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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 42 (1894)

Artikel: Zweiundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1894

Autor: Birchmeier

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730496

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.08.2025

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

Zweiundvierzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1894.

Inhaltsverzeichnis.

A. Bericht der Direktion. Seite

I. **Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden** . . . 3
II. **Verhältnis zu andern Transportanstalten** . . . 7
III. **Finanzverwaltung** . . . 10
IV. **Betrieb:**
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge . . . 22
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs:
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel) . . . 23
2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken . . . 25
3. Durchschnittsergebnisse . . . 26
4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten . . . 27
5. Frequenz nach den Stationen . . . 28
6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr über die Nordostbahn . . . 33
7. Verkehr nach Entfernungen . . . 36
8. Verkehr nach Warengattungen . . . 39
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen . . . 42
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes:
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken) . . . 43
2. Statistik des Betriebsdienstes . . . 46
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials . . . 50
b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen . . . 52
3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben . . . 56 u. 57
D. Finanzergebnis . . . 58
E. Verschiedenes:
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . 62
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . 65
3. Werkstättebetrieb . . . 68
4. Unfälle . . . 71
5. Versicherungen . . . 71
6. Personaletat . . . 72
7. Unterstützungs- und Krankenkassen . . . 73
8. Kautionskassen . . . 76
V. **Bahnbau:**
1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien . . . 77
a) Änderungen und Erweiterungen im Bahnhof Zürich (Anlage: 1 Plan) . . . 77
b) Übrige Objekte . . . 81
2. Bau neuer Linien:
a) Allgemeines . . . 83
b) Rechtsufrige Zürichseebahn (Anlagen: 1 Plan und 1 Profil) . . . 83
c) Thalweil-Zug . . . 84
d) Etzweilen-Schaffhausen (Anlagen: 1 Plan und 1 Profil) . . . 86
e) Eglisau-Schaffhausen . . . 87
3. Rollmaterial . . . 88
VI. **Direktion** . . . 89

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 1894, nebst Beilage.

Beilagen:

1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
2. Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.
3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.
5. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)

B. Bericht des Verwaltungsrates.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen anmit den zweiundvierzigsten, das Jahr 1894 umfassenden Bericht über unsere Geschäftsführung nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung vorzulegen.

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

Die Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement zum Zwecke der Herbeiführung einer Vereinbarung zwischen der Gesellschaft und dem Bunde über die Frage der Zusammenlegung der Konzessionen der verschiedenen Linien der Nordostbahn für den Rückkauf erfuhren im Berichtsjahre keine weitere Förderung.

Dagegen ist das Eisenbahndepartement infolge der von der Bundesversammlung erheblich erklärten Motion des Herrn Nationalrat Curti vom Januar 1892, lautend:

> „Der Bundesrat wird eingeladen, über die Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Eisenbahnrückkauf) eine allseitige Untersuchung zu veranstalten und über die Art und Weise, wie er dieselbe vorzunehmen gedenke, beförderlich Bericht und Antrag vorzulegen“

mit der Einladung an uns gelangt, eine zum Zwecke der Erledigung des zweiten Teiles der Motion angefertigte Zusammenstellung der Erträgnisse der fünf Hauptbahnen der Schweiz in den Jahren 1884 bis 1893, soweit sich dieselbe auf die Nordostbahn bezog, zu prüfen und unsere Bemerkungen anzubringen. Bei Erledigung dieser Aufgabe hatte sich die Direktion an die für diese Zusammenstellung angenommene Anlage der vom Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement herausgegebenen „Schweizerischen Eisenbahnstatistik“ zu halten, welche in verschiedenen Richtungen rücksichtlich der Ermittlung der Reinerträgnisse von der Nordostbahn für den Rückkauf nicht als massgebend anerkannt worden war. Die Direktion unterliess daher nicht, bei diesem Anlasse einen entsprechenden Vorbehalt zu machen.

Die von den Herren Comtesse und Genossen und von Herrn Curti beim Nationalrate eingebrachten, im letzten Geschäftsberichte erwähnten Motionen betreffend eine Revision bezw. die Vollziehung des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten führten lediglich zu der Einladung der Bundesversammlung an den Bundesrat, über die Ausführung des Gesetzes eine besondere Kontrolle durch entsprechende Organe des Eisenbahndepartements auszuüben. Im übrigen fand sich die Bundesversammlung nicht veranlasst, den Motionen weitere Folge zu geben. Diese Erledigung schloss auch die Ablehnung der von den Verwaltungen des Schweiz. Eisenbahnverbandes anlässlich dieser Motionen mit Eingabe an die Bundesversammlung vom 30. November 1892 gemachten, im Geschäftsberichte pro 1892, Abschnitt I, erwähnten Anregungen in sich.

Zu dem am 1. Januar 1894 in Kraft getretenen neuen Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen ist im Berichtsjahr ein erster Nachtrag erschienen. In Übereinstimmung mit dem Bundesgesetze betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 27. Juni 1890 war das Verbot der Annahme und Auslieferung von Gütern an Sonn- und Feiertagen in das Transportreglement niedergelegt worden. Hievon wurde nun infolge von Beschwerden des Handelsstandes in dem erwähnten Nachtrag insofern eine Ausnahme statuiert, dass Gegenstände bei eilgutmässiger Beförderung, welche ihrer Natur nach dem raschen Verderben unterworfen sind, an Sonn- und allgemeinen Feiertagen zu den von den Bahnverwaltungen durch Anschlag speziell bekannt gemachten Stunden aufgegeben bezw. abgeholt werden können. Eine Verpflichtung der Bahnverwaltungen zur Abholung dieser Güter resp. zur Zufuhr derselben durch ihre Rollfuhren an genannten Tagen besteht dagegen nicht.

Für die Linie Etzweilen-Schaffhausen wurde die Baufrist vom h. Bundesrate unterm 24. Juli gemäss unserm Antrage vom 19. Oktober 1893 bis zum 1. Oktober 1894 verlängert. Die in unerwartetem Masse vermehrten Schwierigkeiten im Durchstiche des Emmersbergtunnels nötigten dann aber zu einem abermaligen Fristerstreckungsgesuche. Während wir hiebei die gleichzeitige Eröffnung der ganzen Baustrecke in Aussicht nahmen, entsprach der Bundesrat jedoch nur in der Weise, dass er für die Strecke Feuerthalen-Schaffhausen die Verschiebung der Eröffnung auf den von uns bezeichneten Termin, 1. Mai 1895, bewilligte, nach unsern Angaben über den Baufortschritt der übrigen Strecke dagegen die Eröffnung von Etzweilen-Feuerthalen auf 1. November 1894 verfügte. Infolgedessen wurde dann diese letztere Strecke am genannten Tage dem Betriebe übergeben. Mit Bezug auf die Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn verweisen wir auf Abschnitt V.

Auf wiederholtes Drängen des Eisenbahndepartements, uns nach dem Stand der Arbeiten über die für Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen benötigten Baufristen auszusprechen, äusserten wir uns bezüglich der ersteren Linie dahin, dass, Unvorhergesehenes vorbehalten, die Vollendung der Bahnanlage bis 1. Dezember 1896 möglich erscheine; mit Bezug auf Eglisau-Schaffhausen stellten wir die betriebsbereite Herstellung der Linie auf den gleichen Termin in Aussicht. Da die Bedeutung dieser beiden Linien hauptsächlich in der Schaffung neuer Verbindungen mit der Gotthardbahn liegt, basierte die Annahme des 1. Dezember 1896 als mutmasslichen Eröffnungstermins auf der Voraussetzung, dass die Strecke Zug-Goldau der Gotthardbahn nicht später zur Eröffnung gelangen werde.

Der h. Bundesrat beschloss, für Eglisau-Schaffhausen eine Fristverlängerung bis 1. Dezember 1896 und für Thalweil-Zug (die Gründe für die Früherlegung des Termins wurden nicht mitgeteilt) eine solche bis 1. Oktober 1896.

In neuester Zeit ist der Eröffnungstermin für Zug-Goldau vom h. Bundesrate, dem für diese Strecke ein Gesuch der Gotthardbahn um Fristverlängerung bis 1. Juni 1897 vorlag, ebenfalls auf den 1. Oktober 1896 festgesetzt worden.

Im Berichtsjahre war der Regierungsrat des Kantons Aargau im Falle, den Verwaltungen der Schweizer. Centralbahn und der Schweizer. Nordostbahn mitzuteilen, dass der Grosse Rat des Kantons Aargau durch Schlussnahme vom 29. November 1893 den durch das Komitee für eine Wynenthalbahn dem Kanton zugedachten Anteil an dem für eine Wynenthalbahnunternehmung vorgesehenen Aktienkapital übernommen habe und vom Komitee der Nachweis geleistet worden sei, dass auch die Gemeinden des Wynenthales durch verbindliche Schlussnahmen den ganzen Betrag der ihnen zugewiesenen Quoten des Aktien- und Obligationenkapitales übernommen haben. Es sei beabsichtigt, von den auf Fr. 1,500,000 veranschlagten Baukosten einer Wynenthalbahn Fr. 900,000 in Aktien und

Fr. 600,000 in Obligationen aufzubringen, woran nun durch Kanton und Gemeinden Fr. 600,000 in Aktien und Fr. 400,000 in Obligationen gesichert seien, während der verbleibende Drittel, Fr. 300,000 in Aktien und Fr. 200,000 in Obligationen, gemäss dem Vertrage vom 25. Februar 1872 je zur Hälfte durch die Centralbahn und die Nordostbahn zu übernehmen sei.

Angenommen war hiebei die Erstellung einer normalspurigen Linie von Suhr nach Reinach, weil die Gemeinden von einer Schmalspurbahn, wie sie in den Verhandlungen der Kantonsregierung, des Komitees und der beiden Bahndirektionen vom Jahre 1890 (s. unsere bezüglichen Mitteilungen im Geschäftsberichte pro 1890) eventuell in Aussicht genommen wurde, nichts wissen wollten. In Erwägung, dass nur von einer schmalspurigen Linie eine nennenswerte Rendite zu erhoffen stünde und überdies begründete Zweifel in die Zulänglichkeit des für eine Normalspurbahn veranschlagten Baukapitales von 1½ Millionen gesetzt werden können, erachteten wir es als angezeigt, dass sich die beiden Bahngesellschaften gegenüber der aarg. Regierung nunmehr einfach auf den Rechtsboden stellen. Wir beantragten dem Verwaltungsrat, die Rechtsfrage, ob eine Verbindlichkeit zur Beteiligung der beiden Bahngesellschaften an einer Wynenthalbahn fortbestehe, zu verneinen und, hierauf gestützt, eine Beteiligung der N. O. B. an einer Wynenthalbahnunternehmung grundsätzlich abzulehnen. Nach unserer Ansicht, die durch gutachtliche Äusserung des Hrn. Prof. Vogt in Zürich unterstützt wurde, ist nämlich der erste hinsichtlich einer Wynenthalbahn von den beiden Bahnen mit der aargauischen Regierung eingegangene Vertrag vom 25. Februar 1872 durch den sogen. Westbahnvertrag vom 15. September gl. J. vorbehaltlos aufgehoben und sodann mit dem unbestrittenen Untergang dieses letztern, in dem die Wynenthalbahn als Bestandteil einer einheitlichen „Westbahnunternehmung“, umfassend eine Wynenthalbahn, eine Seethalbahn und eine Suhr-Wiggerthalbahn, vorgesehen war, auch jede Verpflichtung der S. C. B. und der N. O. B. hinsichtlich der Beteiligung an einer Wynenthalbahn gegenüber dem Kanton Aargau erloschen. Zudem fällt in Betracht, dass die s. Z. vom Grossen Rate des Kantons Aargau erteilte und vom Bunde genehmigte Konzession für eine Wynenthalbahn durch Fristablauf dahingefallen ist und eventuell unter der Herrschaft einer neuen, vom Bunde erteilten Konzession mit bedeutend schwereren Bedingungen die Bestimmungen im Vertrage vom 25. Februar 1872 nicht mehr verbindlich sein könnten.

