—
G. Glas- und Tonwarenfabrikation:				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	3,440	3,731	291	—
57. „ „ Hohlglaswaren (Sp.-Tarif II)	6,120	7,999	1,879	—
58. Tonwaren (Sp.-Tarif II)	4,268	4,405	137	—
59. Tonröhren aller Art	3,386	3,860	474	—
	17,214	19,995	2,781	—
H. Papierfabrikation:				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier- späne	15,678	14,563	—	1,115
61. Papier und Carton (A u. B)	7,998	10,462	2,464	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	4,268	5,053	785	—
	27,944	30,078	2,134	—
I. Strohindustrie.				
63. Strohwaren aller Art	657	557	—	100
Übertrag	1,731,985	1,769,997	38,012	—

Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüber 1891	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
Übertrag				
K. Holzindustrie.	1,731,985	1,769,997	38,012	—
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	26,247	22,981	—	3,266
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	3,369	3,541	172	—
66. Holzwaren	6,075	7,048	973	—
	35,691	33,570	—	2,121
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaren	5,273	5,719	446	—
68. Farbholz	1,342	1,393	51	—
69. Farberden	2,497	2,120	—	377
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	5,604	7,151	1,547	—
71. Soda	11,267	10,909	—	358
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	17,373	18,437	1,064	—
73. Säuren, Laugen, Beizen	11,562	13,292	1,730	—
74. Weinstein und Weinhefe	472	750	278	—
75. Fett und Fettwaren, Seifen, Kerzen	10,233	11,251	1,018	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	1,989	1,897	—	92
77. Stärke, Stärkemehl	3,625	3,782	157	—
78. Chinarinde	3	2	—	1
79. Mineralöle (Petroleum)	17,219	22,914	5,695	—
80. Vegetabilische Öle	7,119	8,724	1,605	—
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	4,866	5,440	574	—
82a. Schwefel	421	944	523	—
82b. (95.) Zündwaren	678	967	289	—
83. Sprit	8,631	7,977	—	654
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	30,423	42,798	12,375	—
85. Eis	912	4,450	3,538	—
86. Heu und Stroh	9,151	13,331	4,180	—
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	2,328	3,331	1,003	—
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	2,669	3,035	366	—
89. Düngmittel aller Art	43,668	49,296	5,628	—
	199,325	239,910	40,585	—
M. Hilfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	16,042	12,575	—	3,467
91. Leere Gebinde und Emballagen	20,435	22,633	2,198	—
	36,477	35,208	—	1,269
N. Nicht rubrizierte Waren:				
92. Einzelsendungen	8,042	8,544	502	—
93. Sammelladungen	7,104	15,065	7,961	—
94. Übrige Wagenladungen	11,825	5,588	—	6,237
	26,971	29,197	2,226	—
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>	25,559	44,439	18,880	—
Total	52,530	73,636	21,106	—
Gesamttotal	2,056,008	2,152,321	96,313	—

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durchschnittl. Bahnlänge in Kilometer	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen				Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer.
	Personen	Gepäck	Güter	Tonnen	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugkilometer	per Wagensachsenkilometer	per Bahnkilometer			Total		
										Personen	Gepäck	Güter			
	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1855	113,000	—	29,000	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	130,000	—	34,000	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	174,568	—	58,013	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	186,339	—	49,603	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	198,093	—	62,456	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	192,862	—	87,353	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	220,056	—	134,433	134,433	5.20	—	12.92	—	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	237,963	—	139,487	139,487	5.10	—	12.35	—	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	247,411	1,390	124,216	124,216	5.17	49.16	12.84	—	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	247,176	1,313	119,716	119,716	5.10	50.62	12.27	—	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	275,700	1,394	147,790	147,790	4.72	49.13	11.25	—	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	251,166	1,332	179,113	179,113	4.95	49.00	10.80	—	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	252,347	1,407	180,503	180,503	4.93	50.40	11.60	—	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	280,449	1,491	234,547	234,547	4.83	49.80	10.20	—	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	294,430	1,485	190,885	190,885	4.67	50.20	11.00	—	17.17	13,758	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	275,163	1,709	197,978	197,978	4.72	48.00	10.80	—	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	343,017	1,479	261,567	261,567	4.38	51.40	10.40	—	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	361,429	1,595	234,098	234,098	4.43	53.20	10.00	—	17.46	16,016	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	385,046	1,790	250,930	250,930	4.44	53.20	10.00	—	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	409,295	1,833	270,733	270,733	4.36	52.00	9.80	—	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	426,390	1,798	268,016	268,016	4.28	51.40	10.00	—	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	362,118	1,376	220,083	220,083	4.18	53.20	9.80	—	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	280,533	1,148	185,044	185,044	4.46	53.66	10.04	—	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	265,108	1,140	171,173	171,173	4.40	53.84	10.37	—	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982
1879	251,578	1,158	167,377	167,377	4.48	54.32	10.39	—	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031
1880	226,700	1,115	153,025	153,025	4.52	55.15	10.27	—	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833
1881	205,463	1,017	132,836	132,836	4.51	55.77	10.27	—	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770
1882	205,808	1,036	144,206	144,206	4.55	56.08	10.11	—	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963
1883	243,308	1,124	146,610	146,610	4.41	56.30	9.79	—	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992
1884	201,292	1,123	144,703	144,703	4.50	56.43	9.47	—	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	211,450	1,189	144,014	144,014	4.43	56.90	9.13	—	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	209,269	1,198	148,955	148,955	4.46	61.85	9.26	—	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	213,280	1,178	151,065	151,065	4.44	61.78	9.12	—	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	218,533	1,216	172,516	172,516	4.43	59.25	8.77	—	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685
1889	236,002	1,333	178,904	178,904	4.46	56.39	8.92	—	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685
1890	250,947	1,387	180,508	180,508	4.45	56.43	9.09	—	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616
1891	253,182	1,428	182,291	182,291	4.37	56.40	9.09	—	18.01	11,055	805	464	16,371	28,895	1,651
1892	274,611	1,597	172,590	172,590	4.37	55.54	9.24	—	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522

* Der Titel: „Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer“ wurde von 1878-1883 nach dem neuen Rechnungsschema umgearbeitet.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Nordostbahnnetz, nämlich das frühere mit 571 und die demselben vom 1. Januar 1892 an einverleibte Linie Zürich- bzw. Altstetten-Zug-Luzern mit 62 Kilometer, zusammen 633 Kilometer, sondern auch die Linien Brugg-Basel mit 58 und Koblenz-Stein mit 26 Kilometer. Zu erinnern ist auch hier, dass bei der Luzernerlinie im Vorjahr, da sie noch eine selbständige Unternehmung bildete, die Bahnlänge bis Zürich mit 67 Kilometer, im Berichtsjahr zufolge der erfolgten Einverleibung ins Nordostbahnnetz, nur bis Altstetten mit 62 Kilometer berechnet ist, was bei Vergleichung der auf die Bahnlänge bezogenen Durchschnittsziffern im Auge behalten werden muss.

Die durchschnittliche Länge dieses Betriebsnetzes stieg von 692 Kilometer im Jahr 1891 auf 702 Kilometer im Berichtsjahr, nämlich um 4 Kilometer für die im Vorjahr nur ab 12. August 1891 in Berechnung gezogene 7 Kilometer lange Linie Dielsdorf-Niederweningen und um 11 Kilometer infolge Eröffnung der 26 Kilometer langen Linie Koblenz-Stein am 1. August 1892, wogegen das Stück Altstetten-Zürich mit 5 Kilometer in Wegfall kommt.

1. Ausgaben.

1891				1892		
Betriebene Bahnlänge 692 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 702 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
492,951	21	3.86	I. Allgemeine Verwaltung	488,564	49	3.66
2,577,385	85	20.16	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,751,465	40	20.63
3,977,616	21	31.12	III. Expeditions- und Zugsdienst	4,139,614	36	31.05
4,178,116	81	32.69	IV. Fahrdienst	4,307,896	85	32.31
1,555,691	—	12.17	V. Verschiedene Ausgaben	1,646,662	78	12.35
12,781,761	08	100	. . . . . Totalausgaben	13,334,203	88	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres ergibt eine Vermehrung von Fr. 552,442. 80 Cts.

Es hätte sich fragen können, ob nicht in dieser Gegenüberstellung, um richtige Vergleichsziffern zu erhalten, die Posten der 1891er Rechnung um diejenigen Beträge zu vermehren seien, welche im Jahr 1891 direkt der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern belastet worden sind, mit Ausnahme des Pachtzinses von Fr. 50,000. — für Mitbenutzung der Strecke Zürich-Altstetten, welcher im Berichtsjahr überhaupt aus den Rechnungen verschwindet; die Plus-Ziffer im Total würde dann noch Fr. 356,259. 03 Cts. betragen. Dieses Verfahren hätte indes Komplikationen zur Folge, weil auch die Verkehrsziffern des Jahres 1891 entsprechend rektifiziert und die Durchschnittsziffern früherer Jahre in der Tabelle *b*, sowie die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben für eine Reihe von Jahren zurück umgerechnet werden müssten, weshalb davon Umgang genommen wurde. Dagegen soll bei Besprechung der einzelnen Ausgaben-Titel hierauf Rücksicht genommen werden.

Der Ausgaben-Vermehrung von Fr. 552,442. 80 Cts. geht parallel eine Vermehrung der Fahrleistungen um 189,384 Zugskilometer, wodurch jene in erster Linie erklärt wird. Vergleicht man die Ausgaben mit der nutzbringenden Leistung, so ergibt sich, dass der Betrieb im Berichtsjahr pro Zugskilometer Fr. 2.76 Cts. (1891: Fr. 2.75 Cts.), pro Lokomotivkilometer Fr. 2.58 Cts. (1891: Fr. 2.58 Cts.) und pro Wagenachskilometer 11,15 Cts. (1891: 10,71 Cts.) gekostet hat, also hinsichtlich der Zugs- und namentlich der Wagenachskilometer teurer geworden ist.

Zu den einzelnen Rechnungsrubriken machen wir nachstehende Bemerkungen:

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel ist der einzige, welcher nicht an den Mehrausgaben partizipiert, im Gegenteil eine Minderausgabe von Fr. 4,386 aufweist. Während nämlich für Sitzungsgelder des Verwaltungsrates und seiner Kommissionen, für Wiederbesetzung der zweiten Buchhalterstelle und für Anstellung eines weitem Gehülfen auf dem Rechnungsbureau, sowie für Gehaltserhöhungen etwa Fr. 5800. — mehr verausgabt wurden und der Anteil der Nordostbahn an den Konferenzkosten des schweizerischen Eisenbahnverbandes sich um Fr. 2000. — geringer stellte, betrug die Vergütung der Bauconti für administrative Bauleitung Fr. 8400 mehr, so dass die bezeichnete Minderausgabe bleibt.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 174,079. 55 Cts. Zieht man hievon ab diejenigen Beträge, welche im Jahr 1891 direkt der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern belastet worden sind, oder vermehrt man die zur Vergleichung herangezogenen 1891er Ziffern um die nämlichen Posten, was auf dasselbe herauskommt, so bleibt noch eine Mehrausgabe von Fr. 53,500. —, welche wie folgt begründet wird: Anstellung von Bahnwärtern für die am 1. August 1892 eröffnete Linie Koblenz-Stein, Anstellung von besonders Ingenieuren und Monteuren für Brücken und für Weichen- und Signalverriegelungen, vermehrte Kosten für Ablösungen infolge des Arbeitszeitgesetzes und vermehrte Bahnbewachungskosten infolge des eidgenössischen Schützenfestes (Kap. II A); Erstellung einer Futtermauer im Einschnitt zwischen Cham und Rothkreuz, von Schutzbauten an der Rheinhalde bei Dachsen, einer Stützmauer unterhalb Charlottenfels bei Neubausen, von Böschungsmauern im Einschnitt zwischen Dätwyl und Mellingen, sowie Brückenverstärkungen (Kap. II B a 1); Umbauten und Einrichtung grösserer Bureaux im Güterschuppen III des Bahnhofes Zürich, Versetzen der Verladrampe auf der Station Amrisweil und Umbauten am Aufnahmegebäude der Station Etzweilen (Kap. II B a 3); Umbau von Brückenaaggen, Anschaffung von neuen Krakenketten und Wasserkrahen (Kap. II B a 4); Umbau von Barrieren und Ergänzung von Einfriedigungen (Kap. II B a 5).

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

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

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

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

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

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

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

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betragen am Ende des Berichtsjahres 285,699 m = 36,7 0/0.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 161,998. 15 Cts. Dieselbe ist entstanden durch Anstellung von Stations- und Zugs-Personal für die neue Linie Koblenz-Stein, durch Personalvermehrung, welche zur vollständigen Durchführung des Arbeitsgesetzes und zur geordneten Besorgung der vermehrten Fahrleistungen auf dem ganzen Netz notwendig war, sowie durch ausserordentlichen Aufwand wegen des eidgenössischen Schützenfestes.

IV. Fahrdienst. Dieser Titel partizipiert an der Ausgabenvermehrung mit Fr. 129,780. 04 Cts., grösstenteils zufolge der Zunahme der Fahrleistungen um 220,875 Lokomotivkilometer. Ferner haben dazu folgende Faktoren beigetragen: Anstellung von Maschinenpersonal für die neue Linie Koblenz-Stein, Personalvermehrung, welche zur vollständigen Durchführung des Arbeitsgesetzes erforderlich war, Einrichtung eines neuen Dépôt in Brugg, Verstärkung des Personals für Wagenreinigung, und Gehaltsaufbesserungen. Besonders zu erwähnen ist der Titel IV B a 1 „Brennmaterial für die Lokomotiven“. Trotzdem die Kohlenpreise etwas billiger geworden sind, betragen die Kosten des Brennmaterialverbrauchs doch über Fr. 68,000 mehr als im Vorjahr. Dazu hat ausser der erwähnten Vermehrung der Fahrleistungen ein durchschnittlich stärkerer Kohlenverbrauch: 9,6892 kg per Lokomotivkilometer gegen 9,4767 im Vorjahr mitgewirkt. Diese Zunahme des Kohlenverbrauchs hat die bereits in frühern Geschäftsberichten erwähnten, noch immer fortwirkenden Ursachen: vermehrte Anwendung der kontinuierlichen Bremse und der Dampfheizung, sowie die Zunahme der toten Lasten bei Personen- und Güterzügen; auch mag für die Wintermonate der Umstand noch mitgewirkt haben, dass eine grössere Zahl von Lokomotiven im Freien übernachtet musste. Zu diesem Ausgabeposten wird noch bemerkt, dass beschlossen wurde, für das Jahr 1892 und für künftig dem Kap. IV B a 1 durch Kap. IV B b 1 den Wert des durch die Beheizung der Personenwagen mit Dampf absorbierten Brennmaterials der Lokomotiven à 3 Cts. per Dampfheizungs-Kilometer vergüten zu lassen; für das Berichtsjahr betrug diese Vergütung bezw. Umbuchung Fr. 11,198. 28 Cts. Die Reparaturkosten der Lokomotiven (Kap. IV C a 1) sind etwas gestiegen, diejenigen der Wagen (Kap. IV C a 2 u. 3) dagegen zurückgegangen; die Ursache dieser Erscheinung mag darin liegen, dass die Lokomotiven, weil bestelltes neues Material noch nicht abgeliefert war, durchschnittlich stärker beansprucht werden mussten (38,628 km. gegenüber der als normal angenommenen Leistung von 35,000 Km.), was bei dem Altern zur Ausrangierung bestimmten Material noch grössere Kosten für Instandhaltung verursachte, während bei den Wagen neues Material in erheblicher Anzahl in Betrieb gesetzt werden konnte.

Die beträchtlichen Minus-Differenzen, welche Kapitel IV C b (Erneuerung des Rollmaterials) im Jahr 1892 gegen 1891 zeigt, haben ihren Grund in vermindertem Bedarf an Ersatzstücken für Lokomotiven und Wagen und einer Beschränkung in der Ausrangierung baufälliger Güterwagen. Im übrigen sind nähere Angaben aus Abschnitt 2 „Statistik des Betriebsdienstes“ ersichtlich.

V. Verschiedene Ausgaben. Auf diesem Titel ist eine Mehrausgabe von Fr. 90,971. 78 Cts. gegenüber 1891 erwachsen, die wir in der Hauptsache begründen wie folgt: Fr. 48,531. 18 Cts. kommen auf Rubrik V A 1

„Pacht- und Mietzinse für Mitbenützung fremder Bahnhöfe und Bahnstrecken“, zumeist deshalb, weil die Entschädigung für den Bahnhof Luzern samt Zufahrtsstrecke, welche bisher der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zur Last fiel, erstmals in unserer eigenen Rechnung erscheint. Die bezüglichen Vergütungen haben für 1892 Fr. 44,445. 85 Cts. betragen; der Rest von Fr. 4,085. 33 Cts. verteilt sich auf verschiedene Bahnhöfe. Des Fernern erzielen die Rubriken V C 3 „Unfallentschädigungen“ ein Plus von Fr. 135,646. 89 Cts. und V C 8 „Verschiedenes“ ein solches von Fr. 20,317. 52 Cts. Erstere Vermehrung beruht auf den Vergütungen, welche (wie im Abschnitt II näher nachgewiesen ist) nach dem Übereinkommen vom 5. September 1885 bisher der Jura-Simplonbahn an die von dieser ausgerichteten Entschädigungen aus den Unfällen bei Mönchenstein und Zollikofen mit Fr. 149,022. 98 Cts zu leisten waren. Die letztere bezieht sich auf den Nordostbahnanteil an den Kosten für die provisorischen Bauten in Glarus und Ennenda, welche wegen des eidgen. Schützenfestes daselbst erstellt werden mussten. Hinwieder sind an Miete für fremdes Rollmaterial Fr. 76,242. 44 Cts. weniger verausgabt worden, was sich aus den auf pag. 62 gegen 1891 ausgewiesenen Minderleistungen fremder Wagen auf dem Netze der Nordostbahn erklärt. Unter Rubrik V C 4 „Transportversicherungen“ sind bisher auch die durch Zusammenstöße entstandenen Schäden an Rollmaterial eingereicht worden; mit dem ab 1. Januar 1892 in Kraft gesetzten neuen Regulativ für den Versicherungsfonds werden derartige Kosten nunmehr unter den Rubriken IV C a 1—3 „Unterhalt des Rollmaterials“ gebucht, wodurch sich die Ausgaben der vorgenannten Rubrik V C 4 für 1892 um Fr. 35,007. 93 Cts. reduziert haben. Endlich ist auf Rubrik V C 6 „Steuern und Abgaben“ eine Minderausgabe von Fr. 13,698. 77 Cts. zu verzeichnen, zufolge einer dem geringeren Reinertrag pro 1891 gegen 1890 entsprechend reduzierten Konzessionsgebühr für 1891 um Fr. 13,800.

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

Übertrag vom Jahr 1891	289 Fälle
Neu hier angebracht	1,667 „
Von fremden Bahnen überwiesen	695 „
	Total
	2,651 Fälle
Erledigt wurden im Berichtsjahre	2,303 „
Unerledigt blieben	348 Fälle

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

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

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

An den Bruttoausgaben partizipieren:

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

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

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

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr wurden die 2 im Vorjahr auf den Altmaterialwert abgeschriebenen Lokomotiven C^{3T} 121 und 122 abgebrochen; ferner wurden abgeschrieben die Lokomotiven C^{3T} 123 und 126. Neu in Dienst gesetzt wurden 6 Tenderlokomotiven der Serie A² (No. 287–292), 2 Personenzuglokomotiven der Serie A^{2T} (No. 51 und 52) und 12 Güterzuglokomotiven der Serie C^{3T} (No. 161–172), so dass zu Ende des Jahres 166 Stück vorhanden waren, d. h. 16 Stück mehr als im Vorjahr.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 132 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Dienstenteilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwashingtonen, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangierdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 117, wovon 91 im Strecken- und 26 im Rangierdienst. Jene 132 Lokomotiven haben im ganzen 5,872,109 Kilometer, nämlich im Fahrdienst* 5,177,747 und im Rangierdienst** 694,362 zurückgelegt (1891: 5,662,238 Kilometer, wovon 4,956,872* im Fahr- und 705,366** im Rangierdienst). Durchschnittlich waren in der Werkstätte 15 Lokomotiven.

In den angegebenen Rangierzahlen sind nicht inbegriffen die Leistungen der Fahrdienstlokomotiven im Rangierdienst, welche sich für 1892 auf 231,192 Kilometer (1891: 219,673**) beziffern.

* Die vom 1. Januar bis 31. Mai und 1. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 73 und 78 und vom 1. Juli bis 15. September in den Schnellzügen 75 und 76 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (36,573) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

** Die Rangierstunde wurde im Berichtsjahre zu 6 Kilometer berechnet.

Die von den Lokomotiven ausgeführten Fahrkilometer verteilen sich, wie folgt:

		Fahrplan- mässige Zugs- kilometer	Extrazugs- Kilometer	Total der Zugs- kilometer	Vorspann- Kilometer	Nutz- Kilometer	Material- transport Kilometer	Leer- fahrten- Kilometer	Total der Kilometer
Eigenes Netz	Schnell- und Personenzüge	3,161,316	39,550	3,200,866	186,618	4,446,044	16,059	63,425	4,525,528
	Gemischte Züge	214,693	—	214,693					
	Güterzüge	557,104	286,763	843,867					
	Total	3,933,113	326,313	4,259,426					
Bötzbergbahn mit Koblenz-Stein	Schnell- und Personenzüge	304,335	1,247	305,582	64,408	626,813	891	15,767	643,471
	Gemischte Züge	31,802	—	31,802					
	Güterzüge	129,916	95,105	225,021					
	Total	466,053	96,352	562,405					
Führung der Arlbergzüge		8,540	—	8,540	—	8,540	—	—	8,540
Aushilfe an schweize- rische Bahnen		156	—	156	—	156	—	52	208
Total* 1892		4,407,862	422,665	4,830,527	251,026	5,081,553	16,950	79,244	5,177,747
1891		4,186,534	454,609	4,641,143	221,151	4,862,294	13,650	80,928	4,956,872
plus 1892		221,328	—	189,384	29,875	219,259	3,300	—	220,875
minus „		—	31,944	—	—	—	—	1,684	—

*) Die vom 1. Januar bis 31. Mai und 1. Oktober bis 31. Dezember in den Schnellzügen 73 und 78 und vom 1. Juli bis 15. September in den Schnellzügen 75 und 76 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (36,573) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

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

	1891	1892
Verbrauch an Steinkohlen Kgr.	46,426,775	49,663,327
„ „ Tannenholz Ster	1369,5	1262,6
Totalverbrauch (Ster Tannenholz in Steinkohlen- einheiten reduziert) Kgr.	46,974,575	50,168,367
Verbrauch an Schmiermaterial „	80,714	86,547
Kosten des Brennmaterials Fr.	1,254,221. 15 Cts.	Fr. 1,310,822. 10 Cts.
„ „ „ per 100 Kgr. „	2. 67 „	„ 2. 63 „
„ „ Schmiermaterials „	35,866. 88 „	„ 37,976. 55 „
„ „ „ per 1 Kgr. Cts.	44,4	Cts. 43,8
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Ver- packung, Wasserpumpen und Streusand Fr.	54,506. 34 Cts.	Fr. 58,579. 22 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten „	540,094. 18 „*	„ 587,875. 17 „*
Totalkosten „	1,884,688. 55 „*	„ 1,995,253. 04 „*

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

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

Wagen. Bestand. Im Berichtsjahre wurden 1 baufälliger und 3 zertrümmerte Personenwagen (B⁴ 702 B^C 877, C 1190 und 1207) vom Inventar abgeschrieben, dagegen 20 neue Personenwagen (A^{B3} 251—258 und C³ 1502—1513) dem Betriebe übergeben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1892 vorhanden:

523 Stück mit 1169 Achsen und 21,715 Sitzplätzen.

1891: 507 „ „ 1119 „ „ 21,027 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahr wurden 24 gedeckte und 7 offene alte und ausrangierte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen 100 neue gedeckte Güterwagen (Serie K^{R1}) und 30 neue offene Steintransportwagen (Serie M^{R2}) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

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

1891: 2569 „ „ 5138 „ „ „ „ 28,719 „

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

Leistungen. An Achskilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf den eigenen Linien:

	1891		1892	
Personenwagen	29,414,927		32,844,959	
Gepäck- und Güterwagen	21,614,288	51,029,215	23,264,935	56,109,894
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	4,601,768		5,226,075	
Gepäck- und Güterwagen	41,188,522	45,790,290	40,952,408	46,178,483
Total:		96,819,505		102,288,377

* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 130,182.06 Cts. (1891: Fr. 125,896.83 Cts.) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 110,333.18 Cts. welche zur Abschreibung von vier ausrangierten Lokomotiven aufgewendet werden.