In Abweichung von diesen Anschauungen neigte die Verwaltung der S. C. B. zu der gegenteiligen Annahme, dass die Verpflichtung der beiden Bahnen zur Beteiligung an einer Wynenthalbahn noch fortbestehe und sprach diese Anerkennung unter der Bedingung, dass seitens der N. O. B. das gleiche geschehe, aus. Dagegen trat der hierseitige Verwaltungsrat unsern Anschauungen grundsätzlich bei, nahm aber, um dem Kanton Aargau nach Möglichkeit entgegenzukommen, die Beteiligung der S. C. B., deren Rechtsstellung im Prinzipe nunmehr im gleichen Sinne gegeben war, vorausgesetzt, die für den Rechtsstandpunkt unpräjudicierliche Aufnahme von Verhandlungen mit der aargauischen Regierung über die Erstellung einer schmalspurigen Strassenbahn durch das Wynenthal in Aussicht.

Der Einladung zu solchen Verhandlungen gab der Regierungsrat des Kantons Aargau jedoch keine Folge, sondern leitete sofort gegen die beiden Bahnen beim Bundesgerichte den Prozess ein, über dessen Verlauf im nächsten Geschäftsberichte Mitteilungen zu machen sein werden.

Abermalige Bestrebungen seitens der Landesgegend, die Zusicherung der Beteiligung der Nordostbahn an einer Surbthalbahn (Niederweningen-Endingen-Döttingen) zu erwirken, wurden mit dem Hinweis darauf zur Zeit ablehnend beschieden, dass die Gesellschaft mit Rücksicht auf die noch pendenten Bauverpflichtungen auf Verhandlungen betreffend Beteiligung an einer Surbthalbahn nicht eintreten könne.

Mit Bezug auf die Subventionsdarleihen der Landesgegenden an die Kosten der neuen Linien ist folgendes zu bemerken:

a) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Die auf Fr. 1,400,000 angesetzte Quote des Kantons Zürich ist seit Mitte Februar 1895, nachdem am 1. Oktober der von Rapperswil bis Hauptbahnhof Zürich durchgehende Betrieb der Linie eröffnet wurde, vollständig einbezahlt. Über die von der N. O. B. geleisteten Gegenwerte erteilt der vorjährige Geschäftsbericht die erforderlichen Aufschlüsse.

b) Etzweilen-Schaffhausen.

Auf 1. Juni 1894 wurde vom Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen auf dem vertraglichen Subventionsdarleihen von Fr. 1,125,000 die letzte Rate von Fr. 325,000 einbezahlt.

Die genannte Gesellschaft hat nach dem Vertrage vom 11. September 1890 der N. O. B. ausserdem während der ersten 10 Betriebsjahre eine Betriebssubvention à fonds perdu im Betrage von 35 % des Subventionsdarleihens von Fr. 1,125,000, also von Fr. 393,750, jährlich Fr. 39,375, zu bezahlen.

c) Eglisau-Schaffhausen.

Gemäss den im letzten Geschäftsberichte mitgeteilten Abmachungen wurden vom Initiativkomite auf die Fr. 2,000,000 betragende, zehnjährige, zu 3 % verzinsliche Subvention Fr. 1,650,000 einbezahlt. Der die Quote des Kantons Zürich bildende Rest von Fr. 350,000 wird gemäss dem kantonalen Eisenbahnsubventionsgesetze nach Massgabe des Baufortschrittes einbezahlt werden.

d) Thalweil-Zug.

Auf dem Fr. 2,000,000 betragenden Subventionsdarleihen des Komitees blieben nach dem im letzten Geschäftsberichte mitgeteilten Stande noch Fr. 190,000 auf der damals auf Fr. 550,000 berechneten Quote des Kantons Zürich einzuzahlen. Nach der endgültigen Feststellung des Traces auf Gebiet des Kantons Zürich beträgt nun aber dieses Teilstück statt der früher angenommenen 11 *km* nur noch 10,336 *km*, wonach sich die kantonale Quote des Subventionsdarleihens, gemäss Gesetz auf Fr. 50,000 per *km* festgestellt, von Fr. 550,000 auf Fr. 517,000 reduzierte. Die dementsprechende Restzahlung des Kantons von Fr. 157,000 wurde von der Regierung am 31. Dezember 1894 einbezahlt. Die fehlenden Fr. 33,000 mussten nun noch vom Komitee als Ergänzung der Zahlung vom 1. Februar 1892 beigebracht werden. Dieselben wurden am 31. Dezember 1894 einbezahlt unter Vergütung von $^3/_4$ % des Betrages per Jahr für die Zeit vom 1. Februar 1892 bis 31. Dezember 1894 zur Deckung der der N. O. B. in dieser Zeit entstandenen Zinseinbusse.

Von den Steuerbehörden der erweiterten Stadt Zürich wurde der Versuch eingeleitet, die Gesellschaft mit Bezug auf ihre Liegenschaften auf städtischem Gebiet in möglichst ausgiebiger Weise zur Besteuerung heranzuziehen. Neben einer bedeutenden Erhöhung der Steuer vom liegenden Vermögen im Sinne des kantonalen Gesetzes betreffend das Gemeindewesen vom 27. Juni 1875 wurde das Augenmerk auch auf eine möglichst reichliche Einnahme aus der Mietwertsteuer im Sinne des § 75 des Gesetzes betreffend die Zuteilung der Ausgemeinden an die Stadt Zürich und die Gemeindesteuern der Städte Zürich und Winterthur vom 9. August 1891 gerichtet. Abgesehen von bedeutend zu hoch angesetzten Taxationswerten für an sich steuerpflichtige Objekte und sonst aus materiellen oder formellen Gründen anfechtbaren Taxationen, wurden hiebei namentlich auch Ansätze für Objekte einbezogen, die nach den in Betracht kommenden Konzessionen als dem Bahnbetrieb dienend und durch denselben notwendig bedingt steuerfrei sind, so insbesondere der Bahnhof Zürich, der s. Z. in Verbindung mit konzessionsgemäss das Steuerprivilegium geniessenden Strecken erbaut wurde, nun aber mit Rücksicht auf die Einmündung seither gebauter, nicht steuerfreier Linien dennoch von der Stadt zur Vermögenssteuer herangezogen wurde.

Gegen diese Steuerforderungen, soweit sie uns unbegründet erschienen, wurden die nötigen rechtlichen Schritte eingeleitet, die auch bereits teilweise Erfolg hatten.

Zu Verhandlungen mit der Bundesbehörde über Tarif- und Verkehrsfragen geben infolge des derselben zustehenden Rechtes der Genehmigung der Tarife und Kenntnisnahme aller sonstigen Verkehrsvereinbarungen alle Tarifmassnahmen Anlass, und es würde daher um so eher zu weit führen, derselben hier einzeln zu erwähnen, als wir hierüber andern Orts (s. Titel II) berichten. Doch wollen wir hier noch der Erörterungen gedenken, die mit dem Eisenbahndepartement bezw. mit dem h. Bundesrate über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette gepflogen worden sind. Die Frage hat ihren Ausgangspunkt in einem diesfälligen Postulate in der Bundesversammlung, und es hatte ein Beschluss des Verbandes der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, dahin gehend, eine Verlängerung um einen Tag zu bewilligen, gleichzeitig aber zur Fernhaltung von Missbräuchen die Unübertragbarkeit der Retourbillette nach Antritt der Fahrt und die Abstempelung derselben bei Fahrtunterbrechungen einzuführen, die Genehmigung des h. Bundesrates erhalten. Dagegen erhob sich nun aber, namentlich gegen die erstere dieser beiden Beschränkungen, in der Presse eine lebhafte Opposition, die nicht nur die Zweckmässigkeit, sondern auch die Berechtigung derselben in Frage stellte. Wir hatten von jeher den reellen Nutzen der zweiten Massnahme, die das reisende Publikum, namentlich das unerfahrene, mehr belästigt haben würde, bezweifelt und konnten uns ohne weiteres dazu verstehen, sie fallen zu lassen. Hinsichtlich der Erklärung der Unübertragbarkeit der Billette mittelst Aufdruck eines entsprechenden Vormerks auf dieselben hat unser Verwaltungsrat, dem wir die Sache zur Kenntnis brachten, beschlossen, ohne in die Rechtsfrage einzutreten, vorderhand auch auf diese Beschränkung zu verzichten. Da aber ein wesentlicher Teil der übrigen Verwaltungen an der formellen Feststellung dieses Rechts im Transportreglement und der entsprechenden Notiz auf den Billetten festhält, konnte die Angelegenheit bis jetzt nicht zum Austrag gebracht werden.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen unter den Verwaltungen der verschiedenen dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr angehörenden Staaten zu dem Zwecke, allen für die internationalen Verbände gültigen Reglementen dieselben Zusatzbestimmungen zu Grunde zu legen, sind im Berichtsjahre weitergeführt worden. Ein daheriger Entwurf liegt zur Stunde vor. Die Verhandlungen hierüber sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

In Art. 59 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist bestimmt, dass wenigstens alle drei Jahre eine aus Delegierten der vertragschliessenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten soll, um allfällig notwendig erachtete Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen. Da eine solche Konferenz im Laufe des Jahres 1895 stattfinden soll, hat die Aufsichtsbehörde zu erfahren gewünscht, ob seitens der schweizerischen Bahnverwaltungen irgend welche Wünsche oder Begehren um Änderung von Bestimmungen des Übereinkommens vorzubringen seien. Die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes haben in einer gemeinsamen Rückäusserung dem Eisenbahndepartemente bekannt gegeben, welche Lücken und Unklarheiten im Wortlaute des Übereinkommens ihrer Ansicht nach beseitigt werden sollten.

Nachdem das internationale Übereinkommen im wesentlichen auch eine Umgestaltung der innerstaatlichen Transportreglemente zur Folge gehabt hatte, musste auch das bisherige Bodenseebetriebsreglement

einer Revision unterzogen werden. Es gelang, ein den verschiedenen Gesetzgebungen Rechnung tragendes Reglement zu stande zu bringen, welches von allen betreffenden Staatsbehörden die Genehmigung erhalten hat und das mit 1. Februar 1895 in Kraft getreten ist.

Das Eisenbahndepartement gab unterm 26. Mai in Ausübung der Kompetenz, welche der administrativen Behörde nach Art. 30 des Eisenbahngesetzes zukommt, seinen Entscheid über die Frage ab, ob die Aargauische Südbahn ihren künftigen Anschluss an die Gotthardbahn in Arth-Goldau zu nehmen habe. Derselbe lautete:

1. Die Aargauische Südbahn ist gehalten, im Zeitpunkte der Eröffnung der Bahnlinie Immensee-Luzern auf der Station Arth-Goldau an die Gotthardbahn anzuschliessen.

2. Über die Beordnung des Betriebes auf der Strecke Immensee-Arth-Goldau ist die Verständigung der beiden Bahnen vorbehalten.

Da Disp. 1 nach den Motiven an die doppelte Bedingung geknüpft wurde, dass über den Betrieb der Gotthardbahnstrecke vom jetzigen konzessionsgemässen Anschlusspunkte der Aarg. Südbahn, Immensee, nach Arth-Goldau eine Verständigung der beiden Bahnen zu stande komme, und dass die Aarg. Südbahn für den Bau und Betrieb des Gemeinschaftsbahnhofes in Arth-Goldau nicht zu pekuniären Leistungen verhalten werde, welche diejenigen für die Herstellung des Anschlusses in Immensee übersteigen würden, wurde seitens der Aarg. Südbahn auf den Rekurs an den Bundesrat verzichtet. Das gleiche geschah seitens der Gotthardbahn, wobei diese jedoch der Anschauung Ausdruck gab, dass die Tragweite des Entscheides ausschliesslich durch den Wortlaut der Dispositive gegeben sei und die Erwägungen an denselben nichts ändern können. Es bleibt nun zu gewärtigen, ob hieraus Anlass entstehen wird, auf den Entscheid des Eisenbahndepartements zurückzukommen.

Aus den Motiven des Entscheides des Eisenbahndepartements ist ferner hervorzuheben, dass letzteres dem Anschluss der Aarg. Südbahn an die Gotthardbahn in Arth-Goldau im wesentlichen deshalb den Vorzug geben zu sollen glaubte, weil derselbe bei einer späteren Vereinigung der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn den grösseren Vorteil biete.

Infolge dieses Entscheides ging sodann die Gotthardbahn an die Ausarbeitung eines definitiven Projektes für den Umbau des Bahnhofes Arth-Goldau und legte dasselbe dem Bundesrate vor, welcher in üblicher Weise darüber Verhandlungen mit den beteiligten Bahnen veranstaltete. Dieselben gelangten im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse.

Wie wir im letzten Geschäftsberichte mitteilten, hat die Gotthardbahn ihren an den Bundesrat gerichteten Antrag auf Verpflichtung der Nordostbahn zur Übernahme des zukünftigen Betriebes auf ihrer Strecke Zug-Goldau einstweilen zurückgezogen und unserer Verwaltung zum Zwecke der Herbeiführung einer freien Vereinbarung weitere direkte Eröffnungen in Aussicht gestellt. Solche Eröffnungen sind im Berichtjahre indessen noch nicht erfolgt.

Durch Aktionärkreise der Schweizerischen Südostbahngesellschaft angebahnte Verhandlungen über den Ankauf der Südostbahn durch die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wurden durch die im Juli in Funktion getretene neue Verwaltung der Nordostbahn nicht weiter verfolgt.

Die Schweizerische Seethalbahn beabsichtigt, auf Grund der Bundeskonzession vom 26. September 1890 die Linie Beinwyl-Lenzburg bis Wildegg fortzusetzen unter Anschluss an die Nordostbahnstation daselbst. Zu diesem Zwecke sind von der Seethalbahn Unterhandlungen über die Frage des technischen Anschlusses an die Station Wildegg und die Bedingungen der Mitbenutzung derselben eingeleitet worden, welche bereits zu einer

grundsätzlichen Einigung über die Bewerkstelligung des technischen Anschlusses geführt haben, vorbehältlich der vertraglichen Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse, über welche die Verhandlungen im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse gediehen sind.

Der Sihlthalbahngesellschaft ist durch Bundesbeschluss vom 15. Juni 1894 die Konzession für den Weiterbau ihrer Linie von der bisherigen Endstation Sihlwald bis zur Steinmatt behufs Anschluss an die dortige Nordostbahnstation Sihlbrugg der Linie Thalweil-Zug auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung dieser Linie erteilt worden, infolge dessen über die Einführung der genannten Strecke in die Station Sihlbrugg und die daherige Gestaltung dieser letztern, sowie die von der Nordostbahn zu stellenden Mitbenutzungsbedingungen Verhandlungen zwischen der Nordostbahn und der Sihlthalbahn eingeleitet wurden. Ein bezüglicher Vertrag ist noch nicht zu stande gekommen. Dagegen sind die technischen Fragen in der Hauptsache geregelt.

Der neue Gemeinschaftsvertrag betreffend den Bahnhof Luzern und die Zufahrtsstrecke Sentimatt-Luzern ist im Frühjahr im wesentlichen auf der im letztjährigen Geschäftsberichte bezeichneten Grundlage perfekt geworden. Die Umbauarbeiten für den Bahnhof und die Zufahrtsstrecke sind schon seit November 1893 im Gange und schreiten rasch vorwärts.

Pendent sind dagegen noch die im letzten Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen mit der Centralbahn betreffend Neuregelung der Betriebsentschädigungen der Gemeinschaftsbahnen, mit den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend die Festsetzung der Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil, ferner der Prozess mit der Schweizerischen Südostbahn betreffend Kostenbeteiligung der letztern an in ihrem Interesse vom Bundesrat der Nordostbahn aufgelegten Zugsleistungen.

Ferner sind Verhandlungen mit der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen eingeleitet worden über die Neuregelung der beidseitigen Kostenbeteiligung am Bahnhof Schaffhausen infolge der ihrer Vollendung entgegengehenden Erweiterung desselben.

Auch im Berichtsjahre ist noch keine Abrechnung über die Beteiligung der verschiedenen, nach gegenseitigem Versicherungsvertrag zur Mittragung der Entschädigungsfolgen aus den Unfällen von Mönchenstein und Zollikofen verpflichteten Bahngesellschaften an seit 1892 weiter zur Auszahlung gelangten Entschädigungen erfolgt. Nach schätzungsweiser Berechnung auf Grund der Angaben der Jura-Simplon-Bahn über die bis Ende 1894 erfolgten Vergleiche und Gerichtssprüche dürfte sich die Gesamtbeteiligung der Nordostbahn bis Ende 1894 auf ca. Fr. 420,000 belaufen. Zur Schätzung der Beteiligung aus den Ende 1894 noch pendenten Fällen mangeln uns annähernd sichere Anhaltspunkte. Mehr als Fr. 150,000 dürften indessen für die Nordostbahn kaum mehr im Spiele sein.

In unsern kommerziellen Beziehungen zu andern Bahnverwaltungen sind im Jahre 1894 keine wesentlichen Änderungen eingetreten. Zwar hätte mit der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn eine Änderung in der Leitung resp. Teilung des Personen- und Güterverkehrs zwischen Zürich und Ziegelbrücke eintreten sollen, und eine solche ist in den betreffenden Verträgen mit den Vereinigten Schweizerbahnen auch vorgesehen, allein es war nicht möglich, hierüber auf den genannten Zeitpunkt zu einer Verständigung mit den Vereinigten Schweizerbahnen zu gelangen, und es wird daher seinerzeit nach Abschluss derselben eine rückwirkende Anwendung im Rechnungswege eintreten müssen.

Eine sehr umfangreiche und langwierige Angelegenheit, die im Berichtsjahre ihren Abschluss gefunden hat, ist die Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen an Stelle der bisherigen Ausgabe vom Jahre 1888. Die neue

Ausgabe ändert weder an den wesentlichen Transportbedingungen, noch an den Grundlagen der Warenklassifikation irgend etwas; sie bringt lediglich neben nur redaktionellen Änderungen Modifikationen in nebensächlichen Transportbedingungen und eine Anzahl Ergänzungen und Versetzungen im Warenverzeichnisse und damit die Wiederherstellung der im Laufe der Jahre verloren gegangenen möglichsten Übereinstimmung mit dem Texte des deutschen Tarifes, was für den Konkurrenz- und direkten Verkehr von grosser Bedeutung ist.

Infolge der Eröffnung neuer Linien und Erschöpfung des Vorrats ist auch eine neue Ausgabe unseres internen Gütertarifs an Hand genommen worden. Dieselbe konnte indessen im Berichtsjahre nicht mehr fertiggestellt werden. Desgleichen hat eine schon im Juni dem Eisenbahndepartemente vorgelegte neue Ausgabe des ebenfalls bald vergriffenen internen Personentarifs noch nicht zur Ausgabe gelangen können, und haben wir uns hier ebenfalls für die neuen Linien mit Nachträgen und provisorischen Tarifen behelfen müssen und können.

Von den wichtigern gemeinschaftlichen Tarifmassnahmen der schweizerischen Bahnen erwähnen wir nur die nachstehenden:

1. Die Aufstellung eines Ausnahmetarifs für die wichtigern und billigern Düngemittel auf der Basis von 4 Cts. pro Tonnenkilometer nebst normaler Expeditionsgebühr für alle schweizerischen Bahnen.

2. Die vollständige Neuberechnung der Reexpeditionstarife ab Delle, Locle, Verrières und Genf transit, nach der Ostschweiz.

3. Die einlässliche Prüfung der vom Schweizerischen Handels- und Industrieverein angeregten Frage der allgemeinen Ermässigung der Kohlentarife. Die schweizerischen Bahnen sind dabei zu einem ablehnenden Bescheide gelangt.

4. Die Berichterstattung an den h. Bundesrat über die im Nationalrate von Herrn Fonjallaz gestellte Motion betreffend Ermässigung der Tarife für Weintransporte. Dieselbe ist ebenfalls in ablehnendem Sinne ausgefallen.

Die übrigen Tarifmassnahmen, aus Neuausgaben, Ergänzungen und Korrekturen bestehend, waren, wie es bei der stetig fortschreitenden Ausdehnung und Komplikation der Tarife nicht anders mehr sein kann, sehr zahlreich. Die diesfälligen Verfügungen zählen nach Hunderten, und es hätte keinen Wert, sie einzeln hier anzuführen.

III. Finanzverwaltung.

Das Aktienkapital besteht unverändert aus

	108,000	volleinbezahlten Stammaktien	à Fr. 500. —	Fr. 54,000,000. —
und	52,000	„ Prioritätsaktien	„ „ 500. —	„ 26,000,000. —
zusammen	160,000	Stück		Fr. 80,000,000. —

welche nun sämtlich auf den Inhaber lauten, nachdem die vier letzten, noch ausstehenden, Namensaktien im Laufe des Berichtjahres gegen Inhaberaktien umgetauscht worden sind.

Vom 1. Januar 1894 an waren alle Aktien stimm- und dividendenberechtigt.

Das Obligationenkapital hat sich durch Ausgabe eines 3 1/2 % Obligationenanleihens um den Betrag von 10 Millionen Franken erhöht.

Wie im vorjährigen Geschäftsbericht schon erwähnt, hatte die ausserordentliche Generalversammlung vom 16. November 1893 die Schlussnahme über den Antrag des Verwaltungsrates betreffend Ermächtigung zur Ausgabe

eines Obligationenanleihens im Betrage von 20,512,500 Franken verschoben, dagegen eine Kommission von drei Mitgliedern bestellt zur Prüfung der finanziellen Bedürfnisse der Gesellschaft und Berichterstattung an die nächste Generalversammlung.

Der Verwaltungsrat erneuerte seinen Antrag in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 20. April 1894, worauf ihm die Ermächtigung zur Emission eines 3 1/2 % Obligationenanleihens im Betrage von 10 Millionen Franken erteilt wurde.

Dieses Anleihen, dessen Obligationen als Teilbetrag des 160 Millionen Franken Anleihens ein Pfandrecht ersten Ranges auf die ältern Linien der Gesellschaft zusteht, kann seitens der Nordostbahngesellschaft nach Ablauf von 10 Jahren jederzeit auf 6 Monate zur Rückzahlung gekündet werden, nach Verfluss von 30 Jahren soll das ganze Anleihen zurückbezahlt sein. Dasselbe wurde von einem Konsortium zum Kurse von 98 1/4 % fest übernommen. Der diesbezügliche Kursverlust von Fr. 175,000.— wurde dem Konto „zu amortisierende Verwendungen“ einverleibt.

Obwohl dieses Obligationenanleihen das erste war, welches von einer schweizerischen Eisenbahngesellschaft zu dem ermässigten Zinsfuss von 3 1/2 % ausgegeben wurde, hatte dessen Subskription dennoch einen vollen Erfolg.

Ferner beschloss der Verwaltungsrat, das kündbare 4 % Obligationenanleihen vom 1. Juni 1888 im Betrage von 7 Millionen Franken auf den 24. Juni 1895 zur Rückzahlung zu künden, und an dessen Stelle ein neues, sowohl bezüglich des Pfandrechts als auch der Kündigungs- und Rückzahlungsbedingungen demjenigen vom 31. August 1894 gleichgestelltes, 3 1/2 % Anleihen in demselben Betrage zu kreieren und den Inhabern der gekündeten 4 % Obligationen zum Kurse von 101 % in Konversion anzubieten; auf die durch die Konversion nicht absorbierten Obligationen wurde gleichzeitig eine Barsubskription à 101 % eröffnet.