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn :

	1891		1892	
Personenwagen	4,703,889		3,582,331	
Gepäck- und Güterwagen	58,889,660		54,865,326	
Schweizerische Bahnpostwagen	4,664,089	68,257,638	5,061,134	63,508,791

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen :

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

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 19,079 Kilogramm, wofür Fr. 4150.21 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 18,432.5 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 4236.97 Cts. im Vorjahr. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 6269 Achskilometer zurückgelegt (1891 : 6471).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 418,986.41 Cts. (1891 : Fr. 425,011.55 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 11,484.15 Cts. (1891 : Fr. 23,147.10 Cts.) inbegriffen sind ; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen verwendeten Fr. 138,354.19 Cts. (1891 : Fr. 205,839.66 Cts.), sowie die für neue Installationen verausgabten Fr. 27,415.82 Cts.

**a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.
I. Lokomotiven.**

	Fahrdienst						Rangierdienst		
	B ² T	A ² und A ² T	A ³ u. A ³ T	C ² T u. C ³ T	E ²	Total		1891	1892
						1891	1892		
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven . . .	43	19	22	52	4	124	140	26	26
Zurückgelegte Wegstrecke									
mit Bahnzügen Km.	1,633,987	552,890	1,108,169	1,604,910	181,597	4,862,294	5,081,553	—	—
im Materialtransport "	2,315	—	—	11,536	3,099	13,650	16,950	—	—
in Leerfahrten "	28,954	2,211	4,497	38,668	4,914	80,928	79,244	—	—
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,665,256	555,101	1,112,666	1,655,114	189,610	4,956,872	5,177,747	925,039 (219,673)	925,554 (231,192)
Im tägl. Durchschnitt Kilometer	1892 4,549.8	1,516.6	3,040	4,524.9	518	—	14,149.3	—	2,528.8
1891 4,791.8	1,041.5	3,039	4,160.8	547	13,580.1	—	2,534.3	—	—
Beförderte Wagenachskilometer	29,335,251	9,323,427	24,165,677	53,347,505	2,660,989	*118,519,201	*118,832,849	—	—
per Fahrkilometer	1892 17.61	16.79	21.72	32.23	14.03	—	**22.95	—	—
1891 18.57	16.69	22.10	34.62	13.25	**23.95	—	—	—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im ganzen Kg.	13,726,972	4,538,550	11,055,355	19,366,684	1,480,806	46,974,575	50,168,367	8,457,092	9,076,563
" per Lokom.-Kilom. Kg.	1892 8.2431	8.1761	9.9359	11.7011	7.8097	—	9.6892	—	9.8066
1891 8.2318	7.9617	9.5178	11.5038	7.3032	9.4767	—	9.1424	—	—
Kosten im ganzen Fr.	358,663.06	118,584.53	288,864.—	506,019.51	38,691.—	1,254,221.15	1,310,822.10	225,183.13	237,156.50
" per Lokom.-Kilom. . Cts.	1892 21.5381	21.3628	25.9616	30.5732	20.4056	—	25.3164	—	25.6232
1891 22.1126	21.2577	25.3531	30.7152	19.4988	25.3027	—	24.3431	—	—
c) Übrige Unterhaltskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial . . Kg.	24,481.—	9,856	18,960	30,233	3,017	80,714	86,547	20,670	20,391
" per Lokom.-Kilom. Kg.	1892 0.0147	0.0177	0.0170	0.0182	0.0159	—	0.0167	—	0.0220
1891 0.0141	0.0179	0.0173	0.0180	0.0134	0.0163	—	0.0223	—	—
Kosten des Schmiermaterials . . Fr.	10,742.20	4,324.78	8,319.58	13,266.15	1,323.84	35,866.88	37,976.55	9,185.60	8,947.52
" per Lokom.-Kilom. . Cts.	1892 0.64	0.77	0.74	0.80	0.69	—	0.7334	—	0.9667
1891 0.62	0.79	0.76	0.80	0.59	0.7235	—	0.9927	—	—
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser- pumpen und Streusand Fr.	18,840.13	6,280.22	12,588.32	18,725.37	2,145.18	54,506.34	58,579.22	10,171.94	10,471.40
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender	217,689.86	41,179.56	109,668.57	200,359.20	18,977.98	540,094.18	587,875.17	67,746.27	78,837.03
Kosten per Lokom.-Kilom. . Cts.	1892 13.07	7.43	9.85	12.10	10.008	—	11.359	—	8.512
1891 12.45	4.91	9.79	11.60	9.35	10.69	—	7.32	—	—
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putz- material, Beleuchtung, Verpack- ung, Wasserpumpen und Streu- sand, sowie für Erneuerung und Reparaturen Fr.	605,935.25	170,369.09	419,440.47	738,370.23	61,138.00	1,884,688.55	1,995,253.04	312,286.94	335,412.45
per Lokom.-Kilom. Cts.	1892 36.38	30.69	37.69	44.61	32.29	—	38.53	—	36.23
1891 36.29	28.06	37.01	44.22	30.55	38.02	—	33.75	—	—
per Wagenachskilom. "	1892 2.06	1.82	1.73	1.38	2.29	—	1.67	—	Fr. 916.43
1891 1.95	1.68	1.67	1.27	2.30	1.59	—	Fr. 855.58	—	—

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

** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf den V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer nicht berücksichtigt. 1891 = 8,600; 1892 = 8,540.

**a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.
II. Personenwagen.**

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

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

III. Gepäck- und Güterwagen.

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

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

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

Chronologische Vergleichung

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

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 Schemas für die Betriebsrechnungen aufgestellt, beziehungsweise umgearbeitet worden.

der Betriebs-Ausgaben.

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

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1891		1892		Mehr resp. weniger gegenüber 1891	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	16,383,331	42	18,553,645	93	+ 2,170,314	51
Verschiedene Einnahmen	936,309	46	963,335	80	+ 27,026	34
Betriebsausgaben	17,319,640	88	19,516,981	73	+ 2,197,340	85
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	7,007,477	02	7,772,585	29	+ 765,108	27
oder:	1891		1892			
In Prozenten der Bruttoeinnahmen	40,46 %		39,72 %			
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge 567/633 Kil.) Fr. 12,358. 87 Fr. 12,278. 96						
„ Zugskilometer	1. 93	„	1. 82			
„ Nutzkilometer	1. 85	„	1. 74			
Ertrag verfügbarer Kapitalien	1,068,488	76	953,886	79	- 114,601	97
Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	312,319	35	457,090	70	+ 144,771	35
Ertrag von Nebengeschäften	173,111	72	112,537	43	- 60,574	29
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,437,280	56	1,515,334	60	+ 78,054	04
Aus sonstigen Quellen	75,825	76	1,084,508	89	+ 1,008,683	13
Total	10,074,503	17	11,895,943	70	+ 1,821,440	53
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	60,683	68	19,956	85	- 40,726	83
Abschreibungen	129,391	67	262,877	22	+ 133,485	55
Einlage in die Spezialfonds	1,372,848	70	1,710,765	17	+ 337,916	47
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	—	—	393,765	57	+ 393,765	57
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	113,020	—	536,314	19	+ 423,294	19
Total	1,675,944	05	2,923,679	—	+ 1,247,734	95
Reinertrag des eigenen Netzes	8,398,559	12	8,972,264	70	+ 573,705	58
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,821,994	08	792,054	18	- 1,029,939	90
Total	10,220,553	20	9,764,318	88	- 456,234	32
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	573,424	16	533,424	86	- 39,999	30
Total	10,793,977	36	10,297,743	74	- 496,233	62
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekendarlehen von 160 Millionen Franken	5,268,800	—	5,351,487	50	+ 82,687	50
b) „ „ auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von 3 Millionen Franken	120,000	—	120,000	—	—	—
c) Subventionsdarlehen	178,375	—	227,225	—	+ 48,850	—
Total	5,567,175	—	5,698,712	50	+ 131,537	50
2. Für Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stammaktien:						
a) Emission von 1891, einschliesslich Agio, zu 4 1/2 %	56,397	50	220,500	—	+ 164,102	50
b) Emission von 1892 zu 4 1/2 % ab 1. Oktober/31. Dezember 1892	—	—	24,470	89	+ 24,470	89
Total	5,623,572	50	5,943,683	39	+ 320,110	89
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,170,404	86	4,354,060	35	- 816,344	51
Verwendet für Amortisationen	510,000	—	540,000	—	+ 30,000	—
„ „ Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals	290,000	—	—	—	- 290,000	—
„ „ ausserordentlichen Zuschuss in den Versicherungsfonds	300,000	—	—	—	- 300,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse zur Amortisation des Defizits	136,980	—	136,399	85	- 580	15
Total	1,236,980	—	676,399	85	- 560,580	15
Zur Verfügung der Aktionäre	3,933,424	86	3,677,660	50	- 255,764	36

Zu den Differenzen, welche sich nach vorstehender Tabelle zwischen dem Finanzergebnisse des Berichts- und demjenigen des Vorjahres erzeigen, geben wir, soweit darüber nicht schon in vorangehenden Abschnitten das Nötige gesagt wurde, folgende Erläuterungen:

Das Plus auf dem Titel „Verschiedene Einnahmen“ beruht, wie schon bezüglich der Transporteinnahmen an anderer Stelle bemerkt wurde, darauf, dass infolge Einverleibung der Linie Zürich-Zug-Luzern in die Nordostbahn die Betriebsergebnisse dieser Linie 1892 erstmals direkt in die Betriebsrechnung der Nordostbahn eingestellt worden sind. Wäre dieses veränderte Rechnungsverhältnis nicht eingetreten, so würde die Vermehrung der verschiedenen Einnahmen nur Fr. 1,041.88 Cts. betragen haben. Dieselbe resultiert aus dem Mehrertrag der Hilfs-geschäfte mit Fr. 13,958.26 Cts. (Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb Fr. 20,000. — abzüglich Fr. 6,041.74 Cts. Ausfall auf den übrigen Hilfs-geschäften), wovon an Mindereinnahmen für Pacht- und Mietzinse Fr. 12,272.53 Cts. und für sonstige Einnahmen Fr. 643.85 Cts. abgehen.

Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien beziffert sich nach Abzug der Konto-Korrentzinse und Provisionen auf Fr. 933,929.94 Cts. gegen Fr. 1,007,805.08 Cts. im Vorjahr, ist somit um Fr. 73,875.14 Cts. geringer als in letzterm. Das Mindererträgnis wurde durch die Inanspruchnahme eines weiteren Teils unserer disponiblen Mittel für Bauzwecke bedingt. Es wäre aber effektiv noch um Fr. 55,399.20 Cts. grösser, als vorstehend ausgewiesen ist, wenn nicht diesem Titel im Berichtsjahr aus dem Mehrerlös verkaufter eigener Wertpapiere ein Nettogewinn von Fr. 21,824.20 Cts. hätte zugewendet werden können, während im Jahr 1891 demselben für Abschreibungen auf dem Wertschriftenbestande Fr. 33,575.— belastet wurden. Ausser den Bauverwendungen hat sich sodann auch hier die Verschmelzung der Linie Zürich-Zug-Luzern mit dem eigenen Netze mit einem Nettoausfalle an Zinsen von etwa Fr. 18,650.— geltend gemacht; einerseits ist nämlich durch die Abschreibung der im eigenen Besitze befindlich gewesenen 1073 Obligationen der genannten Filialbahn eine Mindereinnahme von Fr. 53,650.— herbeigeführt worden, anderseits aber durch die Aufhebung der Verzinsung der Konto-Korrent-Guthaben der Linie Zürich-Zug-Luzern an die Nordostbahn eine Ersparnis auf den Passivzinsen von etwa Fr. 35,000.— eingetreten.

Die Einnahmevermehrung von Fr. 144,771.35 Cts. an Zinsen für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien ist auf die erfolgten weitem Bauverwendungen zurückzuführen. Dabei ist zu erwähnen, dass die Verzinsung der Kapitalbeteiligung an der auf gemeinschaftliche Rechnung mit der Schweizerischen Centralbahn erbauten Linie Koblenz-Stein zu Lasten des Baukonto dieser Linie mit deren Betriebseröffnung (1. August 1892) aufgehört hat.

Mit Bezug auf den Ertrag des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee verweisen wir auf die Erläuterungen in Abschnitt E des Berichtes (Seite 74 u. ff.).

Von der Imprägnieranstalt wurden im Jahr 1892 an Schwellen und diversen Holzwaren für Private imprägniert 2,092 m^3 (1891: 4,337 m^3) und für die eigene Verwaltung 11,193 m^3 (1891: 7,976 m^3), zusammen 13,285 m^3 (1891: 12,313 m^3). Darauf erzielte sie einen Nettogewinn von Fr. 13,675.23 Cts. gegen Fr. 17,878.87 Cts. im Vorjahr. Das Minderergebnis im Jahr 1892 ist, wie oben ersichtlich, aus dem Rückgang der Arbeiten für Private abzuleiten. Von dem Reingewinn wurden nur Fr. 8,200.— der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres gutgeschrieben und Fr. 5,475.23 Cts. auf neue Rechnung vorgetragen. Der letztere Betrag ist zur Bestreitung der Verzinsung des restierenden Anlagekapitals, der Miete für den Schwellenlagerplatz und der Reparatur der maschinellen Einrichtungen der Anstalt im Jahre 1893 bestimmt, da mit Ende Januar 1893 die Werkstätte wegen der Verlegung der Einführung der Winterthurerlinie abgebrochen werden musste und deren Betrieb für längere Zeit nicht wieder aufgenommen werden kann.

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

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds:		
Betriebsrechnung II B b: Erneuerung des Oberbaues	Fr. 837,927. 90	Cts.
" IV C b: " des Rollmaterials	" 417,769. 40	"
Gewinn- und Verlustrechnung 3 a: Ertragsanteil der Bötzberrgbahn	" 9,902. 96	"
" " " 6 b: Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	" 13,774. 06	"
	<u>Fr. 1,279,374. 32</u>	Cts.
2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds:		
Betriebsrechnung IV C a: Unterhalt des Rollmaterials	Fr. 23,954. 81	Cts.
" V C 3: Unfallentschädigungen	" 265,215. 28	"
" III 2: Ertrag der Hülfgeschäfte	" 15,672. 45	"
Gewinn- und Verlustrechnung 6: Ertrag der Nebengeschäfte	" 6,117. 74	"
	<u>Fr. 310,960. 28</u>	Cts.
ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den Versicherungsfonds	" 75,000. —	"
	<u> " 235,960. 28</u>	"
Zusammen	<u>Fr. 1,515,334. 60</u>	Cts.

Die Zunahme der Einnahmen aus sonstigen Quellen um den Betrag von Fr. 1,008,683. 13 Cts. ist eine ausnahmsweise und beruht auf den in der Gewinn- und Verlustrechnung selbst unter Ziffer 8 d—g näher bezeichneten Verhältnissen. In Wegfall sind gekommen gegen das Vorjahr der Anteil der Nordostbahn an dem Mehrertrag der Centralbahnstrecke Aarau-Wöschnau über 5 0/0 des Anlagekapitals und die Vergütung des Bundes für die Nachtzüge im Jahr 1886, zusammen Fr. 9,505. 65 Cts.;^{a)} ferner ist der Nettoertrag des Liegenschaftskonto im Jahr 1892 um Fr. 8,967. 64 Cts. unter demjenigen des Jahres 1891 verblieben.

Bezüglich der laut Tabelle sich auf Fr. 1,029,939.90 Cts. beziffernden Minderanteile am Ertrag der gemeinschaftlichen Linien ist zu berücksichtigen, dass, wie eingangs dieses Abschnittes angeführt, die Betriebsergebnisse der Linie Zürich-Zug-Luzern in der Betriebsrechnung der Nordostbahn nunmehr direkt enthalten sind und deshalb die im Jahr 1891 noch unter dem Ertrag der Gemeinschaftsbahnen eingestellte Anteilsquote für diese Linie, die Fr. 962,600 betragen hatte, hier sich nicht mehr wiederholt. Von der Restverminderung von Fr. 67,339.90 Cts. entfallen Fr. 72,927.74 Cts. auf die Bötzberrgbahn, ferner Fr. 1034.02 Cts. auf die Linie Wohlen-Bremgarten infolge Steigerung des Betriebsdefizits, abzüglich Fr. 6,621.86 Cts. Mehr-Ertragsanteil für die Aargauische Südbahn. Hinsichtlich des Ausfalls auf der Ertragsquote der Bötzberrgbahn verweisen wir auf den besondern Bericht über die Bötzberrgbahn einschliesslich der Linie Koblenz-Stein.

Die Aktienbeteiligung an der Sihlthalbahn blieb für 1892 ertraglos.

Für die Befriedigung der Baubedürfnisse auf den Gemeinschaftsbahnen mit der Schweizerischen Centralbahn hatten wir im Jahr 1892 auf die Beteiligungskapitalien einzuzahlen: für die Bötzberrgbahn Fr. 85,000, für die Aargauische Südbahn Fr. 50,000 und für die Linie Koblenz-Stein Fr. 900,000, womit sich die Beteiligung der Nordostbahn erhöhte bei der Bötzberrgbahn von Fr. 11,729,000 auf Fr. 11,814,000, bei der Aargauischen Südbahn von Fr. 5,925,000 auf Fr. 5,975,000 und bei der Linie Koblenz-Stein von Fr. 1,350,000 auf Fr. 2,250,000. Diese

vermehrten Beteiligungskapitalien verzinste sich 1892 für die Bötzbahn einschliesslich der Linie Koblenz-Stein zu 3,706 0/0 und ohne letztere Linie zu 4,42 0/0 gegen 5,066 0/0 im Vorjahr, für die Aargauische Südbahn zu 4,607 0/0 gegen 4,534 0/0 im Jahr 1891. Die Gesamtbeteiligung von Fr. 20,639,000 an den oben bezeichneten vier Unternehmungen ertrug im Durchschnitt 3,838 0/0 gegen 4,734 0/0 von Fr. 18,154,000 (ohne Zürich-Zug-Luzern, Koblenz-Stein und Sihlthalbahn) im Jahr 1891.

Die unter Ziffer 4. d der Gewinn- und Verlustrechnung belastete Abschreibung am Baukonto im Betrag von Fr. 393 betrifft den Minderwert einer beseitigten baufälligen Wärterbude im Rohmaterialbahnhof Zürich.

Die ordentliche Jahreseinlage in den Erneuerungsfonds für 1892 beschränkte sich im Sinne der im letztjährigen Berichte gemachten Erklärungen auf den nämlichen Betrag, der aus diesem Fond für Erneuerungszwecke oder neue Installationen entnommen wurde. Sodann ist ihm, wie schon im Abschnitt I berichtet wurde, mit Genehmigung des Verwaltungsrates der (ebenfalls für Erneuerungszwecke angelegte) Reservefonds der ehemaligen Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, der auf Ende 1891 durch die Liquidation dieser Unternehmung der Nordostbahn mit Fr. 331,390.85 Cts. zufiel, einverleibt worden, wodurch sich der Bestand des Fonds per Ende 1892 auf Fr. 8,331,390.85 Cts. erhebt.

Mit Bezug auf die stattgehabten Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung verweisen wir auf die an anderer Stelle gegebenen Erläuterungen.