In Abweichung der bisherigen Praxis erfolgte die Emission unter Ausschluss jeder Mitwirkung von Bankinstituten nur durch unsere Hauptkassa und zwar in der Zeit vom 10.—20. April 1895.

Von den gekündeten 4 % Obligationen wurden im ganzen 7431 Stück gleich Fr. 3,715,500.— in 3 1/2 % Titel konvertiert; auf restliche Fr. 3,284,500.— wurden durch Barsubskriptionen Fr. 6,960,000.— gezeichnet, so dass diesen nur ca. 47 % der angemeldeten Beträge zugeteilt werden konnten.

Von den in frühern Jahren gekündeten, seither aber noch nicht eingelösten Obligationen älterer Anleihen, sind noch immer Fr. 2500.— ausstehend.

Im Jahre 1894 wurden folgende Einzahlungen auf Subventionsdarleihen geleistet:

	Für die rechtsufrige Zürichseebahn	Fr. 460,000.—
	„ „ Linie Thalweil-Zug	„ 190,000.—
	„ „ „ Bülach-Schaffhausen	„ 1,650,000.—
und	„ „ „ Etzweilen-Schaffhausen	„ 325,000.—
		Fr. 2,625,000.—

und dagegen die vertraglich vereinbarten Obligationentitel der Nordostbahngesellschaft ausgeliefert.

Über den Kapitalverkehr im Jahr 1894 geben wir nachfolgend in bisheriger Weise einen Auszug aus der Bilanz per 31. Dezember 1894 von denjenigen Konti, die gegenüber dem Vorjahr eine Abweichung erzeigen, und daran anschliessend ebenfalls in einer Tabelle den Nachweis über die durch diese Mutationen eingetretene Vermehrung der verfügbaren Mittel.

Laut Rechnung V über den Kapitalverkehr hat der Aktivsaldo aus dem Jahr 1893 betragen	Fr. 2,239,246. 38 Cts.
der Aktivsaldo auf das Jahr 1895 beläuft sich hinwieder auf	„ 3,011,575. 45 „
Es resultiert somit eine Vermehrung der verfügbaren Mittel von	Fr. 772,329. 07 Cts.

I. Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1894,

verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1893
über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1894 gegen 1893			
	1893		1894		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren.								
1. Verwendungen zu Bauzwecken:								
a) Nettobelastung für das bisherige Netz . . .	159,686,818	96	161,335,017	63	1,648,198	67	—	—
b) „ für neue N. O. B.-Linien . .	24,072,270	53	30,626,205	44	6,553,934	91	—	—
c) „ für unvollendete Bauobjekte .	2,941,780	—	7,071,378	23	4,129,598	23	—	—
2. Beteiligung bei anderen Bahnunternehmungen:								
a) bei der Bötzbergbahn	12,150,000	—	12,175,000	—	25,000	—	—	—
b) bei der Linie Koblenz-Stein	2,275,000	—	2,285,000	—	10,000	—	—	—
c) bei der Aargauischen Südbahn	5,965,000	—	5,995,000	—	30,000	—	—	—
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,251,075	21	2,122,014	33	—	—	129,060	88
4. Zu amortisierende Verwendungen	16,936,841	47	16,521,841	47	—	—	415,000	—
	226,278,786	17	238,131,457	10	12,396,731	81	544,060	88
B. Kreditoren.								
1. Konsolidierte Anleihen:								
Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken	135,837,500	—	145,837,500	—	10,000,000	—	—	—
2. Subventionsdarleihen:								
a) Subvention für die rechtsufrige Zürichseebahn .	4,460,000	—	4,920,000	—	460,000	—	—	—
b) dito für die Linie Thalweil-Zug	1,810,000	—	2,000,000	—	190,000	—	—	—
c) dito für die Linie Etzweilen-Schaffhausen	800,000	—	1,125,000	—	325,000	—	—	—
d) dito für die Linie Eglisau-Schaffhausen .	—	—	1,650,000	—	1,650,000	—	—	—
	142,907,500	—	155,532,500	—	12,625,000	—	—	—
Rekapitulation:								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“ . . .	.	.	544,060	88				
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“ . . .	.	.	12,625,000	—	13,169,060	88		
Hievon ab:								
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“	.	.	.	.	12,396,731	81		
Netto-Vermehrung der verfügbaren Mittel, laut nebenstehendem Nachweis	.	.	.	.	.		772,329	07

II. Nachweis über die Vermehrung der Aktiven der Bilanz pro 1894

gegenüber den Aktiven im Jahr 1893.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1894 gegen 1893			
	1893		1894		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.								
Verfügbare Mittel.								
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	9,355,334	48	13,893,872	01	4,538,537	53	—	—
2. Wertschriften	6,205,705	—	2,722,320	—	—	—	3,483,385	—
3. Entbehrliche Liegenschaften:								
a) Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	819,346	49	812,601	19	—	—	6,745	30
b) Liegenschaften-Konto Enge, Villenquartier	32,055	89	32,059	22	3	33	—	—
4. Materialvorräte:								
a) Materialkonto	1,671,604	—	1,798,885	38	127,281	38	—	—
b) Materialrechnung des Ober-Ing. für d. Betrieb	1,874,248	55	2,270,778	78	396,530	23	—	—
c) Werkstätte-Konto	468,824	55	463,207	44	—	—	5,617	11
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	166,982	36	70,066	34	—	—	96,916	02
	20,594,101	32	22,063,790	36	5,062,352	47	3,592,663	43
Hievon ab:								
Verminderung der Aktiven	.	.	.	.	3,592,663	43		
Restbetrag gleich der Vermehrung der Aktiven	.	.	.	.	1,469,689	04		
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	2,444,393	70	2,451,648	53	7,254	83	—	—
2. Spezialfonds	9,238,021	53	9,124,753	52	—	—	113,268	01
3. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,749,298	34	1,749,298	34	—	—	—	—
4. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	4,923,141	37	5,726,514	52	803,373	15	—	—
	18,354,854	94	19,052,214	91	810,627	98	113,268	01
Hievon ab:								
Verminderung der Passiven	.	.	.	.	113,268	01		
Restbetrag gleich der Vermehrung der Passiven	.	.	.	.	697,359	97		
Rechnungsabschluss.								
Die Vermehrung der „Aktiven“ beträgt	.	.	.	.	1,469,689	04		
Die Vermehrung der „Passiven“, beträgt	.	.	.	.	697,359	97		
Nettovermehrung der Aktiven im Jahre 1894	.	.	.	.	.	.	772,329	07

Mit Bezug auf die einzelnen Bilanzposten, die einen Kapitalverkehr aufweisen, schliessen wir, soweit nötig, hier einige Erläuterungen an.

A. Aktiven.

I. Verwendungen für das eigene Bahnnetz.

a) Bisheriges Netz	Fr. 1,648,198. 67 Cts.
b) Neue Linien	„ 6,553,934. 91 „
Zusammen	Fr. 8,202,133. 58 Cts.

Hinsichtlich dieser Positionen verweisen wir auf das in den Rechnungen III und IV und in der Beilage zu denselben gegebene Detail. Die in der Rechnung IV zu Gunsten der Linie Dielsdorf-Niederweningen enthaltenen Entlastungen von Fr. 11,552. 87 Cts. beziehen sich auf Reklamationen des Eisenbahndepartements, welche dasselbe anlässlich der Vorlage der unserem letztjährigen Geschäftsberichte beigegebenen Zusammenstellungen über die Bauverwendungen für die Linien Dielsdorf-Niederweningen und Koblenz-Stein per Ende 1893 u. a. wegen ersterer erhoben hatte.

c) Unvollendete Bauobjekte.

Von den Bauobjekten, für welche, weil unvollendet, die per Ende 1894 gemachten Verwendungen auf neue Rechnung vorgetragen werden mussten, sind hervorzuheben:

1. Schaffhausen: Bahnhoferweiterung		Fr. 1,728,479. 05 Cts.
2. Winterthur: Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes		„ 913,946. 01 „
3. Örlikon: Stationserweiterung		„ 103,419. 05 „
4. Zürich: Allgemeine Bahnhoferweiterung	Fr. 568,704. 96 Cts.	
Einführung der Winterthurer- und Seelinien .	„ 2,042,542. 82 „	
Unterführung der Langstrasse	„ 328,729. 25 „	
Zwei neue Sihlbrücken und Verstärkung der übrigen	„ 81,543. 61 „	
		„ 3,021,520. 64 „
5. Altstetten: Stationserweiterung		„ 146,000. 42 „
6. Müllheim: Dasselbe		„ 324. 20 „
7. Verriegelung der Weichen und Signale in Romanshorn, Sulgen, Effretikon, Brugg, Urdorf, Hedingen, Mettmenstetten, Knonau, Cham, Oberrieden, Wädensweil, Lachen und Siebnen		„ 163,245. 72 „
8. Erstellung von Blockanlagen auf den Linien Zürich-Winterthur und Altstetten-Aarau		„ 6,930. 21 „
9. Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben in Kreuzlingen, Münsterlingen, Altnau, Güttingen, Kessweil, Uttweil, Egnach, Arbon, Horn, Amrisweil, Erlen, Weinfelden, Müllheim, Felben, Islikon, Sulgen, Rümlang, Glattbrugg, Altstetten, Wülflingen, Pfungen, Embrach, Eglisau, Zweidlen, Weiach, Reckingen, Zurzach, Stammheim, Ober-Winterthur, Bassersdorf, Kloten, Seebach, Dättwyl, Mellingen, Mägenwyl, Othmarsingen, im Koller bei Zug und in Steinmaur, Schöfflisdorf und Niederweningen		„ 5,643. 76 „
	Übertrag	Fr. 6,089,509. 06 Cts.

	Übertrag Fr.	6,089,509. 06	Cts.
10. Erstellen von je zwei mechanischen Signalscheiben mit elektrischen Kontrollapparaten in Ermatingen, Mannenbach, Mammern, Eschenz, Stein a. Rhein, Hemmishofen, Ramsen und Arlen	„	6,714. 82	„
11. Romanshorn und Aarau: Einrichtung der elektrischen Beleuchtung	„	21,984. 57	„
12. Romanshorn, Wasserversorgung	„	12,068. 25	„
13. Erstellen von Brückenwagen auf den Stationen Kreuzlingen, Rümlang, Sitterthal und Affoltern bei Höngg	„	2,307. 69	„
14. Strassenüberführung bei Km. 6.892 Örlikon-Wallisellen	„	5,279. 57	„
15. Erstellen eines Wärterhauses bei Km. 27.776 Winterthur-Hettlingen	„	6,190. 04	„
16. Verstärkungen eiserner Brücken und Erstellung neuer eiserner Konstruktionen für kleinere Objekte auf verschiedenen Strecken	„	33,892. 96	„
17. Eindecken und Einfriedigung offener Brücken und Durchlässe, sowie Anbringen von Leitschienen auf Brücken auf verschiedenen Strecken	„	5,960. 50	„
18. Ergänzen von Einfriedigungen und der Beleuchtung von Wegübergängen	„	30,496. 69	„
19. Erstellung der II. Spur auf der Strecke Zürich-Thalweil	„	97,383. 62	„
20. Dasselbe auf der Strecke Bülach-Eglisau	„	50,654. 15	„
21. Verschiedenes	„	349. 50	„
22. Einrichtung kontinuierlicher Luftdruckbremsen an Wagen	„	29,127. 88	„
23. idem der Dampfheizung in 9 Personenwagen	„	2,208. 55	„
24. Anschaffung von 48 Geschwindigkeitsmessern für Lokomotiven	„	28,200. —	„
25. Verschiedene Inventaranschaffungen	„	810. 38	„
26. Ausrüstung der 2 Eisbote in Romanshorn mit je einem Naphtamotor von 4 Pferdekräften	„	3,440. —	„
	Fr.	6,426,578. 23	Cts.
Hiezu:			
Einzahlungen auf die Kapitalbeteiligung der Nordostbahn an dem neuen Bahnhof Luzern, gemäss Vertrag vom 30. Januar 1894	„	644,800. —	„
Zusammen	Fr.	7,071,378. 23	Cts.