Das Mehrerfordernis von Fr. 131,537.50 Cts. pro 1892 für die Verzinsung der Anleihen ergibt sich aus folgenden Posten:

a. 4 1/2 0/0 Jahreszins auf den zur Auslösung des Kantons Zürich vom Unternehmen Zürich-Zug-Luzern auf 1. Januar 1892 ausgegebenen Obligationen im Betrage von Fr. 1,837,500. —	Fr. 82,687.50 Cts.
b. 2 0/0 Zins vom 15. Februar/31. Dezember 1892 auf der II. Rate von Fr. 180,000 der Beteiligung des Kantons Zürich am Subventions-Darleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn	3,150.— "
und 2 0/0 Jahreszins auf der I. Rate von Fr. 350,000 pro 1892 = Fr. 7,000 gegen 2 0/0 Zinse für 10 1/2 Monate im Jahr 1891 mit	6,125.— "
	875.— "
c. 3 0/0 Zinse vom 1. Februar bis 31. Dezember 1892 für Fr. 1,630,000 Einzahlungen auf das Subventions-Darleihen für die Linie Thalweil-Zug	44,825.— "
	<u>Zusammen Fr. 131,537.50 Cts.</u>

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1891		1892		1891			1892			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
I. Personentransport.											
Einfache Fahrt	I. Platz . . .	11,713	11.23	12,064	10.72	25,079.	03	23.27	25,101.	75	22.79
"	"	18,924	18.14	19,658	17.46	23,325.	74	21.65	23,430.	62	21.26
Hin- und Rückfahrt	I. " . . .	8,878	8.51	9,022	8.01	7,263.	42	6.74	7,339.	19	6.67
"	"	21,228	20.33	23,274	20.67	12,020.	47	11.16	13,123.	33	11.91
Abonnementsbillete	I. " . . .	5,126	4.92	6,492	5.77	4,318.	68	4.01	4,794.	88	4.35
"	"	3,262	3.13	3,903	3.47	1,760.	82	1.63	1,976.	40	1.79
Lustfahrtbillete	I. " . . .	13,012	12.48	13,866	12.32	22,216.	53	20.62	21,404.	57	19.43
"	II. " . . .	22,178	21.26	24,298	21.58	11,771.	49	10.92	12,998.	24	11.80
	Total . . .	104,321	100	112,577	100	107,756.	18	100	110,168.	98	100
Rekapitulation nach Plätzen:											
	I. Platz	38,729	37.12	41,444	36.81	58,877.	66	54.64	58,640.	39	53.23
	II. "	65,592	62.88	71,133	63.19	48,878.	52	45.36	51,528.	59	46.77
	Total	104,321	100	112,577	100	107,756.	18	100	110,168.	98	100
II. Gepäcktransport											
		Tonnen		Tonnen		4,403.	16		4,986.	40	
		220		255							
III. Viehtransport.											
Klasse a, Pferde		Stück		Stück							
" b, schweres Vieh		72	1.35	129	2.05						
" c, leichtes "		861	16.12	1,377	21.83						
" d, Schweine		788	14.76	1,109	17.58	4,743.	83		6,627.	11	
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		1,412	26.45	706	11.20						
Hunde		1,716	32.14	2,485	39.40						
		490	9.18	501	7.94						
	Total	5,339	100	6,307	100	4,743.	83	.	6,627.	11	.
IV. Gütertransport.											
Eilgut		Tonnen		Tonnen							
Stückgut		1,404	0.81	1,370	1.04						
Massengut A		9,475	5.45	9,303	7.07						
" B		7,016	4.04	6,451	4.90	482,550.	99		358,285.	87	
Spezialtarif I		24,567	14.13	25,445	19.34						
" II		57,799	33.25	45,738	34.77						
" III		12,368	7.12	8,429	6.41						
		61,194	35.20	34,830	26.47						
	Total	173,823	100	131,566	100	482,550.	99	.	358,285.	87	.
V. Verschiedenes											
						278.	87		264.	07	
	Gesamttotal . . . . .	.	.	.	.	599,733.	03	.	480,332.	43	.
Rekapitulation:											
Personentransport						107,756.	18	17.97	110,168.	98	22.94
Gepäcktransport						4,403.	16	0.73	4,986.	40	1.04
Viehtransport						4,743.	83	0.79	6,627.	11	1.38
Gütertransport						482,550.	99	80.46	358,285.	87	74.59
Verschiedenes						278.	87	0.05	264.	07	0.05
	Total . . . . .	.	.	.	.	599,733.	03	100	480,332.	43	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1892	112,577	110,168	98	255	4,986	40	6,307	6,627	11	131,566	358,285	87	264	07	480,332	43
1891	104,321	107,756	18	220	4,403	16	5,339	4,743	83	173,823	482,550	99	278	87	599,733	03
mehr als 1891	8,256	2,412	80	35	583	24	968	1,883	28	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42,257	124,265	12	14	80	119,400	60

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1892	Fr. 0. 98 Cts.	Fr. 19. 55 Cts.	Fr. 1. 05 Cts.	Fr. 2. 72 Cts.
1891	„ 1. 03 „	„ 20. 01 „	„ 0. 89 „	„ 2. 78 „

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre haben sich auf dem bisherigen Stande erhalten; dagegen ist im Güterverkehre nicht nur der schon im letzten Geschäftsberichte vorausgesehene Rückgang der Holztransporte eingetreten, sondern es sind auch die Getreidetransporte (Sp. T. I) auf ein so geringes Quantum herabgegangen, wie seit Jahrzehnten nie. Es rührt dieser Ausfall von Ernte- und Markt-, sowie Zollverhältnissen, also von Faktoren her, die wir nicht zu beeinflussen imstande sind.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1891				1892			Gegenüber 1891			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.24	1. Centralverwaltung und technische Leitung . . .	10,000	—	2.32	—	—	—	—
14,800	40	3.32	2. Gehalte des Administrationspersonals . . .	15,459	20	3.59	658	—	—	—
135,069	66	30.26	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffs- personals	132,063	85	30.62	—	—	3,005	81
3,862	59	0.86	4. Bekleidung desselben	3,375	32	0.78	—	—	487	27
3,355	68	0.75	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	3,183	66	0.74	—	—	172	02
66,648	60	14.93	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	50,860	60	11.79	—	—	15,788	—
125,209	08	28.05	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch- tung und Beheizung der Schiffe	125,636	65	29.13	427	57	—	—
58,782	52	13.17	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	64,328	95	14.92	5,546	43	—	—
7,669	56	1.72	10. Assekuranzprämien	11,700	15	2.71	4,030	59	—	—
21,000	74	4.70	11. Verschiedenes	14,658	51	3.40	—	—	6,342	23
446,398	83	100	. . . . . Total	431,266	89	100	—	—	15,131	94

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 15,131.94 Cts. vermindert, indem vier Posten Mehrausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 10,663.39 Cts. fünf Posten Minderausgaben von zusammen Fr. 25,795.33 Cts. gegenüberstehen. Die beiden namhaftern Posten Mehrausgaben fallen auf die Hauptreparatur des Trajektkahns A (Kapitel 9), sowie auf die im nachfolgenden Titel „5. Versicherungen“ zu besprechende Versicherung der Passagiere gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht (Kapitel 10). Unter den Minderausgaben sind hervorzuheben diejenige von Fr. 15,788.— auf Kapitel 6/7 „Ein- und Ausschiffen der Güter“ als Folge des Rückganges des Güterverkehrs, sowie der Posten von Fr. 6,342.23 Cts. Kapitel 11 „Verschiedenes“ zufolge Minderanschaffung von Anbindpfählen und Mindervergütung an die bayerische Verwaltung für Schleppleistungen im Fusionsdienst.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1891					1892				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	599,733	03	4	97	—	480,332	43	3	92	—
Ausgaben	446,398	83	3	70	74.43	431,266	89	3	52	89.79
Vorschlag	153,334	20	1	27	25.57	49,065	54	0	40	10.21

Betriebsmaterial.

Da die beiden ältesten Bodenseedampfboote der Nordostbahn „Schaffhausen“, erbaut im Jahr 1851, und „St. Gallen“, erbaut im Jahr 1853, den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprachen, sah sich die Verwaltung vor die Notwendigkeit der Vornahme einer kostspieligen Hauptreparatur dieser beiden Schiffe gestellt. Bei eingehender Prüfung fand sie, dass es vorteilhafter sei, die grosse Ausgabe für die zwei alten Schiffe zu ersparen und dafür ein neues, mittelgrosses Halbsalonboot anzuschaffen. Der Bau des neuen Schiffes, mit dem Namen „Säntis“, von 48,5 m Länge, 5,6 m Breite, 2,5 m Höhe und 1,25—1,27 m Tiefgang, mit einer Dreicylinder-Schauflerraddampfmaschine von 80 Pferden Nominalkraft, mit einem versenkten Salon auf der Hinterseite, einem Dache über dem Raum zwischen den Radkasten und mit elektrischer Beleuchtung wurde der Firma Escher, Wyss & Co. übertragen. Die Ablieferung und Inbetriebnahme fand Ende Juni bzw. Anfangs Juli 1892 statt. Nach Inbetriebsetzung des neuen Dampfbootes wird das Dampfboot „St. Gallen“ nunmehr als Reserveschiff verwendet, das Dampfboot „Schaffhausen“ aber wurde ausser Dienst gestellt und ausrangirt.

Im Übrigen ist im Bestande des Betriebsmaterials während des Berichtsjahres keine Änderung eingetreten; dasselbe bestand somit am Jahresschlusse aus 6 Raddampfern, 4 eisernen Schleppschiffen, 2 eisernen Trajektkähnen, ferner aus 1 Trajektampffähre und 1 eisernen Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

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

	1891	1892
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).		
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	120,595
und zwar in	Zeitstunden	7,571
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	15.93
Schleppboote. Solche durchliefen	„	117,184
b. Verbrauch an Brennmaterial:		
Holz	Ster	14.500
Steinkohlen	Tonnen	3,900.800
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	3,906.600
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	32.394
„ Zeitstunde	„	515.995
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	118,265.31
per Kilometer	Centimes	98.07
„ Zeitstunde	Franken	15.62
c. Verbrauch an Schmiermaterial:		
Öl und Talg im ganzen	Tonnen	8.603
per Kilometer	Kilogramm	0.071
„ Zeitstunde	„	1.136
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	4,117.58
per Kilometer	Centimes	3.41
„ Zeitstunde	„	54.89
d. Unterhalts- und Reparaturkosten:		
im ganzen	Franken	58,782.52
per Kilometer	Centimes	48.74

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1892	914,183	425,580	13	1,048	8,100	75	4,619	3,978	05	72,879	151,622	53	2,804	50	592,085	96
1891	748,946	361,143	88	827	6,239	65	3,874	3,308	45	56,416	125,284	60	2,520	—	498,496	58
mehr als 1891	165,237	64,436	25	221	1,861	10	745	669	60	16,463	26,337	93	284	50	93,589	38
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1892	Fr. 0. 47 Cts.	Fr. 7. 73 Cts.	Fr. 0. 86 Cts.	Fr. 2. 08 Cts.
1891	„ 0. 48 „	„ 7. 54 „	„ 0. 85 „	„ 2. 22 „

Die grossen Mehreinnahmen gegenüber jenen im Jahr 1891 erklären sich zunächst aus dem Umstande, dass die letztern wegen der mehr als zwei Monate andauernden Seegefrörne aussergewöhnlich gering waren; sie weisen aber ausserdem gegenüber den frühern Jahren eine auf normaler Entwicklung des Verkehrs beruhende Steigerung auf. Zur Vermehrung des Güterverkehrs hat ferner der Bau der rechtsufrigen Seebahn beigetragen.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1891				1892			Gegenüber 1891			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
						Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
15,000	—	3.02	1. Centralverwaltung und technische Leitung . . .	15,000	—	2.87	—	—	—	
19,719	70	3.98	2. Gehalte des Administrationspersonals . . .	18,551	—	3.55	—	—	1,168 70	
225,775	34	45.52	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	234,514	91	44.84	8,739	57	—	
5,547	25	1.12	4. Bekleidung desselben	4,532	98	0.86	—	—	1,014 27	
18,213	62	3.67	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	16,632	63	3.18	—	—	1,580 99	
120,088	04	24.21	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	144,469	95	27.62	24,381	91	—	
64,038	22	12.92	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung . .	59,220	79	11.32	—	—	4,817 43	
1,798	90	0.36	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessions- gebühren	15,608	35	2.99	13,809	45	—	
25,792	86	5.20	9. Verschiedenes	14,509	40	2.77	—	—	11,283 46	
495,973	93	100	. . . . . Total	523,040	01	100	27,066	08	—

Die Ausgaben weisen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 27,066.08 Cts. auf, indem fünf Posten Minderausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 19,864.85 Cts. drei Posten Mehrausgaben von zusammen Fr. 46,930.93 Cts. gegenüber stehen. Die Mehrausgaben werden begründet durch Personalvermehrung um durch-

schnittlich drei Mann zufolge Zunahme des Güterverkehrs in Horgen und Richtersweil, speziell Baumaterialtransport für die rechtsufrige Zürichseebahn (Kapitel 3), durch um etwa 50,000 Kilometer vermehrte Fahrleistungen und daherigen grössern Materialverbrauch (Kapitel 6) und durch die Versicherung der Passagiere gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht (Kapitel 8). Von den Minderausgaben ist von erheblicherem Belang bloss diejenige auf Kapitel 9 „Verschiedenes“, sie ist zum grössern Teil zufällig und durch Wegfall der während der Seegefrörne im Vorjahr gehalten Auslagen für Omnibus- und Camionnagedienst entstanden.

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

				1891	1892
a. Leistungen der Schiffe:					
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt			Kilometer	204,647	244,539
und zwar in			Zeitstunden	15,380	18,584
per Zeitstunde durchschnittlich			Kilometer	13.31	13.16
Schleppdampfboote. Solche durchliefen			"	22,822	26,409
und zwar in			Zeitstunden	3,141	3,724
sonach per Zeitstunde durchschnittlich			Kilometer	7.27	7.09
Trajektfähre. Dieselbe durchlief			"	18,466	24,968
und zwar in			Zeitstunden	1,473	1,956
sonach per Zeitstunde durchschnittlich			Kilometer	12.54	12.76
Total: Zurückgelegte			"	245,935	295,916
			Zeitstunden	19,994	24,264
			Kilometer	12.30	12.20
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz				Ster	30.000
Steinkohlen			Tonnen	3,782.900	4,654.900
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)				"	3,794.900
Durchschnittsverbrauch per Kilometer			Kilogr.	15.430	15.766
" " " Zeitstunde			"	189.802	192.273
Kosten für Brennmaterial im ganzen			Franken	110,490.47	133,730.—
" " " per Kilometer			Centimes	44.93	45.19
" " " " Zeitstunde			Franken	5.53	5.51
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen				Tonnen	10.988
" " " per Kilometer			Kilogr.	0.044	0.047
" " " " Zeitstunde			"	0.547	0.574
Kosten für Schmiermaterial im ganzen			Franken	6,609.58	7,882.64
per Kilometer			Centimes	2.69	2.66
" Zeitstunde			"	33.06	32.49
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen				Franken	64,038.22
per Kilometer			Centimes	26.04	20.01

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1891					1892				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	498,496	58	2	03	—	592,085	96	2	00	—
Ausgaben	495,973	93	2	02	99.49	523,040	01	1	77	88.34
Vorschlag	2,522	65	—	01	0.51	69,045	95	—	23	11.66

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr sind zwei neue hölzerne Schleppschiffe angeschafft worden. Im übrigen fanden keine Änderungen statt. Der Bestand des Betriebsmaterials war daher zu Ende des Jahres: 1 Salondampfer, 7 andere Raddampfer, 2 Schrauben-Dampfboote, 1 Trajekt-Dampffähre, 7 eiserne und 23 hölzerne Schlepp- und Kohlschiffe.

Bezüglich der Abschreibungen auf diesem Betriebsmaterial, einschliesslich der Werteanlage in Wollishofen und auf Mobilien und Gerätschaften, verweisen wir auf Abschnitt III, S. 26 dieses Berichtes.

3. Werkstättebetrieb.

Die Lösung der im letztjährigen Geschäftsbericht behandelten Werkstätte-Frage steht in engem Zusammenhange mit den Studien über Änderungen am Güterbahnhof Zürich (vgl. Abschnitt V, 1) und kann erst im Anschluss an dieselben folgen.

In den Räumlichkeiten und Einrichtungen sowohl der Hauptwerkstätte als der Filial-Werkstätten in Romanshorn und Wollishofen haben im Berichtsjahre keinerlei Änderungen stattgefunden. Für die Hauptwerkstätte Zürich sind einige Arbeitsmaschinen: 1 Schraubeschneidmaschine, 1 Fraisenschärfmaschine, 1 Universal-Fraismaschine und 3 Drehbänke, ein englisches Schneidzeug und ein Laufkahn angeschafft worden, für deren Kosten im Betrage von Fr. 14,561. 40 Cts. der Baukonto belastet wurde. Die Arbeitskräfte der Werkstätte sind in bisheriger Weise hauptsächlich durch den Unterhalt des Betriebsmaterials, sowie durch die Erstellung von Dampfheizungen für Personenwagen und Luftdruckbremsen in Anspruch genommen worden.

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

1. Ersetzen von 9 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 6 Feuerbüchsen, 1145 Siederöhren, 104 Bandagen für Triebräder, 65 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 2 Tenderachsen, sämtlich für Lokomotiven	Fr. 114,977. 90 Cts.
2. Ersetzen von 61 Bandagen und 25 Radsternen für Personenwagen	„ 5,146. 92 „
3. Ersetzen von 117 Bandagen, 45 Radsternen und 1 Achse für Gepäck- und Güterwagen	„ 9,721. 22 „
zusammen	Fr. 129,846. 04 Cts.
Hievon ab die Altmaterialerlöse	„ 36,039. 34 „
Total der Ersatzstücke für Rollmaterial	Fr. 93,806. 70 Cts.
4. Erstellen von Westinghouse-Bremsen an 35 Personen- und 4 Gepäckwagen	„ 10,083. 93 „
5. Erstellen von Dampfheizungen in 20 Personenwagen	„ 16,437. 65 „
6. Umbau der Lokomotiven F ² No. 251 und 252 in F ³ Lokomotiven	„ 47,859. 51 „
Total	Fr. 168,187. 79 Cts.

Die Zahl der Werkstättearbeiter betrug zu Ende des Berichtsjahres 559 (1891 : 523); um den Anforderungen, die an die Werkstätte gestellt werden und in stetem Wachsen begriffen sind, zu genügen, müsste bei entsprechenden Einrichtungen die Arbeiterzahl noch weiter erhöht werden. — Die Rechnung der Werkstätte erzeigt:

	1891	1892
An Einnahmen	Fr. 1,349,489. 60 Cts.	Fr. 1,507,208. 03 Cts.
„ Ausgaben	„ 1,340,787. 55 „	„ 1,502,594. 53 „
Einnahmen-Überschuss	Fr. 8,702. 05 Cts.	Fr. 4,613. 50 Cts.

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 5 Entgleisungen, 4 auf Stationen und 1 auf offener Bahn, sowie 6 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei 1 Angestellter getötet und 1 solcher verletzt wurde.

Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 6 Personen getötet und 139 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 2 Reisende und 4 Angestellte, die Verletzungen 2 Reisende, 136 Angestellte und 1 Drittperson. Ferner sind noch 2 auf dem Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

Beim Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee sind 2 Angestellte ertrunken und 12 verletzt worden. Im Bodenseebetrieb sind keine Unfälle zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1892 bestanden folgende Versicherungen:

a. Gegen Feuerschaden:	
1. Gebäude in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhansen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus, ferner im Grossherzogtum Baden	Fr. 15,260,369.— Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar	„ 43,112,000.— „
	Fr. 58,372,369.— Cts.
b. Gegen die Gefahren des Wassertransportes:	
Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 610,000.— „
c. Versicherung der Passagiere und im Dienst befindlichen Postangestellten auf den Bodensee- und Zürichsee-Dampfbooten auf Ableben durch Unfall	
	„ 1,100,000.— Cts.
	Total Fr. 60,082,369.— Cts.

Ausserdem besteht zur Ausgleichung der Folgen der Unfälle von Personen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, welcher mit Ende 1892 laut Rechnung einen Bestand erzeugt von

	Fr. 806,886.97 Cts.
--	---------------------

Die Assekuranzsumme für die Hochbauten, vide litt. a 1 oben, ist um Fr. 554,600 höher als per Ende 1891. Diese Erhöhung wurde in der Hauptsache notwendig durch die neue Linie Koblenz-Stein.

Die unter litt. a 2 aufgeführten Versicherungen für Inventar und Transportgüter etc. mussten zu Ende Juni 1892 einer Erneuerung unterworfen werden, da mit diesem Termine die bisherigen Policen abgelaufen waren. Der Hauptversicherungsvertrag, ferner die Spezialversicherungen der Güter in den Bahnhöfen Zürich und Romanshorn, sowie das Inventar der Werkstätten in Zürich und des in diesen in Reparatur befindlichen Rollmaterials wurden für eine Periode von fünf Jahren erneuert, diejenigen für die Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee und der Imprägnieranstalt wegen der bevorstehenden Veränderung der Verhältnisse dagegen nur bis Ende des Jahres 1893. Es ist uns dabei gelungen, bei den meisten Versicherungsabschlüssen etwas günstigere Bedingungen zu erzielen als in der vorausgegangenen Periode; dagegen sahen wir uns genötigt, auf Grund der vorhandenen Bestände eine Vermehrung der Versicherungswerte eintreten zu lassen; die bezügliche Erhöhung beziffert sich auf Fr. 6,172,000.

Die Spezialversicherung für Personenunfälle, welche unter litt. c erwähnt ist, trat mit 1. Mai 1892 ins Leben. Durch Vertrag mit der Transport- und Unfallversicherungs-Gesellschaft „Zürich“ vom 30. April 1892 sind die Passagiere, welche auf den Personendampfbooten der Nordostbahn auf dem Zürich- und Bodensee befördert werden, für Ansprüche auf Grund der gesetzlichen Haftpflicht bei Todesfällen bis zum Maximum von Fr. 20,000 per Kopf und einer höchsten Summe von Fr. 500,000 per Unfall versichert worden. Hieran wurde eine weitere Versicherung bei dem Rheinisch-Westfälischen Lloyd abgeschlossen für allfällige weitergehende Ersatzansprüche bis

auf Fr. 600,000 per Unfall und Fr. 20,000 per Kopf in dem Sinne, dass die Verbindlichkeit aus diesem Vertrage erst beginnt, wenn das bei der Gesellschaft Zürich versicherte Maximum im einzelnen Falle nicht ausreicht.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war folgender:	1891	1892
I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	165	164
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	56	83
	221	247
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Ein- schluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	554	497
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	742	736
	1,296	1,233
III. Expeditions- und Zugdienst.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lager- haus Romanshorn), auf Personalkonto	2,383	2,482
IV. Maschinendienst und Werkstätten.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto	510	553
ebenso und Arbeiter (wovon 561 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti	537	583
	1,047	1,136
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto	3,612	3,696
„ andern Konti	1,335	1,402
	4,947	5,098
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im ganzen 7,26 Angestellte (im Vorjahr 7,15).		
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.		
Beamte, Angestellte und Arbeiter	210	210
VI. Imprägnieranstalt.		
Arbeiter	27	29
	237	239
Gesamttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals	5,184	5,337

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

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

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

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

Durch die oben aufgeführte Rektifikation des Defizits erfuhr das Deckungskapital ebenfalls eine Erhöhung von „ 152,707. 60 „
und bezifferte sich demnach per Ende 1891 auf Fr. 6,666,344. 32 Cts.

Im Jahr 1892 kamen hinzu:

- a) für Verzinsung des Defizits per Ende 1891 zu $3\frac{3}{4}\%$. . . Fr. 113,600. 15 Cts.
- b) an ordentlichen Einnahmen „ 640,992. 28 „
- c) an Zuwachs auf dem Titel „Nicht verfallene Aktivzinse“ . . . „ 7,568. 50 „

Fr. 762,160. 93 Cts.

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

„ 383,304. 59 „

Hienach ergibt sich als Deckungskapital per 31. Dezember 1892 Fr. 7,049,648. 91 Cts.

Hinsichtlich der Krankenkasse für die Bahnarbeiter des Oberingenieurs für den Bahnbetrieb ist zu erwähnen, dass deren Statuten im Jahr 1892 einer Revision unterworfen wurden, dahingehend, dass ab 1. Februar 1892 den Mitgliedern in Erkrankungs- oder Verletzungsfällen (bei letztern, soweit es sich nicht um Haftpflichtfälle handelt) ausser der kostenfreien ärztlichen Hülfe und freien Arznei ein Krankengeld von Fr. 1. 50 per Tag verabreicht wird, statt wie bisher nur Fr. 1. Bei Unterbringung in einer Krankenanstalt werden von der Kasse die erlaufenen Kosten bestritten und überdies dem Erkrankten eine tägliche Unterstützung von Fr. 1. — gewährt; in derartigen Fällen wurden nach den bisherigen Statuten nur die Spitalkosten vergütet. Im ferneren wurde die Unterstützungsberechtigung auf die Dauer von 100 Tagen ausgedehnt gegen eine solche von 60 Tagen nach den früheren Bestimmungen. Diesen vermehrten Vergünstigungen ist der Rückschlag von Fr. 121. 36 Cts. in der Rechnung pro 1892 zuzuschreiben, während die bisherigen Rechnungen Überschüsse ergaben.

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

		<i>a.</i>		<i>b.</i>		<i>c.</i>		T o t a l	
		Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		Krankenkasse für die Bahnarbeiter			
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
II. Bilanz auf 31. Dezember 1892.									
Aktiven.									
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:									
a) Schuldbriefe		1,918,600	—	16,200	—	—	—	1,934,800	—
b) Diverse Obligationen		1,407,700	—	—	—	7,500	—	1,415,200	—
c) Nordostbahn-Obligationen		726,250	—	44,500	—	15,500	—	786,250	—
		4,052,550	—	60,700	—	23,000	—	4,136,250	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft									
		59,983	80	64	91	—	—	60,048	71
3. Nicht verfallene Aktivzinse									
		44,178	—	—	—	—	—	44,178	—
4. Sonstige Guthaben									
		—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften									
		—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo									
		—	—	—	—	308	71	308	71
7. Defizit									
		2,892,937	11	—	—	—	—	2,892,937	11
		7,049,648	91	60,764	91	23,308	71	7,133,722	53
Passiven.									
1. Schulden									
		—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse									
		—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital									
		7,049,648	91	—	—	—	—	7,049,648	91
4. Reserven									
		—	—	60,764	91	23,308	71	84,073	62
		7,049,648	91	60,764	91	23,308	71	7,133,722	53

d) Alfred-Escher-Stiftung.

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

Fr. 800. — Cts.	der Pensions- und Hilfskasse als Zinsbetrag von Fr. 20,000 Kapital, ferner
Fr. 352. — Cts.	der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter
„ 48. — „	derjenigen der Bahnarbeiter
„ 400. — „	als Zinsbetrag von Fr. 10,000 Kapital.
<u>Total</u>	<u>Fr. 1200. — Cts.</u>

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

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

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1891 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 104,228. 51 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1892 hinzu	Fr. 26,659. 14 Cts.
Die Ausgaben betragen an Entschädigungen	Fr. 10. 55 Cts.
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben	
und Zinsen	„ 20,781. 08 „ „ 20,791. 63 „
Vermehrung	„ 5,867. 51 „
Bestand am 31. Dezember 1892:	
in Wertpapieren	Fr. 108,000. — Cts.
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 344. 15 „
in Barschaft in Händen der Rechnungssteller	„ 1,751. 87 „
	<u>Fr. 110,096. 02 Cts.</u>

Schliesslich geben wir noch einen Ausweis über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der ständigen Güterarbeiter per 31. Dezember 1892.

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Bestand der Kautionen.						
a) In bar	61,564	45	110,096	02	171,660	47
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	107,000	—	—	—	107,000	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	4,317,000	—	—	—	4,317,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	582,500	—	—	—	582,500	—
Summe	5,068,064	45	110,096	02	5,178,160	47
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	107,000	—	—	—	107,000	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	108,000	—	108,000	—
	168,500	—	108,000	—	276,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	64	45	2,096	02	2,160	47
c) Bürgschaften	4,899,500	—	—	—	4,899,500	—
Summe	5,068,064	45	110,096	02	5,178,160	47

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

Gemäss früheren Beschlüssen wird die Winterthurerlinie, im Anschluss an die rechtsufrige Zürichseebahn, von der Eisenbahnbrücke bei Wipkingen bis zum Güterbahnhof Zürich in der Art verlegt, dass zwischen dem innern und dem äussern Bahnhof die Zahl der durchgehenden Geleiseverbindungen wesentlich vermehrt werden kann. Über die hieran anzuschliessenden weiteren Änderungen am genannten Bahnhof, verbunden mit Verlegung der Werkstätten, wurden generelle Pläne und Kostenberechnungen ausgearbeitet, über die aber abschliessende Entscheide noch nicht erfolgt sind.

Nachdem die Pläne für den Umbau und die Erweiterung der Station Altstetten unterm 10. Juni 1892 vom Eisenbahndepartement genehmigt worden sind, wurde im Berichtsjahre die Expropriation für das zur Stationserweiterung erforderliche Land eingeleitet; dieselbe ist in der Hauptsache durchgeführt, so dass im laufenden Jahre mit der Bauausführung begonnen werden kann.

Auf dem Bahnhof Brugg wurde die neue Lokomotivremise samt den Geleiseanlagen der Depotstation fertig erstellt und Kohlenlager mit Geleisen in grösserer Ausdehnung angelegt. Da sich die Beleuchtung mit Petrolampfen daselbst immer mehr als unzureichend erwies, wurde bei Anlass der Einführung der elektrischen Beleuchtung und elektrischen Kraftabgabe der Stadt Brugg auch im Bahnhofs elektrische Beleuchtung eingerichtet und wird für den Betrieb von Arbeitsmaschinen der Depotstation elektrische Kraft bezogen.

Im Bahnhof Turgi wurde der Zugang à niveau über die Geleise der Waldshuter Linie aufgehoben und durch einen Durchgang mit Treppenanlagen ersetzt.

Für Erweiterung der Station Örlikon, bestehend in Erstellung eines längeren Ausziehgeleises, Anlage eines grösseren Rohmaterialbahnhofes, Erstellung von Durchgängen für den Personenverkehr an der Affolterner- und an der Schaffhauserstrasse etc., wurden Pläne und Kostenberechnungen angefertigt, und mit Ermächtigung des Verwaltungsrates die Expropriation an Hand genommen, während die Genehmigung der Pläne von letzterm noch ausgesetzt wurde. Ausserdem trafen wir Vorbereitungen für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes.

Die umfangreichen Arbeiten für Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes Winterthur wurden im Berichtsjahr im Unterbau nahezu vollendet, die Überführungen der Briggerstrasse über die Zürich-Winterthurer Linie und über die Koblenzer Linie fertig erstellt, sowie Rangier- und Aufstellgeleise in grösserer Ausdehnung gelegt.

Für die Erweiterung und den Umbau des Personen- und Remisenbahnhofes Winterthur wurden dem Eisenbahndepartement unterm 17. November 1892 neuerdings Pläne vorgelegt, und es erfolgte die Genehmigung derselben nach vorgängigen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden am 21. Februar des laufenden Jahres. Für möglichst rasche Ausführung der sehr schwierigen Bauten sind Vorbereitungen getroffen.

Die Erweiterung des Rangierbahnhofes in Romanshorn ist bis auf einige Ergänzungsarbeiten vollendet, das direkte Verbindungsgeleise zwischen der Winterthurer und der Rorschacher Linie ausgeführt und ein Anschlussgeleise mit dem neu errichteten eidgen. Alkoholdepot erstellt. Ferner wurden die Wart- und Restaurationslokale durch einen Anbau an der Südseite des Aufnahmsgebäudes vergrössert.

Die Erweiterungsbauten der Station Koblenz wurden in der Hauptsache durchgeführt; die Geleiseanlagen und Strassenverlegungen sind fertig erstellt und die neuen Lager- und Verladeplätze nahezu vollendet. Die centrale Weichen- und Signalstellung wird dagegen erst im laufenden Jahr ausgeführt werden.

Für die schon an anderer Stelle des Berichts besprochene Einrichtung der Station Au auch für den Güterdienst wurden die Pläne angefertigt. Darnach wird unterhalb des Stationsgebäudes ein Güterschuppen erstellt, ferner ein durchgehendes Gütergeleise, anschliessend an das Hauptgeleise, sowie in Verlängerung des Gütergeleises in der Richtung gegen Horgen ein Stumpengeleise mit Brückenwage.

Von weiteren Ergänzungsbauten führen wir noch an:

Erstellung von 27 Wärternischen im Wipkinger Tunnel.

Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Andelfingen.

Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Dietikon.

Erstellung eines Anbaues an den Güterschuppen in Wädenswil zur Schaffung grösserer Bureau Räume.

Vergrösserung der Bureau lokale durch Anbau auf der Station Pfäffikon (Schwyz).

Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Lachen.

Vergrösserung der Dienstwohnung durch einen Aufbau auf dem Stationsgebäude Steckborn.

Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe auf der Station Affoltern a. A.

Verlängerung des Ausweichgeleises auf der Station Ebikon.

Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung einer Brückenwage auf der Station Dätwyl.

Verlängerung des Ausweichgeleises auf der Station Thalheim.

Erstellung eines Stumpengeleises in Mannenbach.

Erweiterung des Stationsplatzes in Sitterthal.

Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Fehraltorf.

Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Oberglatt.

Erweiterung der Station Steinmaur.

Einrichtung der Gasbeleuchtung auf den Stationen Ennenda und Rheinfeldern.

Erstellung von Wärterwohnhäusern zwischen Schlieren und Dietikon, oberhalb Richterswil, bei Schübelbach und bei Arnegg.

Erstellung von elektrischen Kontrollapparaten für Signalscheiben auf einer grössern Anzahl von Stationen.

Vollendung der centralen Weichen- und Signalstellungen auf den Stationen Wiesendangen, Islikon, Felben, Müllheim, Märstetten, Bürglen, Erlen, Amriswil, Horgen, Au, Reichenburg, Bilten, Bonstetten.

Anlage einer neuen Telegraphenleitung Zürich-Glarus.

Erstellung von elektrischen Läutewerken auf den Strecken Wettingen-Baden und Stein-Pratteln.

2. Bau neuer Linien.

a. Allgemeines.

Wie bereits im letztjährigen Berichte erwähnt worden ist, waren damals sämtliche sechs Moratoriumslinien in Angriff genommen oder im Studium begriffen und hat eine successive Inangriffnahme, wie ursprünglich beabsichtigt war, nicht stattfinden können.

Bereits eröffnet wurde am 12. August 1891 die Linie Dielsdorf-Niederweningen und am 1. August 1892 die Linie Koblenz-Stein. Über die an ersterer Linie erfolgenden Bauten finden sich von jetzt an die allfällig nötigen Mitteilungen im vorangehenden Abschnitt, während über die Bauten an der Linie Koblenz-Stein der Bericht über die Bötzbahn einschliesslich Koblenz-Stein die nötigen Mitteilungen enthält.

Von den vier andern Linien ist die rechtsufrige Zürichseebahn bekanntlich seit Anfang 1889 im Bau. In Angriff genommen wurde der Bau der Linie Thalweil-Zug, bei welcher jedoch wegen Ausstehens der Plan- genehmigungen für den übrigen Teil der Linie nur die Ausführung des bedeutendsten Objekts, des 3340 m langen Albistunnels und der nächsten Umgebung, begonnen werden konnte. Die Unterbau-Arbeiten der Linie Schaffhausen-Etzwilen wurden Ende des Berichtsjahres an eine Unternehmung vergeben, welche noch kurz vor Schluss des Jahres in Thätigkeit getreten ist. Die letzte Linie Eglisau-Schaffhausen blieb noch im Stadium des Projekts, und es konnte während des Berichtsjahres nicht einmal eine Verständigung über die allgemeine Richtung des Tracés erzielt werden.

Zur Bewältigung der umfangreichen Aufgaben musste der Bestand des technischen Personals noch etwas erhöht werden und waren zu Ende des Jahres 47 Ingenieure, Architekten und Geometer, 10 Zeichner, 1 Buchhalter und 4 Kanzlisten bei der Bahnbauabteilung und zwar mehr als zur Hälfte beim Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn beschäftigt.

b. Rechtsufrige Zürichseebahn.

Wie schon den Mitteilungen im letzten Jahresberichte zu entnehmen war, bereitet bei den heutigen Verhältnissen die Genehmigung und Bereinigung der Pläne ganz erhebliche Schwierigkeiten. Es ist denn auch im Berichtsjahre noch nicht gelungen, alle diesbezüglich bestehenden Anstände zu beseitigen. Wenn eine Genehmigung erfolgte, war sie öfters mit so vielen und oft wichtigen Vorbehalten verbunden, dass eine nochmalige Planaufgabe notwendig wurde, welche den Beteiligten dann wieder zu neuen Begehren Anlass gab und einen abermaligen Schriftenwechsel erforderlich machte. Es würde zu weit führen, dieungemein zahlreichen Verhandlungen und Beschlüsse, die sich auf die Gestaltung und Anlage der Stationen, Wegkorrekturen, Durchfahrten etc. beziehen, sämtlich vorzuführen; immerhin wird es am Platze sein, wenigstens die hauptsächlichsten dieser Fragen kurz zu berühren.

Auf der ersten Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen ist noch unerledigt das Projekt für die Unterführung der Langgasse, und auch über die Detailpläne der Station Wipkingen, deren Vorlage am 17. November erfolgte, stund die Erledigung zu Ende des Berichtsjahres noch aus. Am 9. März ist dem Bundesrate der gemäss dessen Entscheid vom 5. Dezember 1891 in den Gemeinden Ende Januar aufgelegte, ausgearbeitete Plan für diese Station zugestellt worden; bei dessen Genehmigung vom 16. Juni wurde aber eine nochmalige detaillirte Vorlage mit Berücksichtigung der dabei gemachten Vorbehalte betreffend die Abänderung von Strassen und Wege vorgeschrieben, sowie eine Verständigung mit den Gemeinden vorbehalten. Schon zuvor fand vertraglich eine Verständigung mit der Stadt Zürich statt; dagegen traten die Gemeinden Unterstrass und Wipkingen mit neuen Begehren auf, verlangten Trottoir-

anlagen, Pflästerungen etc., die früher auch nicht vorhanden waren, und da die Gesellschaft nicht entsprach, kam es nicht in allen Punkten zu einer Verständigung und musste die Sache nochmals der Bundesbehörde zur Entscheidung vorgelegt werden.

Von Tiefenbrunnen aufwärts sind es namentlich die Anlage der Station Herrliberg und das Tracé Gubelfeld-Rapperswil, welche trotz mehrfachen Verhandlungen und Augenscheinen nicht vollständig zur Erledigung gelangten.

Unterm 18. März hat der Bundesrat in Abweisung einer Eingabe der Gemeinde Herrliberg die in seinen frühern Beschlüssen vom 3. Februar und 21. Juli 1891 genehmigte Lage der Station festgehalten, sowie den Beteiligten eine Frist von 3 Wochen eingeräumt, binnen welcher sie sich über die Anlage oder Verlegung der Burggasse, deren Verbesserung bei diesem Anlass vorgenommen werden sollte, zu verständigen hätten; zugleich hat er das Eisenbahndepartement für den Fall, dass eine Verständigung nicht stattfinden sollte, ermächtigt, von sich aus einen Entscheid zu treffen. Die Gemeinde Herrliberg hat sich diesem Entscheid nicht unterzogen, alle und jede Beteiligung an den Verhandlungen, sofern nicht auch auf die von ihr verlangte Verlegung der Station auf Gemeindegebiet eingetreten werden wolle, verweigert und am 25. März die Gesellschaft um Bestellung eines Schiedsgerichts über die Frage ersucht, ob die Nordostbahn nicht verpflichtet sei, eine Station in der Gemeinde anzulegen — ein Ansinnen, das trotz der angedrohten Anrufung der Gerichte als unhaltbar abgelehnt wurde. Ende April legte sodann die Gemeinde Herrliberg Verwahrung gegen die Inangriffnahme der Bahnarbeiten auf der Teilstrecke ein, welche bei der Lage der Station in Frage kommen könne, und machte gleichzeitig die Mitteilung, dass ein Rekurs an die Bundesversammlung erfolgen werde. Trotzdem entschloss sich Anfangs Mai die Nordostbahn zur Auflage der neuen Pläne in den Gemeinden Herrliberg und Meilen, um soweit an ihr jedem Vorwurf der Verschleppung begegnen zu können. Die Gemeinde Herrliberg verweigerte zuerst in Missachtung der gesetzlichen Bestimmungen die Auflage, entschloss sich aber nachträglich, als sie für alle Folgen verantwortlich gemacht wurde, doch zu derselben. In diesen Plänen wurde von einer Verlegung d. h. vollständigen Korrektur der sog. Burggasse Umgang genommen, weil die Gesellschaft eine Pflicht zu einer so ausgedehnten Strassenverbesserung nicht anerkennen konnte. Erst nachdem die Bundesversammlung auf das Begehren von Herrliberg nicht eingetreten war, hat Herrliberg sich veranlasst gesehen, etwas einzulenken und gemeinsam mit der zürcherischen Regierung eine Beitragspflicht an die von ihnen gewünschte Strassenverbesserung zuzugestehen. An einer Konferenz, die am 12. Oktober an Ort und Stelle unter Leitung des Vorstandes des Eisenbahndepartements stattfand, machte derselbe den Vorschlag, es sollten die zu Fr. 40,000 berechneten Mehrkosten zwischen Kanton und Gemeinde einer- und Nordostbahn andererseits hälftig geteilt werden. Von der Regierung wurde dieser Vorschlag als annehmbar erklärt, wogegen die Abgeordneten der Gemeinde die Verpflichtung zur Tragung irgend welcher Kosten ablehnten. Die Vertreter der Gesellschaft erklärten, dass, wenn sich dieselbe zur Übernahme eines Teils der Mehrkosten verstehen könne, dieses lediglich geschehe, um an ihrem Orte zur endlichen Beilegung des Konfliktes das Mögliche beizutragen. Für die Abgabe bezüglicher Erklärungen wurde der Gesellschaft und der Regierung des Kantons Zürich eine Frist von 10 Tagen angesetzt, innert welcher dann beidseits der Vorschlag des Departementes angenommen wurde. In der Zusage wurde von uns aber betont, dass wir damit unsern Rechtsstandpunkt, wonach die Gesellschaft nicht pflichtig erscheine, die Kosten der weder durch den Bahnbau bedingten, noch durch die der Bahngesellschaft obliegende Verbindung der Station mit den öffentlichen Strassen geforderten Korrektur der Burggasse ganz oder teilweise zu übernehmen, nicht aufgeben, sondern dieses Zugeständniss lediglich machen, um die Angelegenheit zu einem Abschlusse zu bringen. Anfang November wurden die demgemäss neu anzufertigenden Pläne der betreffenden Teilstrecke in den Gemeinden Herrliberg und Meilen vollendet, in den Gemeinden aufgelegt und nach Bern gesandt; deren Genehmigung war bis zum Schlusse des Jahres jedoch

noch nicht erfolgt. Es wird nun die Gemeinde Herrliberg durch den Bahnbau eine Station, allerdings nicht auf dem Gebiete der Gemeinde, aber doch in unmittelbarer Nähe, in nicht einmal 300 *m* Entfernung von der Kirche, und gleichzeitig grösstenteils auf Kosten der Bahn eine neue und bequeme Strasse auf das Hochplateau des Dorfes von 5 1/2 0/0 an Stelle der bisherigen steilen Burggasse von 16 0/0 Maximalsteigung erhalten, so dass diese Gemeinde wahrlich keinen Anlass zur Klage hat.

Die am Schlusse des Jahres 1891 in Bern vorgelegten Pläne der Gemeinden Ütikon und Männedorf erhielten zwar am 20. April 1892 die Genehmigung; doch waren der Vorbehalte wieder so viele, dass trotz langen Verhandlungen eine Einigung namentlich über die Anlage der Stationen bis zum Schlusse des Jahres noch nicht erfolgt war.

Bei Genehmigung der Pläne für die Strecke Meilen-Rapperswil am 25. September 1891 machte der Bundesrat u. a. den Vorbehalt, dass in Bezug auf das Tracé Gubelfeld-Rapperswil der Regierung von St. Gallen noch Gelegenheit zu geben sei, sich im Einzelnen über das Projekt zu äussern. Die Regierung begnügte sich hiebei jedoch nicht, sondern verlangte sowohl schriftlich als anlässlich eines Augenscheins nochmals aufs eindringlichste, der Bundesrat möchte auf seinen Beschluss zurückkommen und die von ihr verlangte Verlegung der Linie landeinwärts gutheissen. Durch Beschluss vom 20. April 1892 wies der Bundesrat dieses Begehren ab, behielt aber der kantonalen Regierung neuerdings das Recht vor, sich noch über die Details des grundsätzlich genehmigten Projekts Gubelfeld-Rapperswil zu äussern, in der Meinung, dass die Bahngesellschaft sich mit ihr direkt zu verständigen oder eventuell den Entscheid des Departements anzurufen habe. Die neuen Pläne gelangten am 13. Mai an das Departement. Deren Genehmigung erfolgte mit den nunmehr üblichen Vorbehalten am 2. Juli. Am 9. September teilte das Departement sodann die Begehren mit, welche die Regierung von St. Gallen noch zu stellen im Falle sei, und machte gleichzeitig einen Vermittlungsvorschlag, zu dessen Annahme sich die Regierung von St. Gallen bzw. die Stadtgemeinde Rapperswil erst nach einem nochmaligen Augenschein, der von ihr kurz vor Schluss des Jahres begehrt worden war, entscheiden konnte. Die Erledigung des betreffenden Teilstücks der Pläne hat sich daher über das Ende des Jahres verzogen, so dass auch auf diesem Teil weder die Expropriation durchgeführt, noch weniger mit den Bauten begonnen werden konnte.

Nachdem die wesentlichen Anstände besprochen worden sind, dürfte die Aufzählung einer Menge von kleinen Differenzen, die sich auf die Anlage von Strassen, Durchfahrten etc. bezogen haben, kaum mehr notwendig sein und wird aus dem Gesagten schon genügsam hervorgehen, welche Schwierigkeiten heute die Bahnbauten zu überwinden haben.

Mit den vielen Anständen bei der Plangenehmigung war nicht nur die Vornahme der Expropriation welche, wie schon im letztjährigen Berichte erwähnt werden musste, grosse Schwierigkeiten bereitet, sehr gehemmt und im Rückstande, sondern es konnten infolgedessen auch die Bauten nicht in wünschenswerter Weise gefördert werden. Leider waren es gerade die Stellen mit den grössten baulichen Schwierigkeiten, welche bis zum Schlusse des Jahres noch gar nicht in Angriff genommen werden konnten; so die Partie an der steilen Felslehne in Herrliberg mit vielen Mauern und Viadukten, ferner die Strecken Ütikon-Männedorf und Gubelfeld-Rapperswil mit einem der grössten Einschnitte der ganzen Linie.

Die Bauten der Strecke von Tiefenbrunnen bis Rapperswil sind zu Anfang März ausgeschrieben, und Anfang April in der Absicht an Unternehmer vergeben worden, es werde der grössere Teil noch im Laufe des Jahres vollendet werden können, wie es die Einhaltung des konzessionsgemässen Termins erfordert hätte. Ohne Schuld der Gesellschaft war jedoch, wie sich aus den bisherigen Anbringen wird ergeben haben, eine befriedigende Inangriffnahme der Arbeiten, sowie der schwierigsten Partien im Laufe des Jahres nicht möglich.

Die Strecke Bahnhof-Tiefenbrunnen ist in der Hauptsache mit Ausnahme des Viaduktstückes, welches an einer Stelle des zu beseitigenden Winterthurer Dammes zu bauen ist, im Berichtsjahr vollendet und auf der-

selben auch ein grosser Teil der Beschotterung noch eingebracht worden. Der 2093 *m* lange Zürchertunnel, welcher am 17. Dezember 1891 durchgeschlagen worden ist, wurde bereits im Februar fertig gemauert, so dass diese schwierigste Strecke der Bahn der Eröffnung längst keine Schwierigkeiten mehr bereitet. Auf der oberen Strecke sind trotz der sehr ungünstigen Verhältnisse bis zum Schlusse des Jahres noch circa 40 0/0 der Unterbauarbeiten vollendet worden, immerhin zu wenig, um die Eröffnung der Bahn am 1. August noch als möglich erscheinen zu lassen.

Die Ausschreibung der eisernen Brücken erfolgte im Mai und diejenige der Hochbauten im Juli, der Abschluss der bezüglichen Verträge Ende Juni bezw. Anfang September. Beide Arbeiten sind mit Energie gefördert worden, so dass noch vor Schluss des Jahres die Montierung der eisernen Brücken in Aussersihl zum Angriff kam und bis zum Schluss des Jahres der grössere Teil der Gebäude fundiert, 3 (Zollikon, Küsnacht und Erlenbach) unter Dach gebracht und die meisten übrigen im Erdgeschoss fertig gestellt waren. Nicht begonnen waren einige Güterschuppen, ferner die Nebengebäude und Bahnwärterhäuser. An einer rechtzeitigen Vollendung dieser Arbeiten ist aber nicht zu zweifeln.

Die Zeit der Eröffnung der Linie wird wesentlich auch davon abhängen, wann im Bahnhofe Zürich die Anschlussbauten an die verlegte Winterthurerlinie und die rechtsufrige Zürichseebahn zur Ausführung gelangen können.

e. Thalweil-Zug.

Im Abschnitt I wurde bereits der Schwierigkeiten gedacht, welchen die Festsetzung des Tracé der Linie Thalweil-Zug zufolge erneuten Dazwischentretens des Eisenbahnprojektes St. Gallen-Rapperswil-Zug begegnete, sowie der Verzögerung, welche seither die Genehmigung der Pläne für die Strecke Thalweil-Steinmatt wegen der sich für deren Tracierung widersprechenden Bestrebungen erlitt. Auch im übrigen hat die Plangenehmigung dieser Linie im Berichtsjahre nur geringe Fortschritte gemacht und ist trotz manchen Schriftenwechsels und mehrfacher Verhandlungen eine wesentliche Förderung hierin nicht zu verzeichnen.