Über die Zu- und Abschreibungen auf dem vorstehenden Konto im Jahr 1894 ist in der Bilanz selbst der ziffermässige Nachweis geleistet.

II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.

Die Vermehrung der Kapital-Beteiligung der Nordostbahn an den Gemeinschaftsbahnen mit der Schweizerischen Centralbahn, (Bötzbergbahn, Linie Koblenz-Stein und Aargauische Südbahn) um Fr. 65,000 im Jahre 1894 ist in der Kapitalrechnung, sowie in den unserm Berichte beigegebenen Spezialberichten für diese Linien des Nähern ausgewiesen.

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Über die Verminderung von Fr. 129,060. 88 Cts. auf diesem Konto finden sich am Schlusse der Beilage 5 zu den Jahresrechnungen die nötigen Erläuterungen. Das Bodensee-Dampfboot „St. Gallen“ und das Zürichsee-Dampfboot „Rappersweil“, ersteres seit 1853 und letzteres seit 1858 im Betriebe, sind in näherer Zeit zur Aus-

rangierung in Aussicht genommen, da eine durchgreifende Hauptreparatur dieser Fahrzeuge veralteter Konstruktion sich nicht mehr lohnen würde und zudem das Dampfboot „Rappersweil“ wegen der Reduktion der Fahrten auf dem Zürichsee entbehrt werden kann. Es sind daher für einmal die Inventarwerte der genannten Schiffe um Fr. 34,805. 38 Cts. und bezw. um Fr. 45,724. 50 Cts. abgemindert worden. Ebenso ist auf dem ehem. Trajektschiff, das den Verkehr zwischen der Station Wollishofen und dem Etablissemente der Herren Gebrüder Schnorf in Uetikon zu vermitteln hatte und seit der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn ausser Betrieb gesetzt wurde, zu Lasten des Erneuerungsfonds eine Abschreibung bis auf den Altmaterialwert vorgenommen worden. Zu einer Verwendung auf dem Bodensee eignete sich das Schiff seiner Bauart wegen weder als Dampffähre noch als gewöhnliches Schleppboot; hingegen kann es, nachdem aus demselben Maschine und Kessel ausgehoben wurden, noch als Landungssteg für den Salondampfer im Hafen Rappersweil dienen. Die Verkäufe des Remorqueur „Biene“ nebst den vorhandenen Schleppbooten etc. haben wegen der gänzlichen Einstellung des Güterdienstes auf dem Zürichsee durch unsere Verwaltung stattgefunden.

IV. Zu amortisierende Verwendungen.

Der Saldo des Konto „zu amortisierende Verwendungen“ betrug am 31. Dezember 1893	Fr. 16,936,841. 47 Cts.
hiezu kommt das Disagio des emittierten $3^1/_2$ % Obligationen-Anleihens vom 31. August 1894 im Betrage von 10 Millionen Franken mit	„ 175,000. — „
	Fr. 17,111,841. 47 Cts.
Nach Abzug der diesjährigen XI. Amortisationsquote von	„ 590,000. — „
verbleibt per 31. Dezember 1894 ein Saldo von	Fr. 16,521,841. 47 Cts.

V. Verfügbare Mittel.

Sowohl durch die erfolgten Einzahlungen auf das im Berichtsjahr emittierte 10 Millionen Anleihen als durch beschränkte Ausführung der im Baubüdget pro 1894 vorgesehenen Bauten und Anschaffungen zeigen die verfügbaren Mittel am 31. Dezember 1894 einen ungewöhnlich hohen Stand. Es betrugen:

die Kasse inkl. Chêque-Konti bei drei Banken in Zürich	Fr. 267,771. 90 Cts.
das Wechselportefeuille	„ 13,626,100. 11 „
die Wertschriften	„ 2,722,320. — „
die entbehrlichen Liegenschaften	„ 844,660. 41 „
die Materialvorräte	„ 4,532,871. 60 „
die verschiedenen Hauptbuchdebitoren	„ 70,066. 34 „
Zusammen	Fr. 22,063,790. 36 Cts.
gegenüber dem Saldo pro 31. Dezember 1893 von	„ 20,594,101. 32 „
somit eine Vermehrung von	Fr. 1,469,689. 04 Cts.

Wechsel.

Der Jahresertrag der diskontierten Wechsel beläuft sich auf Fr. 258,601. 31 gleich 2,46 % Durchschnittszins des im Wechselportefeuille angelegten Kapitals.

Wertschriften.

Die eigenen Wertpapiere erzeigten per Ende 1893 einen Bilanzwert von . . . . . Fr. 6,205,705. — Cts.

Hiezu kamen im Jahr 1894 als

neue Anlagen:	Inventarwert:		
Eine 4 % schweiz. Bank-Obligation von .	Fr. 60,000. —		
4 % Obligationen der Nordostbahn d. d. 1. Dezember 1885	„ 2,000. —		
idem d. d. 1. Oktober 1887	„ 10,000. —		
idem d. d. 1. Juni 1888	„ 1,500. —		
3½ % Obligationen der Nordostbahn d. d. 31. August 1894	„ 316,800. —		
		Fr. 390,300. — Cts.	
			Fr. 6,596,005. — Cts.

Hingegen gingen aus:

a) durch Verkauf:	Inventarwert:		
3½ % Obligationen des Kantons Bern .	Fr. 194,000. —		
3½ % idem der Stadt Genf . . .	„ 60,760. —		
4 % idem der Nordostbahn d. d. 1. März 1889	„ 2,475,000. —		
		Fr. 2,729,760. — Cts.	
b) durch Auslosung:			
Eine 3½ % Obligation der Stadt Bern		„ 970. — „	
c) durch Rückzahlung infolge Kündigung:			
4 % Obligationen schweiz. Banken . .	Fr. 450,000. —		
3¾ % idem	„ 240,000. —		
4½ % Schuldbrief auf Liegenschaften in Zürich	„ 5,000. —		
		„ 695,000. — „	
d) durch Abtretung an Hülfs- und Kautionskassen:			
an Pensions- und Hülfskasse:			
ein 4 % Schuldbrief auf Liegenschaften in Horgen	Fr. 20,000. —		
3¾ % Obligationen der Stadt Zürich (ehem. Gemeinde Riesbach)	„ 100,000. —		
3½ % Obligationen des Kantons Bern .	„ 194,000. —		
4 % idem einer Hypothekarbank . .	„ 100,000. —		
Übertrag	Fr. 414,000. —	Fr. 3,425,730. — Cts.	Fr. 6,596,005. — Cts.

Übertrag	Fr. 414,000. —	Fr. 3,425,730. — Cts.	Fr. 6,596,005. — Cts.
an Krankenkasse der ständigen Arbeiter:			
4 % Obligationen der Nordostbahn d. d. 1. Dezember 1885	„ 2,000. —		
4 % idem d. d. 1. Oktober 1887 . .	„ 10,000. —		
an Krankenkasse der Regiearbeiter:			
3½ % Obligationen der Stadt Bern . .	„ 2,910. —		
an Kautionskasse der Güterarbeiter:			
3½ % Obligationen der Stadt Bern . .	„ 9,700. —		
		„ 438,610. — „	
e) durch Abschreibungen infolge Konversionen:			
auf Fr. 330,000. — 3½ % Obligationen der Schweiz. Centralbahn à 1¼ % . .	Fr. 4,125. —		
auf Fr. 160,000. — 3½ % Obligationen der Gotthardbahn à ⅕ % . . .	„ 320. —		
auf Fr. 490,000. — 4 % Obligationen der Bank für orient. Eisenbahnen à 1 % .	„ 4,900. —		
		„ 9,345. — „	
			„ 3,873,685. — „
Verbleibt ein Wertschriftenbestand per 31. Dezember 1894 laut nachfolgender Spezifikation von			Fr. 2,722,320. — Cts.

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1894.

Nominalbetrag Fr.	Cts.	Zinsfuss %	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung %	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1894 Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			I. Schuldbriefe.						
48,500	—	4	4 Schuldbriefe	Diverse	100	—	—	48,500	—
			II. Diverse schweizerische Obligationen.						
			1. Kantonale Obligationen.						
50,000	—	3½	Kanton Bern	31. Dez. 1887	97	—	—	48,500	—
			2. Städte-Obligationen.						
127,000	—	3½	Stadt Bern	1. Mai 1884	97	—	—	123,190	—
			3. Obligationen von Bankinstituten.						
490,000	—	4	Bank für Oriental. Eisenbahnen in Zürich	24. Juli 1894	97¾	—	—	478,975	—
			4. Obligationen schweizerischer Banken.						
93,000	—	4	44 Titel auf 3 schweiz. Bankinstitute mit	Diverse	100	93,000			
200,000	—	3½	Fälligkeitsterminen ab 1895—1897 .		„	200,000	—		
293,000	—							293,000	—
			5. Eisenbahn-Obligationen.						
330,000	—	4	Obligationen der Schweiz. Centralbahn .	1. Juni 1894	99¾	329,175	—		
160,000	—	4	idem „ Gotthardbahn . . .	1. Januar 1884	99,80	159,680	—		
490,000	—							488,855	—
			III. Ausländische Obligationen.						
600,000	—	4½	Ungar. Staats-Eisenbahnen	1. Febr. 1889	100	600,000	—		
62,500	—	4	Österr. Goldrenten-Anleihen	1. Okt. 1876	96	60,000	—		
500,000	—	3	Italien. Eisenbahn-Gesellschaften, Serie E	1. Okt. 1889	46	230,000	—		
1,162,500	—							890,000	—
			IV. Nordostbahn-Obligationen.						
11,500	—	4	Obligationen	1. Juni 1888	100	11,500	—		
320,000	—	3½	idem	31. Aug. 1894	99	316,800	—		
331,500	—							328,300	—
			V. Diverse Aktien.						
15,000	—		Zürcher Theater-Aktien	1. Mai 1891	10	1,500	—		
15,000	—		Antheilscheine der neuen Zürcher Tonhalle-Gesellschaft	30. Nov. 1892	10	1,500	—		
100,000	—		Sihlthalbahn-Aktien	1. Febr. 1892	20	20,000	—		
130,000	—							23,000	—
3,122,500	—		**Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1894**	.	.	.	.	**2,722,320**	—
3,58 %			Durchschnittlicher Zinsertrag					4,10 %	

VI. Entbehrliche Liegenschaften.

a) Liegenschaftenkonto der Nordostbahn.

Zu dem Inventarwert der Liegenschaften per 31. Dezember 1893 von . . .		Fr. 819,346. 49 Cts.
ist im Berichtsjahr für einen zu Gemeinschaftszwecken entbehrlichen Landabschnitt von 3030 m^2 im Bahnhofdreieck Winterthur (Ruhethal) hinzugekommen der Betrag von . .		„ 11,060. — „
		Fr. 830,406. 49 Cts.
und auf demselben dagegen für Verkäufe abgeschrieben worden:		
für die Liegenschaft zum Linth-Escher in Ziegelbrücke samt Umgelände im Messgehalt von 2011,5 m^2 und einem weitern Landabschnitt von 1115,8 m^2	Fr. 22,500. — Cts.	
für 42,3 m^2 Landparzelle in Baltensweil	„ 20. — „	
„ 35 „ „ „ Gossau	„ 12. — „	
	Fr. 22,532. — Cts.	
ab: Mehrerlöse hiefür gegenüber dem Inventarwert . . .	„ 6,971. 50 „	
	Fr. 15,560. 50 Cts.	
ferner für Wertabschreibungen auf einigen zu hoch angesetzten Grundstücken	„ 2,244. 80 „	
		„ 17,805. 30 „
Restiert als Inventarwert per 31. Dezember 1894		Fr. 812,601. 19 Cts.