Die Festsetzung des Tracé von der Südseite des Albistunnels bis Zug hängt mit der Anlage des Bahnhofes Zug enge zusammen und kann, so lange hierüber eine Einigung nicht erfolgt ist, nicht erledigt werden. Über ein kleines an den Tunnel anschliessendes Stück, welches allen Projekten dienen kann, nämlich von *km* 12.250—13.450, sind zwar im November die definitiven Pläne ausgearbeitet, in den Gemeinden aufgelegt und an die Behörden versandt worden; allein eine Genehmigung derselben hat im Berichtsjahre nicht mehr stattgefunden.

Für die übrigen Teile bis Zug und den Bahnhof Zug sind eine Menge von Varianten ausgearbeitet und auch den Behörden vorgelegt worden, deren Entscheid aber noch zu gewärtigen bleibt. Die Nordostbahn und mit ihr die Stadt Zug haben in erster Linie demjenigen Projekt den Vorzug gegeben, welches eine Erweiterung des alten Bahnhofes und Einführung der Thalweiler Linie von Osten her in Aussicht nimmt und zwar nicht ausschliesslich mit Rücksicht auf die Kosten, sondern hauptsächlich auch, weil die Betriebsverhältnisse und der weitaus wichtigere Verkehr, nämlich derjenige in der Richtung nach und von Luzern, sich bei einem solchen Projekte am günstigsten gestalten. Die dabei mitinteressierte Gotthardbahn bekämpfte dieses Projekt hauptsächlich deshalb, weil Zug für den Verkehr Zürich-Zug-Goldau Kopfstation würde; sie verlangte die Einführung der Thalweiler Linie von Westen her oder Erstellung eines neuen Bahnhofes vertikal zum jetzigen östlich der Baarerstrasse. Von der Nordostbahn wurde hierauf nachgewiesen, dass auch bei der von ihr vorgeschlagenen Erweiterung des alten Bahnhofes die Betriebsverhältnisse sich sehr einfach lösen lassen und die erforderlichen Manöver sich rascher abwickeln werden als bei Ausführung des Projektes der Gotthardbahn. Die Rücksichtnahme auf besondere Gotthardzüge von Zürich an, wie sie von der Gotthardbahn gefordert wurde, konnte die Nordostbahn unter Hinweis auf den geringen Verkehr, der bis jetzt im Durchschnitt nur 7—8 Reisende per Zug von und nach Bellinzona und weiter betragen hat, nicht

zugeben; sodann bekämpfte sie die Projekte der Gotthardbahn besonders auch noch aus dem Grunde, weil der bisherigen Linie über Affoltern erhebliche Mehrlängen (für Güter bis 2.5 km) entstehen würden und nebst diesem Umweg der ganze Verkehr noch eine unnötige Höhe von ca. 9 m über dem jetzigen Bahnhof zu ersteigen hätte. Für den Fall, als wirklich eine neue Anlage in Zug in Frage kommen müsste, bezeichnete die Nordostbahn eine von ihr bearbeitete Variante, westlich der Baarerstrasse senkrecht zur jetzigen Bahnanlage, als weit geeigneter, indem ihr die hauptsächlichsten Nachteile des von der Gotthardbahn vorgelegten Projektes nicht zukommen und zugleich die für die übrigen Linien entstehenden Nachteile bedeutend vermindert werden. In dieser Angelegenheit hat unter Vermittlung des Eisenbahndepartementes ein lebhafter Schriftenwechsel, sowie am 6. Juli in Zug eine Konferenz in Anwesenheit sämtlicher Beteiligten stattgefunden, ohne dass dabei eine Verständigung erzielt wurde. Gegen Schluss des Jahres hat die Stadt Zug eine besondere Expertenkommission mit der Untersuchung der Angelegenheit betraut.

Über die Pläne des ersten Teils der Linie von Thalweil über Oberrieden bis zum Albistunnel, welche bereits im Jahr 1891 in den Gemeinden aufgelegt und den Behörden zugestellt wurden, hat der Bundesrat am 6. September 1892 den folgenden Beschluss gefasst: „Gegenüber der Eingabe der Gemeinde Horgen vom 23. März d. J. wird das Trace der Linie Thalweil-Zug, wie es vom Bundesrate unterm 6. Juni 1891 genehmigt worden ist, festgehalten; die Nordostbahn wird dagegen eingeladen, das unterm 9. Oktober 1891 vorgelegte Projekt für die Strecke Thalweil-Albistunnel in der Weise abzuändern resp. zu ergänzen; dass für Oberrieden eine Haltestelle für Personen- und Güterverkehr eingeschaltet wird.“ Die Gesellschaft hatte gegen die Einschaltung einer Haltestelle Oberrieden Stellung genommen, weil diese, ausserhalb des Dorfes und oben im Berg gelegen, nur für den Verkehr in der Richtung nach Zug würde benutzt werden und dieser nicht ein so erheblicher wäre, dass die mit der Anlage verbundene Verschlechterung und Verlängerung der Linie um mehr als 200 m und die grossen Mehrkosten gerechtfertigt erschienen wären. Obschon der Entscheid des Bundesrates über diese Vorbringen hinweggegangen ist, glaubte die Gesellschaft von einer Weiterziehung dennoch Umgang nehmen zu sollen.

Die Pläne der neuen Haltestelle wurden sofort in Angriff genommen, gleichzeitig aber auch noch geprüft, ob es sich, da nun vom direkten Trace Thalweil-Forsthaus abgewichen werden musste, etwa empfehle, die Linie noch weiter gegen Horgen der seewärts gelegenen Berglehne entlang und dann mittelst eines etwas längeren Tunnels nach der Station Steinmatt zu führen. Nachdem diese Untersuchung jedoch ergeben hatte, dass der Bau der Variante über Horgen immer noch mit erheblichen Mehrkosten und der Betrieb derselben mit sehr ins Gewicht fallenden Mindereinnahmen verbunden sein werde, fand die Gesellschaft sich nicht veranlasst, dieselbe weiter zu verfolgen. Die Gemeinde Horgen blieb jedoch unermüdlich thätig, erklärte sich in einer neuen Eingabe an den Bundesrat zur Übernahme der Mehrkosten bereit und erreichte vorerst, dass das Departement zur Abklärung der Frage eine nochmalige Konferenz sämtlicher Interessenten auf den 16. Dezember 1892 in Bern veranstaltete, an welcher sich, neben der Bahngesellschaft, die Regierung des Kantons Zürich, die Stadtgemeinde Zürich, die Gemeinden Horgen und Oberrieden, sowie die Sihlthalbahn vertreten liessen. Ein Resultat hatte dieselbe nicht; es wurde allseitig eine nähere Prüfung der neuen von der Nordostbahn angefertigten Pläne gewünscht, vom Vorsteher deshalb eine zweite Konferenz in einer Frist von einem Monat in Aussicht genommen, bei welcher die Interessenten alsdann ihre bestimmten Erklärungen würden abzugeben haben, und vereinbart, dass die Pläne mit der neuen Haltestelle in Oberrieden gleichwohl sofort in der Gemeinde aufzulegen seien, damit für den Fall, dass eine Verständigung betreffend die Linienführung über Horgen nicht zu stande käme, eine weitere Verzögerung vermieden werde. In dieser Lage ging die Angelegenheit ins laufende Jahr hinüber.

Der Fortgang der Bauarbeiten ist ein sehr günstiger. Nachdem die Ende des letzten Berichtsjahres erfolgte Ausschreibung über das II. Arbeitslos mit dem grossen Albistunnel und einer Bausumme von Fr. 3,556,800. — mit Eingabefrist bis 28. Dezember 1891 ein durchaus unbefriedigendes Resultat ergeben hatte, wurde sofort eine

nochmalige Konkurrenz eröffnet und alsdann das Bauwerk mit einem Abgebot von 3 0/0 an eine Unternehmung vergeben. Infolge des bereits erwähnten Vorgehens der Regierung des Kantons St. Gallen verzögerte sich jedoch der Abschluss des Vertrages bis Anfang März. Die Unternehmung hat alsbald die Tunnelarbeiten mit Energie aufgenommen und im Laufe des Jahres derart gefördert, dass Ende des Jahres bereits 1293 *m* Sohlstollen vollendet und noch 2047 *m* zu durchbrechen waren. Der Vollaussbruch hatte eine Länge von 830 *m*, und auf 697 *m* war der Tunnel fertig ausgemauert. Nach den bisherigen Resultaten kann mit Sicherheit angenommen werden, dass der Tunnel um die Mitte des Jahres 1894 vollständig durchbrochen und vor Ende desselben Jahres auch ausgemauert sein wird. Das durchfahrene Gebirge besteht beidseits meist aus trockenem, festem Sandmergel, und nur hie und da zeigten sich Spuren von Sandstein, die sich jedoch bald wieder verloren. Ein eigentlicher Wasserzufluss kam im Innern des Tunnels nicht vor, nur an der Ostseite, wo sich derselbe auf eine Länge von ca. 90 *m* in der überlagernden Moräne bewegt, hat der Terrainwechsel am Übergang etwas Sickerwasser gebracht. Neben dem Tunnel wurde hauptsächlich an der Sihlkorrektur gearbeitet und die Verlegung der Sihl, welche beim östlichen Tunnelleingang zur Gewinnung eines Platzes für die Station Sihlbrugg (Steinmatt) und die Ablagerung des Tunnelausbruchmaterials notwendig war, nahezu und soweit vollendet, dass ein allfälliges Hochwasser mit Eisgang ungehindert passieren konnte.

Mit Schluss des Jahres war somit die schwierigste Strecke in vollem Bau und erheblich vorgeschritten, während über die anschliessenden Stücke beidseits noch nichts entschieden und nicht einmal Aussicht vorhanden war, dass in nächster Zeit eine Entscheidung werde getroffen werden.

d. Schaffhausen - Eetzweilen.

Die noch rückständige Genehmigung der am 18. April 1891 eingereichten Pläne des ersten und schwierigeren Teils der Linie von Schaffhausen bis zur Kantonsgrenze bei Langwiesen *km* 0—3.976 erfolgte seitens des Bundesrates den 15. August 1892, unter verschiedenen Vorbehalten, sowie unter der Bedingung, dass die Genehmigung für die ersten 600 *m* bei der Einmündung in den Bahnhof Schaffhausen nur als eine provisorische zu betrachten und die definitive Gestaltung dieser Strecke bis zur Genehmigung des Erweiterungsprojektes für den Bahnhof Schaffhausen vorbehalten sei.

Von den Vorbehalten betraf der hauptsächlichste die Verlegung der Station Feuerthalen auf die Südseite der Geleise. Nach dem von der Nordostbahn vorgelegten Projekte waren die Stationsgebäude auf der Nord- oder Rheinseite an der Hauptstrasse angenommen. Diese Anlage war als die weit rationellere gewählt worden, weil damit die Gebäude auf die innere Seite der Kurve zu liegen kamen und die Überwachung der Züge und des Dienstes eine wesentlich bessere geworden wäre, während durch die von der Mehrheit der Gemeinde gewünschte und sodann vom Bundesrate vorgeschriebene gegenteilige Anlage die Anwendung kleinerer Radien und eine ganz unvorteilhafte Lage der Gebäude bedingt und damit die Überwachung der Züge durch das Stations- und Zugpersonal beeinträchtigt wird. Die neuen Pläne von Feuerthalen wurden hierauf sofort anfangs September fertiggestellt und auch in der Gemeinde zur Auflage gebracht. Es haben dieselben zu nochmaligen Einwendungen Anlass gegeben, da die Nordostbahn von einer totalen Verlegung der Landstrasse auf die Südseite der Station, wie ihr solches nach dem schon erwähnten Beschluss freigestellt war, Umgang genommen hatte. Die Gemeinde und mit ihr die Regierung fanden aber, dass der Nordostbahn diese totale Verlegung der Landstrasse, deren Verunstaltung zuerst bekämpft worden war, nun auch noch zugemutet werden dürfe, und hofften, der Bundesrat werde auf seinen früheren Beschluss nochmals zurückkommen. Eine Erledigung dieser Angelegenheit fand bis Ende des Jahres nicht statt, ebensowenig wie eine Verständigung über die allerdings unwesentlicheren Differenzpunkte auf dem übrigen Teile der Linie zu erzielen war. An mehrfachen Verhandlungen mit der Regierung des Kantons Thurgau und einzelnen Gemeinden hat es nicht

gefehlt, und es hat in den meisten Fällen auch eine Verständigung erzielt werden können; doch blieben immerhin noch einzelne übrig, für welche der Entscheid des Departements angerufen werden musste.

Über die Erweiterung bzw. den Umbau des Anschlussbahnhofes Schaffhausen wurden die Pläne in den ersten Tagen des Jahres in Schaffhausen aufgelegt. Nachdem sowohl von einzelnen beteiligten Besitzern, als vom Stadt- und Regierungsrate von Schaffhausen und der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen verschiedene Eingaben erfolgt waren, wurde eine teilweise Umarbeitung der Pläne vorgenommen und wurden dieselben alsdann im September nochmals in der Gemeinde aufgelegt und gleichzeitig auch den Behörden übermittelt. Zu wesentlichen Einsprachen gaben diese Pläne nicht mehr Anlass, so dass eine Verständigung auf Grund derselben in Aussicht steht. Die Vergrößerung des Bahnhofes in Schaffhausen erfolgt in der Weise, dass die Einrichtungen für den Güterverkehr vollständig abgetrennt und in den dazu einzig möglichen Raum nördlich vom jetzigen Bahnhof in die sog. Fulacherwiesen verlegt werden. Das jetzige Bahnhofareal wird dadurch vollständig für die Anlagen des Personenverkehrs frei, und es sollen zwei Zwischenperrons erstellt und mit Personentunnels zugänglich gemacht werden. Der stark frequentierte Niveauübergang beim Schlagbaum am nördlichen Ende des jetzigen Bahnhofes wird beseitigt und durch eine 12 m weite Durchfahrt neben dem Mühlebach ersetzt werden.

Anfangs September wurden dem Departement die Pläne sämtlicher Hochbauten der Linie zur Genehmigung unterbreitet. Am Schlusse des Berichtsjahres stand die Genehmigung noch aus.

Sobald die Pläne wenigstens in der Hauptsache als genehmigt betrachtet werden konnten, wurden die Voranschläge für die Unterbauarbeiten bereinigt, im September die Ausschreibung der letztern vorgenommen. Die definitive Vergebung an eine Unternehmung erfolgte im Oktober, worauf dieselbe alsbald die vorbereitenden Arbeiten und die Errichtung von Bureau, Werkhütten und Baraken in Feuerthalen, sowie das grosse Gerüst über den Rhein bei Schaffhausen in Angriff nahm, Steinbrüche ankaupte, Baumaterial beischaffte und im Stammheimer Riet mit dem Aushub des unter dem Bahndamm auszuhebenden Torfbodens die eigentlichen Bauarbeiten begonnen hat.

Leider machte die Expropriation nicht die wünschenswerten Fortschritte, um eine umfassendere Inangriffnahme der Arbeiten zu gestatten.

e. Eglisau-Schaffhausen.

Nachdem die Vorstudien im Jahre 1891 beendet waren, schienen überwiegende Gründe dafür zu sprechen, dass, der Ausarbeitung und Auflegung der Detailpläne vorgängig, den beidseitigen Staatsbehörden ein allgemeiner Traceplan zur Prüfung unterbreitet werde. Es wurde daher im Februar über das schon im letzten Berichte näher umschriebene Trace vorerst ein Übersichtsplan im Massstab 1:25000 nebst Langprofil sowohl dem Bundesrate als dem badischen Ministerium mit dem Gesuche zugestellt, die beiden Regierungen möchten denselben grundsätzlich die Genehmigung erteilen und in Vollziehung von Art. 2 des Staatsvertrags zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Verbindung der beidseitigen Eisenbahnen bei Schaffhausen und bei Stühlingen vom 21. Mai 1875 die Grenzübergangspunkte entsprechend feststellen. Die gleichen Pläne wurden auch den beteiligten Regierungen der Kantone Zürich und Schaffhausen mitgeteilt, welche es nicht unterlassen haben, alsbald die schon früher bei der Gesellschaft geltend gemachten Forderungen betreffend die Einschaltung von Haltestellen bzw. Stationen für Hüntwangen-Wyl und Altenburg dem Eisenbahndepartement zur Kenntnis zu bringen. Der Chef des Departements hat hierauf die Beteiligten auf den 20. und 21. Juli zu einer Lokalbesichtigung eingeladen. Die schon im frühern Jahresberichte erwähnten Stationsprojekte wurden eingehend besprochen, und es wurde der Gesellschaft vom Departementsvorsteher eine Frist von 6 Wochen gestellt, um sich über die neuen Projekte der Beteiligten, welche hiebei vorgewiesen wurden, zu äussern und ihre Gegenvorschläge zu machen.

In der Gemeinde Neuhausen hatte die Nordostbahn sich veranlasst gesehen, bereits im April das Detailprojekt zur öffentlichen Auflage zu bringen, indem ein längeres Zuwarten ihr nicht rätlich erschien, nachdem die Bevölkerung über die Richtung der Bahn nicht mehr im Zweifel sein konnte. Dieses Projekt hat namentlich im Rheinfallkessel von seiten einiger Beteiligter und der Regierung des Kantons Schaffhausen lebhaften Widerspruch gefunden und ist an oben genannten Tagen mit in Augenschein genommen worden. Wie in den andern Fällen, so wurde auch hier der Nordostbahn eine Frist zur Anfertigung allfälliger neuer Varianten und eingehender Beantwortung eingeräumt.

In der Eingabe, welche anfangs September erfolgte, erklärte die Gesellschaft sich zur Anlage einer Haltestelle Wyl-Hüntwangen zwischen dem Rhein und der Landstrasse von Eglisau nach Hüntwangen bereit, sofern ihr ein Zurückgehen auf das Trace vom Jahre 1876 gestattet und die in Aussicht gestellte Subvention zugesichert werde, lehnte dagegen eine Anlage, wie sie von dem von den Gemeinden zugezogenen Sachverständigen vorgeschlagen worden war, wegen der grossen Mehrkosten im Betrage von Fr. 527,000 des entschiedensten ab.

Ebenfalls ablehnend lautete unsere Erklärung betreffend die Anlage einer Station für Altenburg nach dem von dem nämlichen Sachverständigen bearbeiteten Projekt mit einem Mehraufwand von Fr. 347,000; diese Anlage kommt übrigens auf badisches Gebiet zu liegen, und die grossherzoglich badische Regierung hatte die Beteiligten auf die der Nordostbahn diesfalls zukommende Rechtsstellung aufmerksam gemacht. Dagegen stimmten wir der Anlage einer Personenhaltestelle in passendem Orte der alten Linie, da eine solche Anlage mit grossen Mehrkosten nicht verbunden ist, für den Fall zu, dass wenigstens ein Teil der Mehrkosten von den Beteiligten übernommen werde.

Für die Führung der Linie im Rheinfallbecken brachte die Regierung von Schaffhausen ein neues Projekt in Vorschlag, nach welchem die Bahn daselbst in den Berg hineingeschoben und ein circa 1200 m langer Tunnel angelegt werden sollte. Da die Mehrkosten dieses Tunnelprojekts Fr. 750,000 betragen, von einer Verunstaltung der Gegend durch das Projekt der Nordostbahn in Wirklichkeit nicht die Rede sein kann und der Hauptgrund der Befehdung des herwärtigen Projektes in der Verfolgung untergeordneter Privatinteressen zu suchen ist, sah sich die Nordostbahn zu der Erklärung veranlasst, dass sie die Ausführung der Tunnel-Linie durchaus ablehnen müsse.

Kurz vor Schluss des Jahres hat das Departement der Nordostbahn noch die Rückäusserungen der Regierungen des Kantons Zürich und Schaffhausen zugestellt, welche zum Teil mit Bezug auf die Anlage der Haltestellen Wyl und Altenburg etwelches Entgegenkommen zeigen, aber sich immerhin, ohne wesentlich Neues vorzubringen, mit den von der Gesellschaft gemachten Vorschlägen nur mit Vorbehalt zufrieden geben.

Die Regierung von Schaffhausen sodann hat ein zweites Tunnelprojekt für die Anlage der Bahn beim Rheinfall ausarbeiten lassen, nach welchem die Länge des Umfahrungstunnels auf 829 m und die Mehrkosten auf circa Fr. 500,000 ermässigt werden, dagegen eine Menge anderer Übelstände mit in den Kauf genommen werden müssten. Die weitere Behandlung dieser, wie schon erwähnt, kurz vor Schluss des Jahres eingetroffenen Eingaben fällt nicht mehr in dieses Berichtsjahr.

Angesichts dieser Verhältnisse musste die Bearbeitung des schon weit vorgerückten Detailprojekts der Linie Eglisau-Schaffhausen gänzlich sistirt werden. Die Wiederaufnahme wird erst stattfinden, wenn diese Tracestreitigkeiten endgültig entschieden sein werden.

3. Rollmaterial.

Im letztjährigen Geschäftsberichte machten wir nähere Mitteilungen über ein Bedarfsschema für Rollmaterial nach dem vorhandenen und nach dem künftigen, durch die Eröffnung neuer Linien sich gestaltenden Bedürfnis. Wir sind im Falle, heute auf dieselben zurückzukommen und folgende weitere Aufschlüsse zu geben:

a) **Lokomotiven.** In jenem Bericht haben wir die jährliche Durchschnittsleistung einer Lokomotive pro 1889 zu 37,524 *km* angegeben. Damals war die Rangierstunde noch zu 8 *km* berechnet, während jetzt allgemein nur 6 *km* gerechnet werden dürfen.

Werden, um richtige Vergleichsziffern zu erhalten, die Leistungen der Lokomotiven nach dieser neuen Basis umgerechnet, so erhalten wir folgende Durchschnittsleistungen unserer Lokomotiven

per <i>km</i> und Jahr:	
1889	35,206
1890	36,882
1891	38,194
1892	36,554
1893 voraussichtlich.	35,895

Eine Durchschnittsleistung von 35,206 *km* für eine Lokomotive per Jahr ist als das zulässige Maximum der Leistungsfähigkeit zu betrachten, und wir müssen darauf bedacht sein, die Leistung, welche seit dem Jahr 1889 neuerdings erheblich gestiegen ist, wieder auf das Mass des genannten Jahres herunterzubringen. Wie aus dem Abschnitt „2. Statistik des Betriebsdienstes“ Tabelle a) ersichtlich ist, haben die Lokomotiven im Fahr- und Rangierdienst im Berichtsjahr zurückgelegt 6,103,301 *km*. Es müssten daher an Maschinen vorhanden sein

$$\frac{6,103,301}{35,206} = \text{rund } \underline{173 \text{ Maschinen.}}$$

Am Schlusse des Jahres 1892 waren vorhanden	166 Lokomotiven
Davon werden im Jahre 1893 ausrangiert 5 Stück: 3 A ^{2T} No. 56, 60 und 61 und	
2 C ^{3T} No. 124 und 125	5 „
	bleiben 161 Stück
	Defizit 12 Stück

Rechnen wir dazu die pro 1893 in Aussicht stehenden Mehrleistungen auf dem im Betrieb stehenden Netz mit rund 70,000 <i>km</i> (Koblenz-Stein fürs ganze Jahr),	
also mit	2 „
ferner den Bedarf für die rechtsufrige Zürichseebahn mit	7 „
und für Etzweilen-Schaffhausen mit	4 „
	so bleiben bis Ende 1894 noch zu decken 25 Stück.

Von diesen 25 Lokomotiven sind 20 Stück bereits bestellt, nämlich 4 A^{2T}, 8 A^{3T} und 8 A^{2T}, wovon 16 im Jahr 1893 und 4 im Jahr 1894 lieferbar; es bleiben also für das Jahr 1894 noch 5 Stück als Ersatz für die im Jahr 1893 zur Ausrangierung kommenden zu bestellen.

b) **Personen- und Gepäckwagen.** In unserm letztjährigen Geschäftsberichte haben wir den Bedarf an Personenwagen für die Jahre 1890, 1891 und 1892 als Ersatz für abgehendes Material und als Bedarf für die neuen Linien Koblenz-Stein und rechtsufrige Zürichseebahn zu 3190 Sitzplätzen angegeben.

Es sind nun abgeliefert worden pro 1891/92:

Gattung	Stückzahl	à Plätze	Summe der Sitzplätze
A B ³	8	32	256
C ³	12	52	624
	20	à 44	880

Ferner sind bestellt:

pro 1893:			
A B ³	22	32	704
C ³	26	56	1456
	48	à 45	2160
pro 1894:			
C ³	12	à 52	624

Total der Ablieferungen und Bestellungen 30 A B³ und 50 C³ = 80 Stück à 45.8 Sitzplätze = 3664

Ferner wurden pro 1893 6 Gepäckwagen, 2 als Ersatz für abgegangenes Material und 4 als Bedarf für die rechtsufrige Zürichseebahn bestellt.

c) Güterwagen. Wie in Abschnitt II dieses Berichtes erwähnt ist, partizipiert die Nordostbahn an der vom schweizerischen Wagenverband beschlossenen Vermehrung des Güterwagenparks mit 171 Stück. Dazu kommt der Ersatz für abgehendes Material und der Bedarf für die rechtsufrige Zürichseebahn. Im Jahr 1892 wurden abgeliefert die im letztjährigen Geschäftsbericht pag. 99 als bestellt bezeichneten

100 K^{RI} und 30 M^{RII} = 130 Stück
und pro 1893 bestellt:

190 K^{RI} und 40 L^{RI}, wovon indessen 80 Stück erst im Jahr 1894 zu bezahlen sind = 230 „

Total der Ablieferungen und Bestellungen pro 1892/93 360 Stück

Ferner wurden 2 dreiachsige Spezialgüterwagen Serie O² mit je 30 Tonnen Tragkraft für das Jahr 1893 bestellt.

VI. Direktion.

Die statutengemäss im Austritt befindlichen Direktionsmitglieder Herren Frölich und Arbenz wurden von der ordentlichen Generalversammlung, der erstere als thurgauisches, der letztere als frei zu wählendes Mitglied, auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren wiedergewählt. Ferner fand im Berichtsjahre die Erneuerungswahl des Präsidenten und des Vice-Präsidenten der Direktion durch den Verwaltungsrat statt, wobei Herr Dr. E. Escher als Präsident und Herr E. Russenberger als Vice-Präsident bestätigt wurden.

Hinsichtlich der den Verwaltungsrat betreffenden personellen Mitteilungen verweisen wir auf dessen besonderen Bericht.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 120 Sitzungen und fasste 2922 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Die Zahl der Direktionsgeschäfte hat auch im Berichtsjahre wieder zugenommen. Das Hauptregister weist 36,791 (Prinzipal-) Nummern auf gegenüber 35,649 im Vorjahre.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1892 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 2. Juni 1893.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. E. Escher.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1892.

- I. Betriebsrechnung.
 - II. Gewinn- und Verlustrechnung.
 - III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.
 - IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.
 - V. Kapitalrechnung.
 - VI. Bilanz per 31. Dezember 1892, nebst Beilage.
-

Beilagen:

1. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.
(Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
 2. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
 3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
 4. Rechnungen über die Nebengeschäfte:
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
 - C. Betrieb der Imprägnieranstalt.
-

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Ertrag des Personentransportes			7,589,119	19		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	561,557	80				
2. Von Tieren	307,091	92				
3. Von Gütern	10,095,877	02	10,964,526	74	18,553,645	93
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)						
<i>a)</i> Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	320,531	25				
<i>b)</i> Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	97,357	93				
<i>c)</i> Für Rollmaterial	439,867	16	857,756	34		
2. Ertrag von Hilfsgeschäften.						
<i>a)</i> Werkstätte	4,613	50				
<i>b)</i> Material-Verwaltung	8,562	10				
<i>c)</i> Materialrechnung des Obergeringieurs für den Betrieb .	70,000	—				
<i>d)</i> Privattelegraphendienst	2,309	80	85,485	40		
3. Sonstige Einnahmen.						
<i>a)</i> Entschädigung für die Bahnpostwagen	15,539	63				
<i>b)</i> Verschiedenes :						
1. Entschädigung von der Sihlthalbahn für Besorgung des Güterdienstes zwischen Hauptbahnhof Zürich und Station Zürich-Giesshübel . . . Fr. 591.—						
2. Verschiedenes " 3,963.43						
	4,554	43	20,094	06	963,335	80
Summe der Einnahmen .					19,516,981	73

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)	89,827	65				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	67,059	95				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse	67,562	10				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	14,730	45				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)	46,747	23				
6. Betriebskontrolle	120,003	78				
7. Statistisches Bureau	23,470	50				
8. Telegraphen-Inspektion	10,576	28				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	11,798	85	451,776	79		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	46,665	49				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	13,714	53				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	3,013	94				
4. Verschiedenes	13,319	86	76,713	82		
Hievon ab: Vergütung aus den Baukonti für die administrative Bauleitung . . . . .	.	.	528,490	61		
			39,926	12	488,564	49
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Bureau des Oberingenieurs	91,464	70				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	30,833	05				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	82,275	85				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter	532,724	15				
5. $\frac{1}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 753,818. 47 Cts.	251,272	82				
6. Bekleidungskosten	18,385	97	1,006,956	54		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	286,788	10				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)	290,074	94				
Übertrag	576,863	04	1,006,956	54	488,564	49

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	576,863	04	1,006,956	54	488,564	49
3. Hochbau	154,531	12				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Fundation)	30,746	21				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	68,144	43				
6. Räumung von Schnee und Eis	12,856	19	843,140	99		
<i>b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)</i>						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	257,628	61				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	436,675	54				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	143,623	75	837,927	90		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	10,206	65				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	3,099	56				
3. Beleuchtung der Bahn	4,649	01				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	44,095	71				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	379	—				
6. Verschiedenes	1,010	04	63,439	97	2,751,465	40
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle	94,234	49				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
<i>a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnahmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrollleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachwächter</i>	792,375	41				
<i>b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter</i>	321,644	75				
<i>c) Billetdrucker und Billetsortiererinnen</i>	12,080	55				
<i>d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 753,818. 47 Cts.</i>	502,545	65				
<i>e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter</i>	1,127,957	92				
Übertrag	2,850,838	77			3,240,029	89

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	2,850,838	77	.	.	3,240,029	89
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	802,333	98				
4. Bekleidungskosten	68,988	68	3,722,161	43		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billete, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	140,876	71				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	211,728	01				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugpersonal	41,552	23				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	6,478	89				
5. Camionnage und Plombage	7,114	61				
6. Verschiedenes	9,702	48	417,452	93	4,139,614	36
IV. Fahrdienst.						
A. Personal.						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	44,082	15				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	955,439	87				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	178,516	67				
4. Bekleidungskosten	4,402	38	1,182,441	07		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.						
<i>a) Lokomotiven.</i>						
1. Brennmaterial	1,547,978	60				
2. Schmiermaterial	46,924	07				
3. Beleuchtungsmaterial	9,647	73				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand	59,402	89	1,663,953	29		
<i>b) Wagen.</i>						
1. Beheizungsmaterial	46,550	42				
2. Schmiermaterial	4,150	21				
Übertrag	50,700	63	2,846,394	36	7,379,644	25

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	50,700	63	2,846,394	36	7,379,644	25
3. Beleuchtungsmaterial	7,869	13				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	6,034	36	64,604	12		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
<i>a) Unterhalt.</i>						
1. Lokomotiven und Tender	536,530	14				
2. Personenwagen	206,419	56				
3. Gepäck- und Güterwagen	201,082	79	944,032	49		
<i>b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)</i>						
1. Lokomotiven und Tender	240,515	24				
2. Personenwagen	51,680	—				
3. Gepäck- und Güterwagen	125,574	16	417,769	40		
D. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	5,193	61				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale	9,272	31				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	18,729	43				
4. Verschiedenes	1,901	13	35,096	48	4,307,896	85
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	190,995	83				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)	1,309	11				
3. Für Rollmaterial	719,906	58	912,211	52		
B. Verlust an Hilfsgeschäften			—	—		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	1,829	99				
2. Feuerversicherungen	51,810	01				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben	Fr. 116,192.30					
Verwendungen aus dem Versicherungsfonds „ 149,022.98	265,215	28				
Übertrag	318,855	28	912,211	52	11,687,541	10

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	318,855	28	912,211	52	11,687,541	10
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	26,132	60				
5. Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühr)	94,617	39				
7. Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse, Unterstützungen und Geschenke	265,588	34				
8. Verschiedenes	29,257	65	734,451	26	1,646,662	78
Total der Ausgaben . . . . .	.	.	.	.	13,334,203	88
Hievon ab:						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzenbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein . . . . .	.	.	.	.	1,589,807	44
Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	11,744,396	44

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1891 . . . . .	.	.	3,933,424	86		
ab: lt. Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1892						
a. 5 0/0 Jahresdividende pro 1891 an die Prioritätsaktien						
von 26 Millionen Franken	1,300,000	—				
b. 5 0/0 Jahresdividende pro 1891 an die Stammaktien						
von 42 Millionen Franken	2,100,000	—	3,400,000	—	533,424	86
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	19,516,981	73				
Betriebsausgaben	11,744,396	44	7,772,585	29		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bötzbeargbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein)	521,262	54				
b. Aargauische Südbahn	275,259	59				
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten	4,467	95*	792,054	18		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien . . . . .	.	.	953,886	79		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien . . . . .	.	.	457,090	70		
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
a. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	49,065	54				
b. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	55,271	89				
c. Betrieb der Imprägnieranstalt	8,200	—	112,537	43		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds	1,279,374	32				
b. Versicherungsfonds	235,960	28	1,515,334	60		
8. Aus sonstigen Quellen.						
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn	32,000	—				
b. Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftskontos der Nordostbahn pro 1892 (Pacht- und Mietzinse etc.)	23,352	47				
c. Beitrag der Gemeinde Steinmaur und der Lägersteinbruchgesellschaft an das Betriebsdefizit der Linie Dielsdorf-Niederweningen, II. Rate von Fr. 10,000	4,000	—				
Übertrag	59,352	47	11,603,488	99	533,424	86

* Die Zahl mit fetten Lettern bedeutet Rückschlag.

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc.			19,956	85		
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.						
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 131,720,000 zu 4 0/0			Fr. 5,268,800. —			
" 1,837,500 " 4 1/2 0/0			" 82,687. 50			
<u>Fr. 133,557,500</u>	5,351,487	50				
b. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4 0/0	120,000	—				
c. Subventionsdarleihen:						
Fr. 3,950,000 zu 2 0/0			Fr. 79,000. —			
" 180,000 " 2 0/0 ab ^{15. Februar} 31. Dezember 1892			" 3,150. —			
" 3,200,000 " 2 1/2 0/0			" 80,000. —			
" 1,630,000 " 3 0/0 ab ^{1. Februar} 31. Dezember 1892			" 44,825. —			
" 450,000 " 4 1/2 0/0			" 20,250. —			
<u>Fr. 9,410,000</u>	227,225	—	5,698,712	50		
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften			—	—		
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.						
a. Amortisationen	540,000	—				
b. Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten pro 1892			Fr. 113,600. 15			
c. Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1892 zur Amortisation des Defizits " 136,399. 85	250,000	—				
d. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten im Jahre 1892, abzüglich Erlös für gewonnenes Material	393	—				
e. Wertabschreibungen auf der Dampfbootunternehmung für den Zürichsee:						
auf der Werfteanlage in Wollishofen			Fr. 42,479. 52			
" sechs Raddampfern			" 184,883. 30			
" dem Salonboot „Helvetia“			" 30,000. —			
" dem Mobiliar und Gerätschaften			" 5,121. 40			
	262,484	22	1,052,877	22		
5. Einlage in die Spezialfonds						
a. Erneuerungsfonds:						
Jahreseinlage pro 1892			Fr. 1,279,374. 32			
Zuwendung des Saldos des Reservefonds der Linie Zürich-Zug-Luzern v. 31. Dez. 1891 " 331,390. 85	1,610,765	17				
b. Versicherungsfonds	100,000	—	1,710,765	17		
Übertrag			8,482,311	74		

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
Übertrag	59,352	47	11,603,488	99	533,424	86
<i>d.</i> Anteil der Nordostbahn an dem Betriebssaldo der Linie Zürich - Zug - Luzern per 31. Dezember 1891 von Fr. 434,195. 57 abzüglich Restabfindung an die zur Konversion ange- meldeten Obligationen der Linie Zürich - Zug - Luzern Fr. 45,937. 50 und der Liquidationskosten „ 2,042. 50 „ 47,980. —	386,215	57				
<i>e.</i> Abtretung des Saldos des Reservefonds der Linie Zürich-Zug- Luzern vom 31. Dezember 1891	331,390	85				
<i>f.</i> Zuwendungen aus der Liquidation der Rücklage für Erhö- hung des Gesellschaftskapitals	300,000	—				
<i>g.</i> Agioertrag auf den restlich begebenen 730 Stück neuen Stammaktien, Emission 1891	7,550	—	1,084,508	89	12,687,997	88
Summe					13,221,422	74

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	.	.	8,482,311	74		
6. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.						
<i>a.</i> Zuwendung des Anteils der Nordostbahn am Betriebssaldo der Linie Zürich-Zug-Luzern vom 31. Dezember 1891	386,215	57				
<i>b.</i> Zuwendung des Agioertrags auf den restlich begebenen 730 neuen Stammaktien der Emission von 1891	7,550	—	393,765	57		
7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.						
<i>a.</i> Verzinsung der I. und II. Einzahlung auf die neuen Stammaktien der Emission von 1891, einschliesslich Agio, Fr. 4,900,000 zu 4½% pro 1892	220,500	—				
<i>b.</i> Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stammaktien der Emission von 1892 zu 4½% ab 1. Oktober bis 31. Dezember 1892	24,470	89				
<i>c.</i> ½% Superdividende an die Stammaktien von 42 Millionen Franken pro 1891, als Nachtrag für 1888	210,000	—				
<i>d.</i> Bestreitung der Emissionskosten für die neuen Stammaktien von 1891/92	90,000	—				
<i>e.</i> Rückvergütung an die Tössthalbahn aus Mitbenützung des Bahnhofes Winterthur für 1890/91	5,840	12				
<i>f.</i> Konzessionsgebühren an den Bund, Nachträge pro 1888/91 gemäss bundesrätlichen Entscheids vom 20. Januar 1893	116,229	47				
<i>g.</i> Entschädigung an den Verwaltungsrat der Eisenbahnunternehmung Eetzweilen-Schaffhausen für die ihm erlaufenen und bezw. noch erlaufenden Kosten, Rate pro Dezember 1892	644	45	667,684	93	9,543,762	24
8. Zur Verfügung der Aktionäre					3,677,660	50
Summe					13,221,422	74

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige vom Jahr

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.										
A. Organisations- und Verwaltungskosten	—	—	3,799	15	.	.	.	.	3,799	15
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	.	.	.	.	—	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	140	53	.	.	140	53		
2. Entschädigungen	1,891	53	55,585	61	.	.	53,694	08		
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	—	—	262	40	.	.	262	40		
4. Vermarkung	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Verschiedenes	—	—	353	59	.	.	353	59	54,450	60
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	30,083	87	30,083	87				
b. Tunnels	—	—	12,217	08	12,217	08				
c. Brücken und Durchlässe	—	—	29,695	04	29,695	04				
d. Beschotterung	—	—	22,896	78	22,896	78				
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	—	—	5,688	01	5,688	01				
f. Fluss- und Uferbauten	10,002	33	30,221	17	20,218	84				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	120,799	62		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	—	—	23,087	92	23,087	92				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	30,683	92	30,683	92				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	14,514	15	177,160	35	162,646	20				
d. Legen des Oberbaues	—	—	9,331	39	9,331	39				
e. Verschiedenes	—	—	76	86	76	86	225,826	29		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	8,049	60	50,546	96	42,497	36				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	73,549	64	5,102	89	68,446	75				
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser-Beschaffung	3,584	23	3,450	36	133	87				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	—	—	12,477	40	12,477	40				
f. Wärterhäuser	400	—	33,434	65	33,034	65				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	—	—	18,494	40	18,494	40				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	37,923	19		
Übertrag	111,991	48	554,790	33	.	.	384,549	10	58,249	75

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn

1892.

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	111,991	48	554,790	33	.	.	384,549	10	58,249	75
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	4,414	51	4,414	51				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	—	—	65,919	28	65,919	28				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—	77	28	77	28				
d. Einfriedigung und Barrieren	—	—	13,902	65	13,902	65				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
							84,313	72	468,862	82
	111,991	48	639,104	05	.	.	.	.	527,112	57
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender	128,462	38	1,218,645	75	.	.	1,090,183	37		
2. Personenwagen	30,214	—	330,803	90	.	.	300,589	90		
3. Gepäck- und Güterwagen	127,289	84	452,371	47	.	.	325,081	63		
	285,966	22	2,001,821	12	.	.	.	.	1,715,854	90
III. Mobiliar und Gerätschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	—	—	11,784	95	.	.	11,784	95		
3. Für den Stationsdienst	4,212	—	10,791	80	.	.	6,579	80		
4. Für den Transportdienst	—	—	60	—	.	.	60	—		
5. Für die Werkstätten	6,834	16	14,561	40	.	.	7,727	24		
6. Telegraphenapparate	—	—	4,694	41	.	.	4,694	41		
	11,046	16	41,892	56	.	.	.	.	30,846	40
	409,003	86	2,682,817	73	.	.	.	.	2,273,813	87
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	—	—	233,552	75	.	.	233,552	75		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	262,484	22	2,353	—	.	.	260,131	22		
C. Imprägnieranstalt	461	20	—	—	.	.	461	20		
	262,945	42	235,905	75	.	.	.	.	27,039	67
	671,949	28	2,918,723	48	.	.	.	.
Total der Netto-Ausgaben	.	.	.	.	.	.	.	.	2,246,774	20

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichsee- bahn.				Dielsdorf-Nieder- weningen.				Thalweil-	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.										
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.										
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	149,336	77			842	63			46,990	82
2. Bureauekosten	5,915	72			7	95			6,719	09
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	1,473	55			—	—			639	34
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	5,077	45			—	—			1,752	77
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—			—	—			—	—
6. Verschiedenes	454	40	162,257	89	—	—	850	58	361	90
B. Verzinsung des Baukapitals.										
1. Aktienkapital	—	—			—	—			—	—
2. Obligationen	—	—			—	—			—	—
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	392,778	70	392,778	70	—	—	—	—	12,270	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	13,669	65			92	80			275	15
2. Entschädigungen	1,876,064	27			5,853	90			4,771	—
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	18,201	15			—	—			—	—
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	1,899	20			2,629	40			—	—
5. Verschiedenes	1,829	13	1,911,663	40	—	—	8,576	10	46	80
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
<i>a.</i> Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	540,756	50			17,694	71			22,700	—
<i>b.</i> Tunnels	347,591	62			—	—			695,000	—
<i>c.</i> Brücken und Durchlässe	608,338	17			294	36			15,800	—
<i>d.</i> Beschotterung	56,900	—			2,702	37			—	—
<i>e.</i> Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	28,940	05			982	91			—	—
<i>f.</i> Fluss- und Uferbauten	17,800	—			—	—			—	—
<i>g.</i> Verschiedenes	4,166	45	1,604,492	79	—	—	21,674	35	235	40
2. Oberbau.										
<i>a.</i> Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	—	—			2,975	42			—	—
<i>b.</i> Schienen und deren Befestigungsmittel	112,285	30			4,701	66			—	—
<i>c.</i> Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	—	—			4,227	25			—	—
<i>d.</i> Legen des Oberbaues	—	—			4,996	42			—	—
<i>e.</i> Verschiedenes	—	—	112,285	30	2	—	16,902	75	—	—
Übertrag			4,183,478	08			48,003	78		

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1892.

Zug.		Etzweilen-Schaffhausen.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		49,677	30			24,879	84			.	.	271,727	36		
		1,856	42			1,434	20			.	.	15,933	38		
		806	15			268	44			.	.	3,187	48		
		3,382	09			1,330	10			.	.	11,542	41		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
56,463	92	112	75	55,834	71	213	25	28,125	83	.	.	1,142	30	303,532	93
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
12,270	—	3,479	40	3,479	40	1,425	10	1,425	10	.	.	409,953	20	409,953	20
		—	—			—	—			.	.	14,037	60		
		72,213	85			—	—			.	.	1,958,903	02		
		—	—			—	—			.	.	18,201	15		
		1,080	—			—	—			.	.	5,608	60		
5,092	95	124	70	73,418	55	38	—	38	—	.	.	2,038	63	1,998,789	—
		—	—			—	—			581,151	21				
		—	—			—	—			1,042,591	62				
		117	25			—	—			624,549	78				
		—	—			—	—			59,602	37				
		—	—			—	—			29,922	96				
		—	—			—	—			17,800	—				
733,735	40	1,996	85	2,114	10	—	—	—	—	6,398	70	2,362,016	64		
		—	—			—	—			2,975	42				
		—	—			—	—			116,986	96				
		—	—			—	—			4,227	25				
		—	—			—	—			4,996	42				
		—	—			—	—			2	—				
		—	—			—	—			—	—	129,188	05		
807,562	27	.	.	134,846	76	.	.	29,588	93	.	.	2,491,204	69	2,712,275	13

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichsee- bahn.				Dielsdorf-Nieder- weningen.				Thalweil-	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	4,183,478	08	.	.	48,003	78	.	.
3. Hochbau und mechanische Stations- einrichtungen.										
<i>a.</i> Verwaltungsgebäude	—	—			—	—			—	—
<i>b.</i> Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trot- toirs und Rampen	136,558	95			9,923	03			—	—
<i>c.</i> Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—			2,057	51			—	—
<i>d.</i> Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	—	—			2,725	51			—	—
<i>e.</i> Hebevorrichtungen und Brückenwagen	—	—			—	—			—	—
<i>f.</i> Wärterhäuser	—	—			7,267	46			—	—
<i>g.</i> Beleuchtungseinrichtungen und Gaslei- tungen	—	—			119	30			—	—
<i>h.</i> Verschiedenes	101	25	136,660	20	6	—	22,098	81	—	—
4. Telegraph, Signale und Verschie- denes.										
<i>a.</i> Telegraphenleitungen	—	—			—	—			—	—
<i>b.</i> Signaleinrichtungen und zugehörige Lei- tungen	—	—			267	28			—	—
<i>c.</i> Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—			1	20			—	—
<i>d.</i> Einfriedigung und Barrieren	4,001	74			900	60			—	—
<i>e.</i> Verschiedenes	—	—	4,001	74	—	—	1,169	08	—	—
			4,324,140	02			71,271	67		
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender	—	—			—	—			—	—
2. Personenwagen	19,224	65			—	—			—	—
3. Gepäck- und Güterwagen	—	—	19,224	65	—	—	—	—	—	—
III. Mobiliar und Gerätschaften										
1. Für die Allgemeine Verwaltung	—	—			—	—			—	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter- haltungsdienst	—	—			294	63			—	—
3. Für den Stationsdienst	—	—			142	30			—	—
4. Für den Transportdienst	—	—			—	—			—	—
5. Für die Werkstätten	—	—			—	—			—	—
6. Telegraphenapparate	—	—			—	—	436	93	—	—
Total der Ausgaben			4,343,364	67			71,708	60		

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn.
1892.