Die Korrentrechnung des Liegenschaftenkonto lieferte folgendes Ergebnis:

Einnahmen für Pacht- und Mietzinse		Fr. 18,850. 15 Cts.
hiezu obige Nettovorschläge	Fr. 6,971. 50 Cts.	
	„ ÷2,244. 80 „	
		„ 4,726. 70 „
		Fr. 23,576. 85 Cts.
Ausgaben für Reparaturen, Steuern u. s. w.		„ 3,054. 94 „
	Netto-Ertrag	Fr. 20,521. 91 Cts.

Derselbe wurde der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 9 gutgeschrieben.

b) Liegenschaftenkonto Enge (Villenquartier) in Gemeinschaft mit der schweiz. Kreditanstalt.

Verkäufe fanden auch im Jahr 1894 nicht statt und es trat auf dem letztjährigen Saldo (Anteil der Nordostbahn) von	Fr. 32,055. 89 Cts.
lediglich durch einen kleinen Ausgabenüberschuss der Korrentrechnung eine Erhöhung ein von	„ 3. 33 „
so dass der Inventarwert zu Ende 1894 beträgt	Fr. 32,059. 22 Cts.

VII. Materialvorräte.

a) Konto der Materialverwaltung.

Die Vermehrung dieses Bilanzpostens um Fr. 127,281. 38 Cts. gegenüber dem Vorjahr setzt sich aus folgenden Positionen zusammen:

Grössere Lagerbestände an Lokomotivkohlen 3503 Tonnen (42,774 Tonnen gegen 39,271 Tonnen im Jahr 1893)	im Buchwert von Fr.	79,981. 38 Cts.
520 Tonnen Coaks	„ „ „ „	15,800. — „
42,700 Kilo diverse Öle	„ „ „ „	12,000. — „
7,400 „ Talg	„ „ „ „	5,000. — „
und für Schnittwaren und Brennholz . . .	„ „ „ „	14,500. — „
	Fr.	127,281. 38 Cts.

b) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb.

Zur Begründung des bedeutenden Zuwachses von Fr. 396,530. 23 Cts. ist anzuführen:

Die erforderlich gewesene Vermehrung der zu geringen Bestände an Eichenschwellen im Wert von ca.	Fr.	66,000. — Cts.
Die Anschaffung von Schienenbefestigungsmitteln für neue Linien . .	„ „ „ „ „	25,000. — „
Desgleichen diverser Eisen für Brückenverstärkungen	„ „ „ „ „	25,000. — „
Materialabgaben für unvollendete Bauobjekte, welche erst pro 1895 zur Verrechnung gelangen	„ „	170,000. — „
Vergütung an die Baurechnung der rechtsufrigen Zürichseebahn für übriggebliebenes Oberbaumaterial	„	100,000. — „
Landankauf für Erweiterung von Kiesgruben	„	80,000. — „
Zusammen	Fr.	466,000. — Cts.
Hinwieder ist auf den Vorräten an Weichen und Kreuzungen etc. eine Verminderung zu verzeichnen von	„	69,469. 77 „
Netto-Vermehrung wie oben	Fr.	396,530. 23 Cts.

Die Direktion wird bestrebt sein, die Materialvorräte auf das möglichst niedrige Mass zu reduzieren.

c) Werkstättekonto.

Die Reservevorräte der Werkstätte haben sich im Jahre 1894 neuerdings vermindert um Fr. 81,892. 96 Cts., wovon ca. Fr. 54,000. — auf Reservekessel für Lokomotiven entfallen und der Rest auf Verschiedenes. Dagegen sind die Ausstände auf unvollendeten Arbeiten, hauptsächlich für Einrichtung kontinuierlicher Luftdruckbremsen an Lokomotiven und Personenwagen, um Fr. 76,275. 85 Cts. grösser als im Vorjahr, so dass die Nettoverminderung des Saldos des Werkstättekonto per 31. Dezember 1894 nur Fr. 5,617. 11 Cts. beträgt.

VIII. Diverse Hauptbuch-Debitoren.

Die Minusdifferenz von Fr. 96,916. 02 Cts. gegenüber dem Vorjahr bezieht sich auf den Korrentverkehr mit unsern Couponszahlstellen und auf den Wegfall eines Guthabens an die schweizerischen Verbandsverwaltungen aus der Präsidialleitung der Konferenzen, die uns im Jahr 1893 obgelegen hatte.

B. Passiven.

I. Schwebende Schulden.

Die Veränderungen unter diesem Titel sind nicht von Belang, so dass wir glauben, von näheren Erläuterungen hierüber absehen zu können.

II. Spezialfonds.

Erneuerungsfonds.

Die diesjährige Einlage in den Erneuerungsfonds wurde gemäss Beschluss des Verwaltungsrates auf den statutarischen Minimalbetrag von einer Million Franken beschränkt, da anderseits auch die Verwendungen, für welche dieser Fonds aufzukommen hat, mit Fr. 1,106,837. 44 Cts. um Fr. 396,477. 14 Cts. hinter denjenigen des Vorjahres geblieben sind. Der Bestand dieses Kontos beläuft sich auf Fr. 7,849,874. 55 Cts.

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

Die Auslagen für die Erneuerung des Oberbaues auf dieser Linie betrugen im Jahre 1894 Fr. 74,576. 99 Cts., so dass sich die Reserve auf Fr. 210,079. 10 Cts. reduziert.

Versicherungsfonds.

Im Berichtsjahr mussten für Unfallentschädigungen	Fr. 93,928. 90 Cts.
und für Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial	„ 12,924. 68 „
vergütet werden, zusammen	Fr. 106,853. 58 Cts.
Davon fallen zu Lasten der Betriebsrechnung	„ 75,000. — „
der Rest von	Fr. 31,853. 58 Cts.

wurde dem Versicherungsfonds entnommen.

Mit der regulativen Einlage von Fr. 100,000. — erhöht sich der Saldo des Versicherungsfonds auf Fr. 1,064,799. 87 Cts.

Im Jahre 1895 wird eine zweite Quote der aus den Unfällen von Mönchenstein und Zollikofen herrührenden an die Jura-Simplonbahn zu zahlenden Entschädigungen zur Verrechnung gelangen.

III. Die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung

hat keine Anderung erfahren und beträgt dieselbe wie im Vorjahre Fr. 1,749,298. 34 Cts.

IV. Die Gewinn- und Verlustrechnung

schliesst per 31. Dezember 1894 mit einem Aktivsaldo von Fr. 5,726,514. 52 Cts. Derselbe ist um Fr. 803,373. 15 Cts. grösser als im Vorjahre. Die nähern Angaben hierüber sind im Abschnitt IV D „Finanzergebnis“ enthalten.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt worden sind, haben im ganzen 4,726,441 Kilometer zurückgelegt.

Im Berichtsjahr wurden folgende neue Linien eröffnet:

Am 15. März die Teil-Linie Rapperswil-Stadelhofen der rechtsufrigen Zürichseebahn	31 Kilometer.
Am 1. Oktober das Stück Stadelhofen-Zürich (Hauptbahnhof)	5 „
Am 1. November die Linie Etzweilen-Feuerthalen	15 „
Total	51 Kilometer.

Die absolute Betriebslänge des eigenen Netzes betrug also:

Vom	1. Januar—14. März	633	Kilometer.
„	15. März—30. September	664	„
„	1. Oktober—31. Oktober	669	„
„	1. November—31. Dezember	685	„
	Der Jahresdurchschnitt	662	Kilometer

Im Jahr 1894 wurden im ganzen 352,184 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 229 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt. Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt, fallen auf:

	1893	1894
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge . . .	3,211,156	3,403,114
2. Güterzüge mit Personenbeförderung .	224,965	272,216
3. Reine Güterzüge	610,022	718,650
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	17,244	28,036
	4,063,387	4,412,016
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	15,128	22,341
2. Fakultativ-Güterzüge	295,742	292,084
	4,374,257	4,726,441

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1893 (633 Kilometer)				1894 (662 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1893		Mindereinnahme gegenüber 1893	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
7,966,440	08	38.29	I. Ertrag des Personentransportes	8,825,600	06	39.91	859,159	98	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
597,064	*43*	*2.87*	1. Vom Gepäck	*652,734*	*93*	*2.95*	*55,670*	*50*	—	—
337,047	*59*	*1.62*	2. Von Tieren	*417,901*	*47*	*1.89*	*80,853*	*88*	—	—
10,772,398	*59*	*51.77*	3. Von Gütern	*11,075,713*	*64*	*50.08*	*303,315*	*05*	—	—
11,706,510	61	56.26		12,146,350	04	54.92	439,839	43	—	—
19,672,950	69	94.55		20,971,950	10	94.83	1,298,999	41	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,004,326	*75*	*4.83*	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	*1,037,348*	*05*	*4.69*	*33,021*	*30*	—	—
108,159	*90*	*0.52*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	*82,197*	*56*	*0.37*	—	—	*25,962*	*34*
21,217	*77*	*0.10*	3. Sonstige Einnahmen . . .	*24,668*	*78*	*0.11*	*3,451*	*01*	—	—
1,133,704	42	5.45		1,144,214	39	5.17	10,509	97	—	—
20,806,655	11	100	. . . **Total der Einnahmen** . .	22,116,164	49	100	1,309,509	38	—	—

Die sehr erhebliche Vermehrung des Personenverkehrs im Jahre 1894 ist nicht allein aus der Vergrösserung des Bahnnetzes durch die Eröffnung der neuen Linien Stadelhofen-Rapperswil (31 Km., eröffnet 15. März), Stadelhofen-Zürich (5 Km., eröffnet 1. Oktober) und Etzweilen-Feuerthalen, (16 Km., eröffnet 1 November) entstanden, sondern auch die Folge einer Vermehrung des Verkehrs überhaupt. Auf die ganze Bahnlänge bezogen, betrug die Zahl der Reisenden im Vorjahre 290,934, im Berichtsjahre 313,382; der Verkehr hat also um 7,5 % zugenommen. Gleichzeitig ist zwar die mittlere Einnahme pro Personenkilometer von 4,33 Cts. auf 4,25 Cts. zurückgegangen und damit auf dem tiefsten Stande seit dem Bestehen unserer Unternehmung angelangt. So klein der Unterschied von nur 0,08 Cts. erscheinen mag, so repräsentiert er doch eine absolute Differenz in der Einnahme aus dem ganzen Verkehre von Fr. 165,967.

Vom Personenverkehr entfallen auf

		interner	direkter	Transit-Verkehr	Total
1894:	Personen	8,648,722	1,379,296	155,906	10,183,924
1893:	„	7,348,221	1,291,516	146,775	8,786,512
1894 mehr	„	1,300,501	87,780	9,131	1,397,412

Man ersieht hieraus, dass wie im Vorjahre dem internen Verkehr weitaus der grössere Teil von der Vermehrung zufällt. Die lange dauernde Gewerbeausstellung in Zürich hat dazu nicht unwesentlich beigetragen; in geringerm Masse auch der Truppentransport für die Manöver in der Centralschweiz und am obern Zürichsee. Die Vermehrung des direkten Verkehrs ist zu einem grossen Teile der Erstellung direkter Billette von den rechtsufrigen Seestationen nach den V. S. B. zuzuschreiben. Vorstehende Zahlen zeigen auch, welche relativ geringe Bedeutung der Transitpersonenverkehr bei der N. O. B. hat; nur darf dabei nicht übersehen werden, dass er sich auf viel längere Distanzen bewegt, als der Lokalverkehr.