Zug.		Etzweilen-Schaffhausen.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				Total.	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
807,562	27	.	.	134,846	76	.	.	29,588	93	.	.	2,491,204	69	2,712,275	13
		—	—			—	—			—	—				
		—	—			—	—			146,481	98				
		—	—			—	—			2,057	51				
		—	—			—	—			2,725	51				
		—	—			—	—			—	—				
		—	—			—	—			7,267	46				
		—	—			—	—			119	30				
		—	—			—	—			107	25	158,759	01		
		—	—			—	—			—	—				
		—	—			—	—			267	28				
		—	—			—	—			1	20				
		—	—			—	—			4,902	34				
		—	—			—	—			—	—	5,170	82	2,655,134	52
807,562	27			134,846	76			29,588	93					5,367,409	65
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	19,224	65		
		—	—			—	—			.	.	—	—	19,224	65
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	294	63		
		—	—			—	—			.	.	142	30		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—	436	93
807,562	27	.	.	134,846	76	.	.	29,588	93	.	.	.	.	5,387,071	23

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1891					15,875,026	49
II. Kapitaleinzahlungen.						
1. Einzahlungen auf das Gesellschaftskapital.						
a) Emission von 14,000 neuen Stammaktien à Fr. 500.— vom Juli 1891:						
I. und II. Einzahlung auf restlich begebenen 730 Aktien mit 50 0/0 = Fr. 250 per Aktie	182,500	—				
Resteinzahlung auf 14,000 Aktien mit 50 0/0 = Fr. 250 per Aktie, Wert 31. Dezember 1892	3,500,000	—				
	3,682,500	—				
b) Emission von 10,000 neuen Stammaktien à Fr. 500.— vom September 1892.	5,000,000	—	8,682,500	—		
2. Einzahlungen auf konsolidierte Anleihen.						
4 1/2 0/0 Anleihen von Fr. 1,837,500 vom 1. Januar 1892:						
Übertrag vom Konto Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, infolge Konversion auf Grund des Vertrages vom 5. Mai 1873			1,837,500	—		
3. Einzahlungen auf Subventionsdarleihen.						
a) Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn.						
II. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 15. Februar 1892	180,000	—				
b) Subventionsdarleihen für die Linie Thalweil-Zug.						
I. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich			Fr. 180,000.—			
Einzahlungen der übrigen Beteiligten			„ 1,450,000.—			
Wert 1. Februar 1892	1,630,000	—				
c) Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaffhausen.						
I. Rate, Wert 1. Dezember 1892	400,000	—	2,210,000	—		
			12,730,000	—		
III. Zuwendungen aus dem Baukonto.						
1. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Rückübertragung der Verwendungen für die per Ende 1891 unvollendet gebliebenen Bauten auf die Baurechnung	1,360,051	52				
2. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“:						
Rückübertragung eines Teils der früheren Ausgaben für den Bau der Linie Etzweilen-Schaffhausen auf die neue Baurechnung dieser Linie	20,000	—	1,380,051	52		
IV. Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.						
Übertragungen auf nachstehende Konti infolge Liquidation dieser Unternehmung per 31. Dezember 1891.						
1. Auf den Baukonto der Nordostbahn:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 10,139,124. 51					
II. Rollmaterial	„ 1,555,646. 61					
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 107,788. 66		11,802,559	78		
Übertrag	11,802,559	78	14,110,051	52	15,875,026	49

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital, neue Stammaktien. Ausstehende Resteinzahlung auf 5400 Aktien Emission 1892 mit 65% = Fr. 325 per Aktie, fällig per 31. Dezember 1893	.	.	.	.	1,755,000	—
II. Liquidation der Rücklage für Erhöhung des Gesellschaftskapitals, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 29 Juni 1892.						
1. Übertragungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung:						
a) für 1/2% Superdividende an die Stammaktionäre pro 1891	210,000	—				
b) für Deckung der Emissionskosten der neuen Stammaktien	90,000	—	300,000	—		
2. Ausgabe von Anteilscheinen an 136,000 Prioritäts- und Stammaktien à Fr. 12 50	.	.	1,700,000	—	2,000,000	—
III. Rückzahlung von Anleihen. Obligationen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern:						
1. Konversion in das neue 4 1/2% Anleihen vom 1. Januar 1892, 3675 Obligationen à Fr. 500	.	.	1,837,500	—		
2. Abschreibung zu Lasten des Kontos „Eigene Wertpapiere“, 1073 Obligationen à Fr. 500	.	.	536,500	—	2,374,000	—
IV. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Übertragung vom Baukonto Zürich-Zug-Luzern infolge Übergang dieser Linie in das ausschliessliche Eigentum der Nordostbahn mit 1. Januar 1892:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	10,139,124	51				
II. Rollmaterial Fr. 1,555,646. 61 hiez: Zuschreibung aus Mehrwert lt. Inventar per 31. Dezember 1891 „ 19,022. 09	1,574,668	70				
III. Mobilien und Gerätschaften . . . Fr. 107,788. 66 ab: Abschreibung des Minderwerts lt. Inventar per 31. Dezember 1891 „ 19,022. 09	88,766	57	11,802,559	78		
2. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1892:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	639,104	05				
II. Rollmaterial	2,001,821	12				
III. Mobilien und Gerätschaften	41,892	56	2,632,817	73		
3. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1892:						
a) Rechtsufrige Zürichseebahn	4,343,364	67				
b) Linie Dielsdorf-Niederweningen	71,708	60				
c) Linie Thalweil-Zug	807,562	27				
d) Linie Eetzweilen-Schaffhausen	134,846	76				
e) Linie Eglisau-Schaffhausen	29,588	93	5,387,071	23		
4. Unvollendete Bauobjekte . . . . .	.	.	3,071,597	57	22,944,046	31
V. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Beteiligung bei der Bötzbeargbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a) Bötzbeargbahn: XXIII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Juli 1892	.	.	85,000	—		
Übertrag	.	.	85,000	—	29,073,046	31

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
Übertrag	11,802,559	78	14,110,051	52	15,875,026	49
2. Auf den Liegenschaftenkonto der Nordostbahn:						
Wert der entbehrlichen Landabschnitte laut Inventar per 31. Dezember 1891	4,035	—				
3. Diverse Kreditoren:						
Abschreibung der Baureserve Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1891	193,405	22	12,000,000	—		
V. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“:						
IX. Amortisationsquote für das Jahr 1892	540,000	—				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Abschreibung beseitigter Bauobjekte im Jahr 1892.						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	393	—				
3. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Dampfboote auf dem Zürichsee.						
Wertabschreibung auf der Werfte						
Wollishofen	Fr. 42,479.52					
idem auf sechs Dampfbooten	„ 184,883.30					
idem auf dem Salonboot „Helvetia“	„ 30,000.—					
idem auf dem Mobilium und Gerätschaften	„ 5,121.40					
	262,484	22	802,877	22		
VI. Erlöse und Rückerstattungen.						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
<i>Bisheriges Netz.</i>						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	111,598	48				
II. Rollmaterial	285,966	22				
III. Mobilium und Gerätschaften	11,046	16				
	408,610	86				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Imprägnieranstalt	461	20	409,072	06	27,322,000	80
Summe					43,197,027	29

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag			85,000	—	29,073,046	31
b) Linie Koblenz-Stein:						
X. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Febr. 1892	450,000	—				
XI. " " " " " 1. Juli 1892	450,000	—	900,000	—		
2. Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn:			985,000	—		
XXXVIII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 11. August 1892			50,000	—		
3. Beteiligung bei der Sihlthalbahn:						
Resteinzahlung der Nordostbahn auf die Aktienbeteiligung von Fr. 100,000 per 1. Februar 1892			40,000	—	1,075,000	—
VI. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Brutto-Bauausgaben pro 1892:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee			233,552	75		
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee			2,353	—	235,905	75
VII. Zu amortisierende Verwendungen.						
Verluste auf abgebrochenen Bauobjekten im Rangierbahnhof Zürich					56.015	97
					30,439,968	03
VIII. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1893					12,757,059	26
Ausweis über den Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1892.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	7,035,005	68				
b) Wertschriften	16,958,275	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften	956,121	20				
d) Materialvorräte	3,946,922	04				
e) Diverse Debitoren	198,117	65	29,094,441	57		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	1,819,561	02				
b) Spezialfonds	9,138,277	82				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,701,882	97				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	3,677,660	50	16,337,382	31		
Restbetrag wie oben			12,757,059	26		
Summe					43,197,027	29

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Noch nicht einbezahltes Gesellschaftskapital.						
10,000 neue Stammaktien, Emission vom Sept. 1892: Ausstehende Restzahlung auf 5400 Aktien mit 65% = Fr. 325 per Aktie, fällig per 31. Dezember 1893					1,755,000	—
II. Verwendungen zu Bauzwecken.						
A. Bisheriges Netz der Nordostbahn.						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	118,368,670	79				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	527,112	57				
c. Übertrag vom Baukonto der Linie Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1891	10,139,124	51	129,034,907	87		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	22,120,176	98				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	1,715,854	90				
c. Übertrag vom Baukonto der Linie Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1891	1,574,668	70	25,410,700	58		
3. Mobiliar und Gerätschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	2,144,211	43				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	30,846	40				
c. Übertrag vom Baukonto der Linie Zürich-Zug-Luzern per 31. Dezember 1891	88,766	57	2,263,824	40		
B. Neue Linien.						
1. Rechtsufrige Zürichseebahn.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	7,234,633	41				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	4,343,364	67	11,577,998	08		
2. Linie Dielsdorf-Niederweningen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	818,185	26				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	71,708	60	889,893	86		
3. Linie Thalweil-Zug.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	81,310	58				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	807,562	27	888,872	85		
4. Linie Etzweilen-Schaffhausen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	63,051	15				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	134,846	76	197,897	91		
5. Linie Eglisau-Schaffhausen.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz	14,342	28				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	29,588	93	43,931	21		
C. Unvollendete Bauobjekte.						
Betrag der Bauausgaben per 31. Dezember 1892			13,598,593	91		
			3,071,597	57	173,379,624	33
III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Bötzbeargbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a. Bötzbeargbahn:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	11,729,000	—				
Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1892, lt. Rechnung	85,000	—	11,814,000	—		
b. Linie Koblenz-Stein:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz	1,350,000	—				
Betrag der geleisteten Einzahlungen im Jahr 1892, lt. Rechnung	900,000	—	2,250,000	—		
2. Aargauische Südbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	5,925,000	—	14,064,000	—		
Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1892, lt. Rechnung	50,000	—	5,975,000	—		
Übertrag			20,039,000	—	175,134,624	33

Gesellschaft auf 31. Dezember 1892.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.							
I. Gesellschaftskapital.							
1. Stammaktien,	84,000 Aktien à Fr. 500. —	42,000,000	—				
2. Neue Stammaktien,	24,000 " " " 500. —	12,000,000	—	54,000,000	—		
	108,000 Aktien						
3. Prioritätsaktien,	52,000 " " " 500. —			26,000,000	—	80,000,000	—
	160,000 Aktien						
II. Konsolidierte Anleihen.							
A. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinwil und Sulgen-Gossau).							
1.	4 0/0 Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	15,000,000	—				
2.	4 0/0 Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	20,000,000	—				
3.	4 0/0 Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	87,000,000	—				
4.	4 0/0 Anleihen von 7 Mill. Franken vom 1. Juni 1888: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	7,000,000	—				
5.	4 0/0 Anleihen von 5 Mill. Franken vom 1. März 1889: Betrag der Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	5,000,000	—				
6.	4 1/2 0/0 Anleihen von 1,837,000 Franken v. 1. Januar 1892: Betrag der Einzahlungen im Jahr 1892 durch Konversion von Obligationen der Linie Zürich-Zug-Luzern	1,837,500	—	135,837,500	—		
B. 4 0/0 Hypothekendarleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn.							
	Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883			3,000,000	—		
C. Subventionsdarleihen.							
1.	Mit einem Zinsfusse von 2 1/2 0/0 bzw. 4 1/2 0/0: Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal	3,650,000	—				
2.	Mit einem Zinsfusse von 2 0/0: Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn: a. Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz Fr. 3,950,000. — b. Betrag der Einzahlung im Jahr 1892, lt. Rechnung, II. Rate des Kantons Zürich " 180,000. —	4,130,000	—				
3.	Unverzinslich in den ersten 12 Jahren: Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen vom 30. September 1889	157,000	—				
4.	Mit einem Zinsfusse von 3 0/0: Subventionsdarleihen für die Linie Thalwil-Zug: Betrag der Einzahlungen per 1. Februar 1892, laut Rechnung	1,630,000	—				
5.	Unverzinslich während 10 Jahren: Subventionsdarleihen für die Linie Eetzweilen-Schaffhausen: Einzahlung der I Rate per 1. Dezember 1892, laut Rechnung	400,000	—	9,967,000	—	148,804,500	—
	Übertrag					228,804,500	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag			20,039,000	—	175,134,624	33
3. Linie Wohlen-Bremgarten. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz			500,000	—		
4. Sihlthalbahn. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz Resteinzahlung im Jahre 1892 auf die Aktienbeteiligung von Fr. 100,000	60,000	—				
	40,000	—	100,000	—	20,639,000	—
IV. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital. Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz					696,467	45
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn):						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	1,261,947	04				
b. Betrag der Ausgaben im Jahr 1892, lt. Rechnung	233,552	75	1,495,499	79		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen):						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	884,324	22				
b. Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1892, lt. Rechnung	260,131	22	624,193	—		
3. Imprägnieranstalt. a. Betrag der restierenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz b. ab: Betrag der Einnahmen im Jahr 1892, lt. Rechnung	11,275	90				
	461	20	10,814	70	2,130,507	49
VI. Zu amortisierende Verwendungen.						
a. Betrag der zu amortisierenden Verwendungen, lt. vorjähr. Bilanz b. hierzu: Verlust auf beseitigten Bauobjekten im Jahr 1892, lt. Rechnung	17,950,825	50				
	56,015	97	18,006,841	47		
ab: IX. Amortisationsquote lt. neuem Amortisationsplan	540,000	—				
Übertrag auf Baurechnung Etzweilen-Schaffhausen, lt. Rechnung	20,000	—	560,000	—	17,446,841	47
VII. Verfügbare Mittel.					216,047,440	74
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Barbestand der Kasse, einschl. Chèque-Konti in Zürich	997,994	28				
b. Basler Depositenbank in Basel, Giro-Konto	86,840	25				
c. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuilles	4,950,171	15				
d. Schweizerische Kreditanstalt, Separat-Darlehenskonto	1,000,000	—	7,035,005	68		
2. Wertschriften. Eigene Wertpapiere			16,958,275	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
a. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	924,060	94				
b. Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier)	32,060	26	956,121	20		
4. Materialvorräte.						
a. Material-Konto (Vorräte an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	1,532,202	03				
b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorräte an Schienen, Schwellen etc.)	1,858,515	83				
c. Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	556,204	18	3,946,922	04		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren. Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis			198,117	65	29,094,441	57
Summe					245,141,882	31

Gesellschaft auf 31. Dezember 1892.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.							
	Übertrag					228,804,500	—
III. Schwebende Schulden.							
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:							
a. des 4½% Gemeinschafts-Anleihens vom							
	1. April 1874 Fr. 1,000.—						
b. des 4% Anleihens von Fr. 7,100,000 vom							
	1. Oktober 1860 " 1,000.—						
c. des 4% Anleihens von 5 Mill. Fr. vom							
	1. Juni 1862 " 1,000.—	3,000	—				
	2. Ausstehende Coupons, Gutscheine und Ratazinse	1,325,913	44				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungs-kassen und Kauttionen der Angestellten:							
a. der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten Fr. 59,983. 80							
b. der Krankenkasse der Nordostbahn-Arbeiter " 64. 91							
c. der Barkauttionen von Beamten und Angestellten " 64. 45							
d. der Kauttionskasse der Güterarbeiter . . . " 344. 15		60,457	31				
4. Barkauttionen von Bauunternehmern und Lieferanten		94,328	08				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren:							
Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis.		335,862	19	1,819,561	02		
IV. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfonds der Nordostbahn		8,331,390	85				
2. Versicherungsfonds		806,886	97	9,138,277	82		
V. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung				1,701,882	97		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn				3,677,660	50	16,337,382	31
Summe						245,141,882	31

**Ausweis über die „Diversen Hauptbuch-Debitoren
und -Kreditoren“
per 31. Dezember 1892.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	15,685	—		
2. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	28,818	95		
3. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	153,613	70		
Summe .	.	.	198,117	65
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bützbergbahn	118,788	29		
2. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	79,387	90		
3. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	23,032	95		
4. Barkautionen für Frachtkredite	1,600	—		
5. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft.	22,097	92		
6. Konto pro Diversi	51,831	42		
7. Konto Betrieb der Inprägniranstalt	5,475	23		
8. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	33,648	48		
Summe .	.	.	335,862	19

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1892.

1. **Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.**
(Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
2. **Rechnung über den Erneuerungsfonds.**
3. **Rechnung über den Versicherungsfonds.**
4. **Rechnungen über die Nebengeschäfte.**
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
 - C. Betrieb der Imprägnieranstalt.

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

A. Verwendungen zu Bauzwecken.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<i>a) Bisheriges Netz.</i>					
Stammnetz.					
1. Romanshorn:	Restaurationsanbau an den Wartsaal III. Klasse, massiv (vide auch Pos. 52)	14,733	40		
	Anschaffung eines Benzinmotors und eines mit diesem zu betrie- benden Fahrstuhlauzugs für das Lagerhaus	8,309	25		
	Erstellung von 110 m Zufahrtsgeleise mit einer Schiebebühne zu der im ehemaligen Getreideschuppen beim Spritkeller eingerich- teten provisorischen Wagen-Werkstätte	8,913	30		
2. Amrisweil:	Erweiterung des Stationsplatzes auf der westlichen Seite um ca. 9 m, Auseinanderrücken der Geleise auf 4.5 m Distanz, Verbind- ung des I. Geleises mit dem II. gegen Süden, Erstellen von zwei Geleisesträngen gegen Süden und Norden von 229.5 m Länge, Versetzen der Viehrampe	30,555	61		
	Verriegelung der Weichen und Signale	10,241	06		
3. Erlen:	}	9,682	94		
4. Bürglen:		11,416	11		
5. Märstetten:		10,004	42		
	Landerwerbung für Erweiterung des Vorplatzes	300	—		
6. Müllheim:	}	9,256	33		
7. Felben:		10,385	11		
8. Islikon:		10,066	07		
9. Wiesendangen:	Verriegelung der Weichen und Signale	9,132	97		
	Landerwerbung für die Stationserweiterung	626	40		
10. Andelfingen:	Vergrößerung des Abstandes zwischen Geleise I und II von 4.2 m auf 4.5 m, Verbindung des III. Geleises in der Richtung nach Winterthur durch die Weichen 1—3 mit dem I. Geleise und dem Güterschuppengeleise, in der Richtung nach Schaff- hausen durch die Weiche Nr. 6 mit dem I. Geleise, Kehren der Weichenverbindung vor der Rampe und Verlängern des Stumpen- geleises gegen Winterthur um 88 m	12,020	52		
11. Wallisellen:	Verriegelung der Weichen und Signale	49,374	29		
12. Zürich:	Erstellung eines Dampfkessels nebst Luftreservoir und den er- forderlichen Rohr- und Schlauchleitungen bei der Werkstätte Zürich zur Erprobung der Luftbremsen- und Dampfheizungs- leitungen	5,102	89		
	Verlängerung des Strassengeleises beim Güterschuppen I in östlicher Richtung um 18 m zur Aufstellung eines der Lagerung von rohen Häuten dienenden ausrangierten Güterwagens (vide auch Pos. 52)	198	53		
13. Dietikon:	Erstellung einer zweiten Weichenverbindung zwischen dem Geleise Aarau-Zürich und demjenigen Zürich-Aarau im östlichen Teile der Station	4,052	84		
14. Baden:	Erstellung eines Ausladegeleises hinter dem Güterschuppen II mit 63.5 m nutzbarer Länge	3,592	22		
15. Turgi:	Erweiterung des Güterschuppens, 7.5 m lang, 6.3 m breit, sowie Ver- längern der Rampe	5,479	26		
	Erstellen eines Fussgängerdurchlasses von der Dorfseite her unter den Waldshutergeleisen durch zum Stationsgebäude	22,479	09		
16. Brugg:	Erstellung der Anlagen für die elektrische Bahnhofbeleuchtung	16,487	34		
17. Aarau:	Einrichtung der Wasserspülung im Passagier-Abtritt	451	08		
18. Döttingen:	Erstellung eines Kontrollapparates für die Signalscheibe gegen Siggenthal	392	17		
Übertrag		263,253	20		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1892.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	263,253	20		
19. Offene Bahn:	Beitrag an die Goldach-Korrektion auf dem Gebiete der Gemeinde Goldach, Kanton St. Gallen, I. und II. Rate	548	62		
	Erwerbung eines Sicherheitsstreifens beidseits der Bahn von Kil. 86.3-86.6 in der Gemarkung Egnach	1,283	75		
	Vergrößerung des Wärterwohnhauses bei Kil. 49.483 Winterthur-Schaffhausen; Verlängerung des bestehenden Gebäudes um 1.25 m, Neuer Anbau 3.8 m lang, 4.1 m breit und 5 m hoch.	6,343	18		
	Erstellung einer Zugbarriere bei Kil. 20.502 bei der Station Kemptthal für den Fusswegübergang von Kyburg	228	47		
	Vermehrung der Nischen im Wipkinger Tunnel, 12 Nischen links, 15 Nischen rechts	12,217	08		
	Erstellung einer eisernen Zugbarriere bei Kil. 27.863 Turgi-Waldshut	630	90		
	Beitrag an die Aarekorrektio in den Gemeinden Döttingen, Klingnau und Koblenz für die Linie Turgi-Waldshut	29,672	55		
	Eindecken und Einfriedigung offener Brücken und Durchlässe:				
	a) Riedtbachbrücke bei Kil. 95.035 Romanshorn-Rorschach	Fr. 301.39			
	b) Reussbrücke bei Turgi, Kil. 28.72	1,733.69			
	c) Gewölbte Brücke bei Wildegg, Kil. 40.20	646.35			
	d) idem bei Kil. 43.30, diesscits Rapperswil	719.02			
	e) Suhrbrücke bei Aarau, Kil. 47.54	1,147.71			
		4,548	16	318,725	91
	Linksufrige Zürichseebahn.				
20. Wiedikon-Ausser- sihl:	Dohlen- und Trottoirbeitrag an die Gemeinde Wiedikon für die von derselben erstellte Stationsstrasse	2,590	75		
21. Enge:	Erstellung einer hölzernen Rampe an der südlichen Stirnseite des Eilgutschuppens	188	97		
22. Horgen:	Verriegelung der Weichen und Signale	20,866	44		
23. Au:	Dasselbe	8,426	73		
24. Wädensweil:	Erwerb einer bisher der Schweiz. Südostbahn eigentümlichen Bahnhofabteilung von 1400 m ² Flächeninhalt und Erstellen von 37 m nutzbarer Geleiseanlage und einer Drehscheibe auf derselben	94,780	45		
25. Pfäffikon (Schwyz):	Stationserweiterung infolge Einführung der Schweiz. Südostbahn, bestehend in Verlängerung des II. Geleises um 157 m und Erstellen eines Stumpengeleises in westlicher Richtung in Verlängerung des I. Geleises von 112.2 m nutzbarer Länge, ferner eines VI. Geleises, eines Stumpengeleises von 144.2 m nutzbarer Länge in westlicher Richtung und eines solchen von 59.5 m nutzbarer Länge in östlicher Richtung in Verlängerung des VI. Geleises, sowie in Erstellen einer Verbindung vom II. ins III. Geleise und zweier solchen vom III. ins IV. Geleise (vide auch Pos. 52 und 55)	38,375	85		
26. Lachen:	Verlängerung des rechtseitigen Stumpengeleises um 139 m und Anschluss an das Hauptgeleise	6,081	18		
27. Reichenburg:	Verriegelung der Weichen und Signale	8,022	—		
28. Bilten:	Dasselbe	7,963	79		
29. Offene Bahn:	Ziehen eines zweiten Bahndrahtes Zürich-Glarus (vide auch Pos. 55)	4,414	51		
	Verlängerung der Gitterbarriere bei Kil. 2.23 um je 9 m auf einer Seite infolge Fortsetzung des linkseitigen Trottoirs an der Badenerstrasse durch die Gemeinde Wiedikon	1,830	24		
	Erstellen von Glockensignalen auf der Strecke Ziegelbrücke-Näfels	2,888	15		
	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Richtersweil Kil. 28.055	10,322	30		
	Übertrag	206,751	36	318,725	91