In ähnlichem Masse ist der Gepäckverkehr und noch mehr der Viehverkehr angewachsen. Die grosse Vermehrung in der Stückzahl der 4. Klasse (s. Tabelle 2) rührt von der Wiederaufnahme der Schaftransporte aus Österreich nach Frankreich her.

Im Vergleiche damit ist die Entwicklung des Güterverkehrs etwas zurückgeblieben. Die absoluten Ziffern haben zwar, wie es bei der Vergrösserung des Netzes nicht anders zu erwarten war, zugenommen; dagegen sind die Durchschnittsziffern (Tab. 3) betreffend sowohl die Dichtigkeit als die mittlere Transportlänge etwas kleiner ausgefallen. Anderseits ist aber das Einnahmebetreffnis pro Tonnenkilometer etwas höher. Hier verteilen sich die Quantitäten wie folgt:

		interner	direkter	Transit-Verkehr	Total
1894	Tonnen	566,748	1,345,185	527,861	2,439,794
1893	„	539,247	1,279,578	528,224	2,347,049
1894	Tonnen mehr	27,501	65,607	—	92,745
	weniger	—	—	363	

Der sehr entwickelte direkte Verkehr liefert die grössere Hälfte des gesamten Verkehrs. Im Transitverkehr sind trotz der anscheinend unerheblichen Differenz die Schwankungen nicht unbedeutend gewesen; die Tabelle 6 gibt über dieselben Auskunft.

Die Verkehrsvermehrung umfasst beinahe alle Industrie-Erzeugnisse und Rohmaterialien für die Industrie; besonders bedeutend ist sie in den Baumaterialien und in den Eisenartikeln. Abgenommen hat der Verkehr vorzugsweise in einzelnen wichtigern landwirtschaftlichen Produkten: Getreide, Baumfrüchte, Heu, Stroh und andern Futtermitteln. Die Abnahme im erstern Artikel ist auf den abermaligen Rückgang des Transitverkehres aus Österreich-Ungarn nach der Central- und Westschweiz zurückzuführen (der früher so lebhafte Verkehr nach Frankreich war sehr schwach), und in den Ziffern für die beiden andern Produkte (s. Tab. 8) drückt sich die Rückkehr von den aussergewöhnlichen Verhältnissen des Vorjahres auf normale Ergebnisse aus.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1893		**1894**		**1893**		**1894**	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	33,061	0.38	32,810	0.30	212,268. 78	2.66	212,954. 71	2.41
„ „ . . II. „	285,714	3.25	305,003	3.00	916,590. 42	11.51	951,533. 65	10.78
„ „ . . III. „	1,652,232	18.80	1,853,326	18.20	1,873,883. 09	23.52	2,014,192. 98	22.82
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	2,573	0.03	2,841	0.03	1,431. 75	0.02	1,579. 84	0.02
„ „ . . III. „	47,675	0.55	51,165	0.50	20,417. 77	0.26	21,721. 92	0.25
Hin- und Rückfahrt . . I. „	11,590	0.13	11,980	0.12	43,354. 34	0.54	45,185. 94	0.51
„ „ „ . . II. „	552,206	6.29	621,070	6.10	753,286. 49	9.46	807,374. 86	9.15
„ „ „ . . III. „	4,419,976	50.30	4,952,960	48.64	2,910,499. 07	36.53	3,148,289. 63	35.67
Abonnementsbillette . . II. „	130,154	1.48	158,178	1.56	50,966. 54	0.64	59,174. 82	0.67
„ . . III. „	1,077,974	12.27	1,361,929	13.38	188,615. 50	2.37	238,636. 32	2.70
Militär- u. Polizeitransporte III. „	59,238	0.67	104,002	1.02	52,668. 09	0.66	101,160. 05	1.15
Gesellschaften und Schulen I. „	10	0.00	76	0.00	1,018. 63	0.01	845. 42	0.01
Gesellschaften und Schulen II. „	9,661	0.11	16,395	0.16	10,351. 67	0.13	29,510. 16	0.34
Gesellschaften und Schulen III. „	147,220	1.68	320,167	3.14	163,647. 18	2.05	320,176. 35	3.63
Lust- und Rundfahrten . I. „	2,363	0.03	2,020	0.02	22,279. 39	0.28	24,655. 61	0.28
Lust- und Rundfahrten . II. „	24,585	0.27	25,094	0.25	87.168. 17	1.10	94,286. 71	1.07
Lust- und Rundfahrten . III. „	51,623	0.59	64,667	0 63	107,295. 51	1.35	123,645. 48	1.40
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette . I. „	15,610	0.17	19,472	0.19	54,154. 01	0.68	70,039. 41	0.79
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette . II. „	120,259	1.37	129,999	1.28	287,245. 76	3 60	324,769. 75	3.68
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette . III. „	142,788	1.63	150,770	1.48	209,297. 92	2.63	235,866. 45	2.67
Total	8,786,512	100	10,183,924	100	7,966,440. 08	100	8,825,600. 06	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	62,634	0.71	66,358	0.65	333.075. 15	4.18	353,681. 09	4.01
II. „	1,125,152	12.80	1,258,580	12.35	2,107,040. 80	26.45	2,268,229. 79	25.70
III. „	7,598,726	86.49	8,858,986	87.00	5,526,324. 13	69.37	6,203,689. 18	70.29
Total	8,786,512	100	10,183,924	100	7,966,440. 08	100	8,825,600. 06	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	31,299	.	34,572	.	597,064. 43	.	652,734. 93	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	8,921	2.79	11,193	2.31	337,047. 59	.	417,901. 47	.
„ II	61,509	19.23	70,336	14 54				
„ III	83,076	25.97	116,524	24.10				
„ IV	166,337	52.01	285,544	59.05				
Total	319,843	100	483,597	100	337,047. 59	.	417,901. 47	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	82,549	3.51	92,750	3.80	10,114,172. 22	93.90	10,440,373. 53	94. 26
Stückgutklasse I	144,173	6.14	154,009	6.31				
„ II	170,149	7.25	176,988	7.25				
Wagenladungsklasse A . . .	69,624	2.97	72,625	2.98				
„ B . . .	133,567	5.69	144,744	5.93				
Spezial-Tarif Ia	44,002	1.88	46,135	1.89				
„ Ib	346,135	14.75	335,659	13.76				
„ IIa	19,759	0.84	20,148	0.83				
„ IIb	127,552	5.43	128,020	5.25				
„ IIIa	66,826	2.85	59,592	2.44				
„ IIIb	1,142,713	48.69	1,209,124	49.56				
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	658,226. 37	6.10	635.340. 11	5. 74
Total	2,347,049	100	2,439,794	100	10,772,398. 59	100	11,075,713. 64	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.		19,672,950. 69	.	20,971,950. 10	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1893 = 633 Kilom., 1894 = 662 Kilom.)		1893	1894
Personentransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	12,585.21	13,331.72
„ „ Reisenden	„	0.91	0.87
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.33	4.25
Zahl der Personenkilometer		184,161,365	207,459,114
„ „ „ -Wagenachskilometer		34,315,734	39,487,451
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.96	20.37
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	290,934	313,382
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	13,881	15,384
„ „ Personen-Wagenachskilometer kommen	„	5.37	5.25
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	943.22	986.00
„ „ Tonne	„	19.09	18.88
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	55.88	56.48
„ „ Reisenden	„	6.80	6.41
Zahl der Tonnenkilometer		1,068,474	1,155,704
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	34.14	33.43
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,688	1,746
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	49	52
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.56	3.39
Viehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	532.47	631.27
„ „ Stück	„	1.05	0.86
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	22.39	20.78
Zahl der Tonnenkilometer		1,505,371	2,010,794
Gütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	17,018.01	16,730.69
„ „ Tonne	„	4.59	4.54
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	9.10	9.08
Zahl der Tonnenkilometer		118,350,090	120,684,793
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)		69,600,734	72,253,590
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	50.43	49.47
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	186,967	182,303
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	3,708	3,685
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.74	1.71
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	31,078.91	31,679.68
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,791.00	1,728.42
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	32,869.91	33,408.10