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
Übertrag .		206,751	36	318,725	91		
29. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Schübelbach Kil. 45.725 mit Sodbrunnen	10,242	27	216,993	63		
Linie Glarus-Linthal.							
30. Ennenda:	Landerwerb für die Stationserweiterung	5,384	—	7,157	81		
	Einrichtung der Gasbeleuchtung auf der Station	1,773	81				
Linie Sulgen-Gossau.							
31. Sitterthal:	Erstellen eines Verlade- und Kehrplatzes am östlichen Stumpengeleise und Verbreiterung des Vorplatzes	13,705	51	19,980	43		
32. Offene Bahn:	Erstellen eines Wärterwohnhauses bei Kil. 20.740 mit Sodbrunnen	6,274	92				
Linie Effretikon-Hinweil.							
33. Fehraltorf:	Vergrößerung des Güterschuppens um 6.5 m und Verlängerung der Rampe	4,521	33	5,000	68		
34. Hinweil:	Erstellen einer automatischen Wendescheibe mit Kontrollapparat .	479	35				
Ehemalige Nationalbahn.							
35. Steckborn:	Aufbau auf das Stationsgebäude für eine Dienstwohnung . . .	5,268	69	45,970	22		
36. Etzweilen:	Dasselbe	14,590	33				
37. Mannenbach:	Erstellung eines Stumpengeleises von 50 m nutzbarer Länge . .	2,801	38				
38. Thalheim:	Verlängerung des Ausweichgeleises um 126.3 m	7,211	44				
39. Bassersdorf:	Erstellung eines Ventilbrunnens	1,001	30				
40. Dätwyl:	Erweiterung der Geleiseanlage bestehend in Verbindung des Schuppengeleises in südlicher Richtung mit dem Hauptgeleise von 36.6 m nutzbarer Länge, unter Verlängerung des erstern Geleises in nördlicher Richtung und Erstellung einer Brückengewoge	13,561	08				
41. Aarau:	Bekiesung der bei Übergang der Schweiz. Nationalbahn an die Nordostbahn unvollendet gebliebenen Weganlage von Kil. 48.32 bis 48.92 links des Bahnhofes Aarau	1,536	—				
Linie Zürich-Zug-Luzern.							
42. Bonstetten:	Verriegelung der Weichen und Signale	10,258	93			25,275	37
43. Affoltern a/A.:	Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe um 7.2 m . . .	5,606	63				
44. Ebikon:	Verlängerung des Ausweichgeleises um 57 m Nutzlänge	6,207	20				
45. Offene Bahn:	Erstellung einer automatischen Wendescheibe bei Kil. 63.34 zwischen Fluhmühle und Ebikon als Vorsignal mit Abhängigkeit, nebst 2 elektrischen Kontrollapparaten hiezu in der Richtung gegen Ebikon	3,202	61				
Rollmaterial.							
46. Lokomotiven:	Anschaffung folgender Lokomotiven:			639,104	05		
	a) 6 Güterzuglokomotiven C ³ T No. 161/166 mit Einrichtung für Dampfheizung	408,543	20				
	b) 6 Güterzuglokomotiven C ³ T No. 167/172 mit Einrichtung für Dampfheizung	408,799	21				
Übertrag .		817,342	41	639,104	05		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1892.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		817,342	41	639,104	05
46. Lokomotiven:	c) 6 Tenderlokomotiven A ² No. 287/292 mit Einrichtung für Luftdruckbremse und Dampfheizung	271,843	53		
	d) 2 Personenzuglokomotiven A ² T No. 51/52 mit Luftdruckbremse auf Trieb- und Tenderräder, Einrichtung für Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser	121,864	39		
		1,211,050	33		
47. Personenwagen:	Anschaffung von 20 neuen Personenwagen mit Westinghousebremse und Dampfheizung, nämlich:				
	a) 8 dreiachsige Personenwagen A ^{B3} No. 251/8	142,026	43		
	b) 12 dreiachsige Personenwagen C ³ No. 1502/13	141,045	02		
	Einrichtung der Dampfheizung in dem pro 1891 von der N.O.B. Werkstätte gebauten Personenwagen A ^{B2} No. 357	967	60		
		284,039	05		
48. Güterwagen:	Anschaffung folgender Güterwagen:				
	a) 100 gedeckte Normalgüterwagen mit Bremshütten und Handbremsen, Serie K ^{R1} No. 5051/5150	351,406	45		
	b) 30 offene Steintransportwagen M R ² No. 8251/8280	89,843	20		
		441,249	65		
49. Kontinuierliche Luftdruckbremsen:	Ausrüstung von 65 Lokomotiven mit Luftdruckleitung nach vorn und Doppelkupplung am Tender	7,595	42		
	Anbringen der Westinghousebremse an:				
	35 Personenwagen	Fr. 28,676.	58		
	4 Gepäckwagen	" 3,558.	74	32,235	32
	Anbringen der Doppelluftleitungskupplung an:				
	120 Personenwagen	Fr. 17,656.	39		
	24 Gepäckwagen	" 4,226.	04	21,882	43
		61,713	17		
50. Ausrüstungsgegenstände:	Anschaffung folgender Ausrüstungsgegenstände für die Vorkehrungen gegen die Cholera:				
	20 Desinfektionskübel für Personenwagen	431	88		
	130 " " Gepäckwagen	2,807	22		
	70 Kalkmilchkannen " "	529	82		
		3,768	92		
	Mobilier und Gerätschaften.			2,001,821	12
51. Bahnaufsichtsdienst:	Anschaffung von 16 M T Wagen No. 9411/9426	9,308	60		
	Anschaffung von 5 Draisinen für Bahnmeister	1,476	40		
	Anschaffung von 2 Bau-Theodolithen für den Betriebs-Oberingenieur	856	—		
	Inventarausrüstung für den neu kreierten Wärterposten No. 628 bei Au	143	95		
52. Stationsdienst:	Anschaffung von 9 Stationsumladwagen	9,628	81		
	Inventarvermehrung für den Bahnhof Romanshorn infolge Restaurationsanbau an den Wartsaal III. Klasse	543	55		
	(vide auch Pos. 1)				
	Inventarvermehrung für folgende Dienstabteilungen infolge Zuteilung von Reserveausrüstungsgegenständen von Gepäckwagen:				
	a) Güterexpedition Winterthur, für 2 Hornwinden	120	—		
	b) Kursbureau, für 4 SignalfLAGgen	11	44		
	(vide auch Pos. 66)				
	Zuteilung eines auf den Altmaterialwert abgeschriebenen Güterwagens an die Güterverwaltung Zürich zur Ablagerung von rohen Häuten auf dem verlängerten Strassengeleise beim Güterschuppen I in Zürich	250	—		
	(vide auch Pos. 12)				
	Übertrag	22,338	75	2,640,925	17

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		22,338	75	2,640,925	17
52. Stationsdienst:	Inventarvermehrung auf der Station Pfäffikon (Schwyz) infolge Einführung der Schweiz. Südostbahn (vide auch Pos. 25 und 55)	238	—		
53. Transportdienst:	Abgabe einer Hornwinde an den Wagensiteur in Brugg aus dem Vorräte der Reserve-Ausrüstungsgegenstände für Gepäckwagen (vide auch Pos. 66)	60	—		
54. Werkstätten:	Anschaffung folgender Werkzeugmaschinen etc. für die Werkstätte Zürich:				
	1 Universalfräsmaschine	Fr. 5,050.	—		
	1 Leitspindeldrehbank	" 1,806.	—		
	2 englische Drehbänke	" 2,325.	40		
	1 englisches Schneidzeug	" 120.	—		
	1 Laufkrahnen	" 500.	—		
	1 Schraubenschneidmaschine	" 3,500.	—		
	1 Fräsenschärfmaschine	" 1,260.	—	14,561	40
55. Telegraphen- Apparate:	Aufstellen eines weitem Telegraphenapparates auf der Station Altstetten	358	68		
	Vermehrung des Telegrapheninventars auf den Stationen der linksufrigen Zürichseebahn infolge Ziehen eines zweiten Bahndrahtes Zürich-Glarus (vide auch Pos. 29.)	3,618	10		
	Vermehrung des Telegrapheninventars der Station Pfäffikon (Schwyz) infolge Einführung der Schweiz. Südostbahn (vide auch Pos. 25 und 52)	438	23		
	Aufstellen eines weitem Telegraphenapparates auf Station Rothkreuz infolge Einführen eines zweiten Bahndrahtes der Aarg. Südbahn	279	40	41,892	56
Summe der Ausgaben				2,682,817	73
Einnahmen.					
Stammnetz.					
56. Effretikon:	Abschreibung des beseitigten ehemals prov. Wartlokals (als Unterkunftslokal für das Zugspersonal auf Station Stein-Säckingen versetzt)	7,949	60		
57. Zürich:	Abschreibung der anlässlich der Geleiseerweiterungen im Rangierbahnhof im Jahre 1891 beseitigten:				
	a) Lokomotivremise	Fr. 77,133.	87		
	b) Lokomotiv-Drehscheibe	" 14,514.	15	91,648	02
	Abschreibung der abgebrochenen baufälligen Wärterbude alten Systems beim techn. Provisorium im Rohmaterialbahnhof . . .	400	—		
	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof, Miete pro 1892	100	—		
58. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	776	35	100,873	97
Linksufrige Zürichseebahn.					
59. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren			965	18
Linie Winterthur-Koblentz.					
60. Landverkäufe:	Erlöse hiefür			120	—
Übertrag				101,959	15

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1892.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		.	.	101,959	15
Linie Sulgen-Gossau.					
61. Offene Bahn:	Bundessubvention an die im Jahr 1887/88 ausgeführten Ufer- versicherungsbauten an der Thur, im sogen. Tellenholz	13,799	60		
	abzüglich: Anteil der Gemeinde Bischofszell	3,797	27	10,002	33
Linie Zürich-Zug-Luzern.					
62. Rekognitions- gebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren . . . . .	.	.	30	—
Rollmaterial.					
63. Lokomotiven:	Abschreibung der ausrangierten 4 Lokomotiven C ^{3T} Nr. 121, 122, 123 und 126 Fr. 129,847.88 abzüglich: Wert der vorhandenen Ausrüstung 2.121.50	127,726	38		
	NB. Die Lokomotiven Nr. 121 und 122 sind bereits im Jahre 1891 auf den Altmaterialwert von je Fr. 5000 abgeschrieben worden.				
64. Personenwagen:	Abschreibung der ausrangierten 4 Personenwagen B ⁴ Nr. 702, B ^c Nr. 877, C Nr. 1190 und 1207	30,214	—		
65. Güterwagen:	Abschreibung von 33 ausrangierten Güterwagen nämlich: a) 26 gedeckte Güterwagen K Nr. 9703, 9709, 9714, 9716/17, K ^c 3016, 3018, 3020, 3039, 3043/44, 3048, 3054, 3056, 3068, 3070/71, 3085/6, 3090, 3099, 3105, 3110, 3112, 3122 und 3124 b) 7 offene Güterwagen L. Nr. 6031/2, 6047, 6513, 9622, 9652 und 9676	103,200	—		
		23,838	40		
66. Reservewerkzeuge:	Gutschrift für an den Betrieb und die Werkstätten etc. abgegebenen Ausrüstungsgegenstände aus dem Vorrat	796	—		
	Übertragung von Reserve-Ausrüstungsgegenständen von Gepäck- wagen vom „Rollmaterial“ auf Titel „Mobilier und Gerätschaften“ (vide auch Pos. 52 und 53)	191	44	285,966	22
Mobilier und Gerätschaften.					
67. Stationsdienst:	Abschreibung folgender ausrangierter Stationsumladwagen: a) Mit dem Altmaterialwert von Fr. 160 auf Bankkonto figurierende Wagen: Seebach 2 Stück, Buchs-Dällikon, Horgen, Ber- lingen = 5 Wagen à Fr. 160 = Fr. 800 b) Wagen mit dem ursprünglichen Anschaffungswert: Sulgen und Wülflingen à Fr. 650 „ 1,300 Wildeggen „ 700	2,800	—		
	Gutschrift für das zurückgezogene Inventar der aufgehobenen Restauration Schwanden	412	—		
	Gutschrift für verkaufte Reservebetten aus dem Inventar des Kurs- bureau	1,000	—		
68. Werkstätten:	Abschreibung von 3 ausrangierten Arbeitsmaschinen der Werkstätte: 1 Mutterschleifmaschine Fr. 1,450.31 1 Hobelmaschine „ 3,000.— 1 Zerreißmaschine „ 2,383.85	6,834	16	11,046	16
Summe der Einnahmen		.	.	409,003	86

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
geordnet nach den Bauobjekten, pro 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Zusammenzug für Bisheriges Netz.				
Summe der Ausgaben	2,682,817	73		
Summe der Einnahmen	409,003	86		
Netto-Ausgaben			2,273,813	87
b) Neue Linien.				
69. Rechtsufrige Zürichseebahn: Bauausgaben pro 1892	4,343,364	67		
70. Dielsdorf-Niederweningen: idem	71,708	60		
71. Thalweil-Zug: idem	807,562	27		
72. Etzweilen-Schaffhausen: idem	134,846	76		
73. Eglisau-Schaffhausen: idem	29,588	93	5,387,071	23
Summe der Netto-Ausgaben von Titel A			7,660,885	10
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.				
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.				
1. Anschaffung eines neuen Halbsalon-Bootes „Säntis“ 48.5 m lang, 5.6 m breit und 2.6 m hoch mit einer Dreicylinder-Schaukelrad-Dampfmaschine von 80 Pferdekräften			233,552	75
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.				
2. Anschaffung von 2 neuen hölzernen Schleppschiffen	2,353	—		
Dagegen:				
3. Wertabschreibungen auf dem Schiffsmaterial und den festen Anlagen:				
a) auf der Werfteanlage in Wollishofen	Fr. 42,479.	52		
b) auf den sechs Dampfbooten „Stadt Zürich“, „Rappersweil“, „Linth-Escher“, „Konkordia“, „Gotthard“ und „Lukmanier“	„ 184,883.	30		
c) auf dem Salon-Dampfboot „Helvetia“	„ 30,000.	—		
d) auf dem Mobiliar und Gerätschaften	„ 5,121.	40		
	=262,484	22		
Imprägnieranstalt.				
4. Gutschrift für abgebrochene Geleise infolge Verlegung der Einföhrung der Winterthurer Linie in den Bahnhof Zürich			÷ 461	20
Summe der Netto-Einnahmen von Titel B			27,039	67

Rechnung über den Erneuerungsfonds der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1891 . . . . .	.	.	.	.	8,000,000	—
II. Übertrag des Saldos des Reservefonds der ehemaligen Eisenbahnunternehmung Zürich- Zug-Luzern vom 31. Dezember 1891 . . . . .	.	.	331,390	85		
III. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1892	.	.	1,279,374	32	1,610,765	17
Summe					9,610,765	17
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	296,936	61				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	503,287	54				
3. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	165,533	75	965,757	90		
Hievon ab:						
1. Aversalentschädigung der Gotthardbahn für Oberbau- Materialerneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund)	7,830	—				
2. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	120,000	—	127,830	—	837,927	90
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen	82,322	55				
2. Umbau der zwei Rangierlokomotiven E No. 251/52 .	47,859	51				
3. Abschreibung der zwei ausrangierten Lokomotiven C ³ T No. 123 und 126, abzüglich Altmaterialwert	109,726	38				
4. Abschreibung von Reservestücken ausrangierter Loko- motivtypen, abzüglich Altmaterialwert	1,106	80				
5. Nachvergütung der Werkstätte für die abgeschriebene Lokomotive B ² T No. 3	— 500	—	240,515	24		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	3,926	42				
2. Abschreibung der vier ausrangierten Personenwagen B 702, B ^c 877, C 1190 und 1207, abzüglich Altmaterialwert und Vergütung der Betriebsrechnung für letztere drei Wagen	21,411	60				
3. Vergütung der Vereinigten Schweizerbahnen an den im Jahr 1891 abgeschriebenen Personenwagen C No. 1117	— 75	36	25,262	66		
Übertrag . . . . .	.	.	265,777	90	837,927	90

Rechnung über den Erneuerungsfonds der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	.	.	265,777	90	837,927	90
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	7,557	73				
2. Abschreibung von 33 ausrangierten Güterwagen K ^c No. 3016, 3018, 3020, 3039, 3043/44, 3048, 3054, 3056, 3068, 3070/71, 3085/86, 3090, 3099, 3105, 3110, 3112, 3122, 3124, K No. 9703, 9709, 9714, 9716/17, L No. 6031/32, 6047, 6513, 9622, 9652 und 9676 abzüglich Altmaterialwert und Vergütung der Badischen Bahn für L No. 6513	117,601	30				
3. Vergütung der Schweiz. Centralbahn an den im Jahr 1890 abgeschriebenen Güterwagen K No. 4016	÷ 583	35	124,575	68	390,353	58
III. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit und für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn.						
1. Kostenanteil an der Ausrüstung von 35 Personen- und 4 Gepäckwagen mit der Westinghousebremse . . . . .	.	.	10,083	93		
2. Einrichtung der Dampfheizung in 20 Personenwagen . . . . .	.	.	16,437	65		
3. Reservestücke für Dampfheizung von Personenwagen . . . . .	.	.	894	24	27,415	82
IV. Erneuerung der Schiffe.						
Dampfboote auf dem Zürichsee.						
1. Hauptreparatur des Dampfbootes „Rapperswil“	11,847	46				
ab: Zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung	7,575	—	4,272	46		
2. Hauptreparatur des Dampfbootes „St. Gotthard“	16,839	60				
ab: Zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung	7,338	—	9,501	60	13,774	06
V. Zuschüsse an die Betriebsrechnung aus den früheren Einlagen für die Spezialfonds der Gemeinschaftsbahnen.						
1/2 Anteil der Nordostbahn an dem Rückschlag des Er- neuerungsfonds der Bötzbahnbahn pro 1892 von 19,805. 92	.	.	.	.	9,902	96
					1,279,374	32
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1893 . . . . .	.	.	.	.	8,331,390	85
Summe . . . . .	.	.	.	.	9,610,765	17
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

Rechnung über den Versicherungsfonds der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Saldo vom Jahr 1891 . . . . .	.	.	.	.	942,847	25
2. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1892 .	.	.	.	.	100,000	—
Summe .	.	.	.	.	1,042,847	25
Ausgaben.						
1. Vergütung an die Gewinn- und Verlustrechnung gemäss § 4 des Regulativs für den Versicherungsfonds für die der Betriebsrechnung und den Rechnungen über die Hilfs- und Nebengeschäfte pro 1892 direkt belasteten Ausgaben für Unfallentschädigungen und Materialschäden über den Jahresbetrag von Fr. 75,000 hinaus, nämlich:						
a. Unfallentschädigungen	137,019	30				
b. Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial .	24,918	—				
	161,937	30				
abzüglich zu Lasten der Betriebsrechnung verbleibende .	75,000	—	86,937	30		
2. Beteiligung der Nordostbahn an Entschädigungen aus Unfällen auf der Jura-Simplon-Bahn, gemäss Übereinkommen vom 5. September 1885 mit den schweizerischen Hauptbahnen über gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle:						
a. infolge der Katastrophe bei Münchenstein am 14. Juni 1891 laut I. Abrechnung per 10. Dezember 1892 25.1616 ‰ von Fr. 286,835.50 Cts.	72,172	40				
b. infolge des Zugzusammenstosses bei Zollikofen am 18. August 1891 laut I. Abrechnung per 12. Oktober 1892 25.1616 ‰ von Fr. 305,428.04 Cts.	76,850	58	149,022	98	235,960	28
3. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1893 . . . . .	.	.	.	.	806,886	97
Summe .	.	.	.	.	1,042,847	25
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

Rechnungen über die Nebengeschäfte der vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	110,168	98		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 4,986. 40				
b. Von Tieren " 6,627. 11				
c. Von Gütern " 358,285. 87	369,899	38		
3. Verschiedene Einnahmen	264	07		
Summe der Einnahmen			480,332	43
<i>Ausgaben.</i>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	15,459	20		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	132,063	85		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	3,375	32		
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	3,183	66		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	3,680	40		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen	47,180	20		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	125,636	65		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	64,328	95		
10. Assekuranzprämien	11,700	15		
11. Verschiedenes	14,658	51		
Summe der Ausgaben			431,266	89
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	480,332	43		
Die Ausgaben betragen	431,266	89		
Netto-Ertrag pro 1892			49,065	54

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	425,580	13		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.				
<i>a.</i> Vom Gepäck Fr. 8,100.75				
<i>b.</i> Von Tieren „ 3,978.05				
<i>c.</i> Von Gütern „ 141,748.03	153,826	83		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs	9,874	50		
4. Verschiedene Einnahmen	2,804	50		
Summe der Einnahmen			592,085	96
<i>Ausgaben.</i>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	15,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	18,551	—		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	234,514	91		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	4,532	98		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	7,423	02		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	9,209	61		
7. Brennmaterial für die Schiffe	132,073	97		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	12,395	98		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	59,220	79		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	15,608	35		
11. Ersatzleistungen	13	40		
12. Verschiedenes	14,522	80		
Summe der Ausgaben			523,040	01
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	592,085	96		
Die Ausgaben betragen	523,040	01		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1892			69,045	95
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer IV der Spezialrechnung über denselben			13,774	06*
Netto-Ertrag pro 1892			55,271	89
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.				

Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
C. Betrieb der Imprägnieranstalt.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Arbeiten für die eigene Unternehmung	67,197	55		
2. Arbeiten für Privaten	15,217	27	82,414	82
Summe			82,414	82
<i>Ausgaben.</i>				
1. Vergütung an die Betriebsrechnung für die Betriebsleitung	3,985	35		
2. Besoldungen und Löhne	29,760	98		
3. Gaskonsum und Assekuranz etc.	304	06		
4. Betriebsmaterialien	30,048	23		
5. Unterhalt des Gebäudes, der Maschinen und Geleise etc.	1,240	46		
6. Verzinsung des restierenden Anlagekapitals per Ende 1891 Fr. 11,275.90 à 5 0/0	563	80		
7. Pachtzins für den Schwellenlagerplatz	2,836	71		
8. Übertrag auf die Gewinn- und Verlustrechnung, Ertrag der Nebengeschäfte	8,200	—	76,939	59
Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1893			5,475	23
Summe			82,414	82