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten														
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter											
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . .	595,574	1,850	33,527	6,214	10,964	10,430	4,936	11,355	3,707	28,958	1,333	6,185	4,170	74,654	162,906
Februar . .	583,218	1,880	41,190	4,853	11,409	11,519	4,901	11,465	3,354	28,257	1,257	8,383	4,382	79,618	169,398
März . . .	780,008	2,430	50,298	6,878	12,826	15,826	5,924	13,440	3,996	29,212	1,556	12,406	6,511	106,409	214,984
April . . .	857,383	2,672	48,444	6,974	12,351	15,693	6,012	11,344	3,864	27,841	1,531	9,813	6,487	106,861	208,771
Mai	966,755	2,856	44,387	10,407	12,455	15,286	5,766	11,419	3,645	26,187	1,624	9,855	4,973	107,228	208,845
Juni . . .	819,967	2,883	33,930	7,596	11,881	13,592	5,613	10,114	3,910	25,197	1,576	8,993	4,243	100,183	192,898
Juli	1,083,144	3,703	30,502	7,194	11,813	13,263	6,145	9,529	3,720	24,086	1,912	9,609	4,527	104,579	196,377
August . . .	1,031,864	4,075	32,612	7,429	13,034	14,533	5,889	10,339	3,979	23,771	1,674	8,516	4,706	107,129	200 999
September .	971,066	3,568	39,603	6,710	13,253	14,729	6,569	11,745	3,724	24,714	1,790	13,928	4,890	110,415	212,467
Oktober . .	951,300	3,360	40,850	8,793	16,001	21,436	8,516	16,860	4,044	31,027	2,821	23,121	5,840	124,929	263,388
November . .	792,425	2,952	48,361	12,740	14,909	17,421	6,629	13,501	4,265	33,501	1,846	9,634	5,255	106,405	226,106
Dezember . .	751,220	2,343	39,893	6,962	13,113	13,260	5,725	13,633	3,927	32,908	1,228	7,577	3,608	80,714	182,655
Total	10,183,924	34,572	483,597	92,750	154,009	176,988	72,625	144,744	46,135	335,659	20,148	128,020	59,592	1,209,124	2,439,794
gegenüber 1893:															
mehr . . .	1,397,412	3,273	163,754	10,201	9,836	6,839	3,001	11,177	2,133	—	389	468	—	66,411	92,745
weniger . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,476	—	—	7,234	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1894		1893	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	444,046	69	32,801	61	23,369	37	730,081	69	1,230,299	36	1,943	60	1,812	00
Februar . .	439,755	99	33,023	38	26,323	66	764,829	90	1,263,932	93	1,996	73	1,905	37
März . . .	635,697	51	43,378	80	32,512	95	981,275	80	1,692,865	06	2,604	41	2,459	45
April . . .	720,974	07	49,479	57	33,723	55	908,640	77	1,712,817	96	2,579	55	2,593	74
Mai	819,142	90	54,448	67	46,208	69	942,319	25	1,862,119	51	2,804	40	2,863	63
Juni	737,945	47	54,849	23	33,195	43	887,576	18	1,713,566	31	2,580	67	2,651	47
Juli	1,109,651	27	76,685	04	30,482	24	870,052	20	2,086,870	75	3,142	88	3,069	91
August . . .	1,077,492	91	87,729	86	37,283	44	885,455	38	2,087,961	59	3,144	52	3,128	11
September .	943,498	49	69,182	13	51,884	82	973,544	48	2,038,109	92	3,069	44	3,015	47
Oktober . .	785,531	49	59,815	70	40,456	91	1,231,333	02	2,117,137	12	3,164	63	3,045	89
November . .	570,941	60	49,736	93	32,408	63	1,019,497	01	1,672,584	17	2,441	73	2,374	51
Dezember . .	540,921	67	41,604	01	30,051	78	881,107	96	1,493,685	42	2,180	56	2,159	36
Total	8,825,600	06	652,734	93	417,901	47	11,075,713	64	20,971,950	10	31,679	68	31,078	91
gegenüber 1893:														
mehr . . .	859,159	98	55,670	50	80,853	88	303,315	05	1,298,999	41	600	77	—	—
weniger . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1893		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Aarau	96,050	391	1,720	15,726	15,548	31,274	+ 3,959	+ 971	21	12
2. Affoltern a. A.	58,221	178	971	4,306	9,303	13,609	+ 6,436	+ 1,399	39	40
3. Affoltern b. H.	5,060	5	27	606	2,316	2,922	+ 594	+ 1,414	175	118
4. Altnau	16,995	53	443	382	1,104	1,486	+ 42	– 748	131	148
5. Altstetten	160,182	162	221	8,462	21,531	29,993	+ 8,991	+ 3,862	7	14
6. Amrisweil	60,863	349	3,727	3,415	10,343	13,758	– 1,920	+ 95	34	39
7. Andelfingen	41,188	119	633	2,508	2,580	5,088	+ 4,198	– 796	56	81
8. Arbon	63,726	225	397	1,852	9,125	10,977	– 2,452	+ 186	33	47
9. Arlen-Rielasingen	15,831	14	50	2,999	4,993	7,992	+ 1,270	+ 351	136	57
10. Arnegg	16,021	48	1,365	232	3,319	3,551	+ 96	– 301	135	103
11. Au (Zürich)	22,301	37	98	883	565	1,448	+ 1,168	+ 237	106	149
12. Baden	165,684	802	1,145	6,197	17,043	23,240	+ 10,215	+ 3,630	6	22
13. Baden-Oberstadt	22,576	60	73	14,045	2,682	16,727	+ 719	+ 2,452	104	30
14. Bassersdorf	31,816	80	217	1,304	2,470	3,774	+ 2,065	+ 840	76	96
15. Bendlikon (Kilchberg)	95,087	64	55	371	1,642	2,013	+ 11,021	+ 229	22	134
16. Berlingen	8,409	24	67	702	530	1,232	+ 586	+ 104	166	158
17. Bilten	10,268	16	264	1,422	231	1,653	– 981	– 173	156	142
18. Birmensdorf	41,413	58	229	1,123	1,827	2,950	+ 3,086	– 1,117	55	117
19. Bischofszell	37,280	191	1,946	2,811	6,345	9,156	+ 1,670	+ 923	62	50
20. Bonstetten	18,166	54	155	964	1,450	2,414	+ 59	– 301	127	126
21. Brugg	98,326	275	4,221	12,874	7,684	20,558	+ 7,203	– 9,210	20	25
22. Buchs-Dällikon	9,371	21	52	76	199	275	+ 349	– 96	159	175
23. Buchs (Zürich)	5,758	9	48	61	142	203	+ 396	– 89	173	176
24. Bülach	74,603	179	996	7,778	7,503	15,281	+ 11,551	+ 4,261	28	35
25. Bürglen	36,471	103	1,303	3,293	8,740	12,033	– 1,284	– 1,435	65	44
26. Cham	57,221	105	363	19,340	31,277	50,617	+ 1,163	+ 5,923	40	6
27. Dachsen	26,322	81	181	430	1,013	1,443	+ 1,008	– 214	88	150
28. Dätwyl	9,150	28	95	781	2,003	2,784	+ 752	+ 58	161	120
29. Dielsdorf	22,314	63	463	6,577	1,993	8,570	+ 764	+ 1,920	105	52
30. Diesbach	9,291	7	52	968	1,569	2,537	– 97	+ 321	160	123
31. Diessenhofen	8,560	10	61	160	416	576	+ 8,560	+ 576	165	168
32. Dietikon	106,497	120	405	2,433	13,346	15,779	+ 11,132	+ 4,082	15	31
33. Dietlikon	32,944	23	67	975	1,976	2,951	+ 1,059	+ 312	73	116
34. Döttingen-Klingnau	20,587	58	381	1,556	2,021	3,577	– 868	– 34	116	102
35. Dynhard	13,693	12	136	555	801	1,356	+ 348	– 803	143	154
36. Ebikon	27,783	14	280	225	1,117	1,342	– 214	– 135	85	155
37. Effretikon	103,726	53	795	2,156	2,004	4,160	+ 9,603	– 306	16	86
38. Eglisau	31,104	255	1,247	2,491	3,387	5,878	+ 601	+ 678	81	76
39. Egnach	23,781	60	285	1,272	3,849	5,121	– 890	– 1,641	97	80
Übertrag	1,704,639	4,406	25,234	134,311	205,987					

* 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 Billetten, mit Verdoppelung der Retourbillette.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1893		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	1,704,639	4,406	25,234	134,311	205,987					
40. Embrach-Rorbas . . .	54,388	118	219	6,643	8,208	14,851	+ 9,009	+ 1,121	42	36
41. Emmishofen-Egelshofen	20,925	54	172	7,824	5,174	12,998	+ 778	+ 211	115	41
42. Ennenda	22,131	61	15	1,317	5,870	7,187	– 265	– 126	107	64
43. Erlen	31,268	114	2,911	1,029	2,474	3,503	– 1,003	– 1,623	78	105
44. Erlenbach	49,796	96	41	672	1,119	1,791	+ 49,796	+ 1,791	46	140
45. Ermatingen	29,904	188	461	1,393	1,738	3,131	+ 351	– 958	83	113
46. Eschenz	7,981	22	175	666	822	1,488	– 337	– 266	167	147
47. Etzweilen	7,143	6	319	389	2,923	3,312	+ 882	– 87	171	109
48. Felben	34,942	36	872	797	1,381	2,178	+ 554	– 607	68	130
49. Fehraltorf	23,069	76	507	1,145	2,762	3,907	+ 3,939	+ 312	103	95
50. Feldbach-Hombrechtikon	33,412	34	128	1,293	1,923	3,216	+ 33,412	+ 3,216	72	111
51. Feuerthalen	7,867	10	60	166	213	379	+ 7,867	+ 379	169	173
52. Frauenfeld	116,558	441	2,076	10,648	25,440	36,088	+ 7,220	– 1,863	12	11
53. Gisikon	36,818	55	355	7,231	13,181	20,412	+ 28	+ 1,521	63	26
54. Glattbrugg	17,411	50	108	194	813	1,007	+ 2,230	– 494	129	162
55. Glattfelden	8,908	27	40	460	1,303	1,763	+ 1,187	+ 407	164	141
56. Glarus	77,322	335	1,764	5,918	14,445	20,363	+ 4,880	– 303	27	27
57. Gossau	24,903	53	896	414	1,845	2,259	+ 1,289	+ 73	91	128
58. Güttingen	16,920	26	108	957	1,839	2,796	– 2,200	– 451	132	119
59. Hauptweil	13,831	37	310	955	3,044	3,999	– 612	– 241	142	91
60. Hedingen	21,629	118	268	2,579	2,290	4,869	+ 2,573	+ 524	109	83
61. Henggart	31,747	101	740	1,433	2,556	3,989	+ 865	– 218	77	92
62. Hemmishofen	9,475	6	186	807	715	1,522	+ 1,060	– 268	158	146
63. Herrliberg-Feldmeilen .	37,339	58	114	842	1,582	2,424	+ 37,339	+ 2,424	60	124
64. Hettlingen	33,804	18	64	631	668	1,299	+ 3,693	– 8	71	156
65. Hinweil	19,045	69	454	863	2,757	3,620	– 47	– 208	122	101
66. Horgen	159,221	559	395	8,818	20,537	29,355	+ 13,574	+ 5,971	8	15
67. Horn	21,255	38	153	6,047	5,550	11,597	– 109	– 568	111	45
68. Hunzenschwyl	10,954	27	10	142	237	379	+ 979	– 379	154	174
69. Illnau	23,599	56	352	702	2,941	3,643	+ 2,292	– 166	98	100
70. Islikon	52,960	76	219	797	1,315	2,112	+ 1,105	– 408	43	131
71. Kempten	23,818	138	222	1,639	5,354	6,993	+ 864	+ 353	96	67
72. Kemptthal	58,953	49	189	3,892	7,160	11,052	+ 4,857	+ 445	38	46
73. Kessweil	12,766	26	119	524	901	1,425	+ 471	– 293	147	151
74. Killwangen	37,288	45	137	365	597	962	+ 6,001	+ 221	61	163
75. Kloten	32,304	111	146	1,057	1,282	2,339	+ 5,503	– 520	74	127
76. Knonau	14,091	32	315	505	647	1,152	+ 719	– 2,215	141	160
77. Koblenz	17,296	25	627	5,622	1,296	6,918	– 888	+ 1,021	130	69
78. Konstanz	73,097	268	207	16,360	5,046	21,406	+ 4,333	+ 847	29	24
Übertrag . . .	3,030,777	8,065	41,688	238,047	365,935					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1893		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	3,030,777	8,065	41,688	238,047	365,935					
79. Kradolf	18,151	65	265	1,043	2,300	3,343	– 888	– 423	128	108
80. Kreuzlingen	26,082	110	197	2,584	6,355	8,939	– 1,823	+ 433	90	51
81. Küsnacht	110,412	105	148	833	3,265	4,098	+110,412	+ 4,098	14	90
82. Lachen	44,130	162	4,227	3,936	6,320	10,256	+ 2,712	– 234	53	48
83 Langwiesen	1,287	—	2	—	—	—	+ 1,287	—	182	—
84. Lenzburg	35,444	112	828	4,354	8,061	12,415	+ 1,523	– 923	67	43
85. Lintthal	23,136	51	384	1,996	3,304	5,300	+ 997	- 339	102	78
86. Luchsingen	27,340	44	101	1,229	4,576	5,805	+ 810	- 2,597	86	77
87. Luzern	113,249	664	7,034	28,828	25,670	54,498	+ 9,349	+ 4,044	13	5
88. Mägenwyl	3,802	8	11	1,137	784	1,921	– 468	– 1,602	176	137
89. Männedorf	60,252	142	86	1,027	3,117	4,144	+ 60,252	+ 4,144	36	89
90. Mammern	13,020	29	104	400	792	1,192	– 248	+ 211	145	159
91. Mannenbach	9,729	32	100	555	420	975	– 1,059	– 122	157	164
92. Märstetten	32,116	61	2,496	7,012	10,422	17,434	– 5,759	– 2,479	75	29
93. Marthalen	33,943	107	722	3,124	4,528	7,652	+ 3,945	+ 485	69	60
94. Meilen	65,930	122	137	1,003	3,151	4,154	+ 65,930	+ 4,154	32	88
95. Mellingen	21,049	109	464	5,429	1,658	7,087	+ 253	+ 478	113	65
96. Mettmenstetten . . .	31,128	93	352	2,232	3,834	6,066	+ 963	- 8	80	74
97. Mitlödi	19,465	40	12	580	2,942	3,522	+ 1,104	+ 892	119	104
98. Müllheim-Wigoltingen .	45,298	112	1,152	5,032	10,622	15,654	– 1,068	+ 4,481	51	33
99. Münsterlingen	26,106	52	90	676	5,311	5,987	+ 1,282	– 341	89	75
100. Näfels-Mollis	21,151	85	209	1,767	4,435	6,202	– 863	– 5	112	73
101. Netstall	11,181	59	421	2,807	5,256	8,063	– 790	+ 128	153	56
102. Nidfurn-Haslen . . .	18,198	28	58	582	2,092	2,674	+ 1,213	+ 232	126	122
103. Niederglatt	33,840	90	366	925	964	1,889	+ 5,610	+ 52	70	139
104. Niederhasli	7,897	37	134	137	356	493	– 464	– 117	168	171
105. N.- u. O.-Urnen . . .	22,089	52	81	887	2,479	3,366	+ 1,072	+ 335	108	107
106. Niederweningen . . .	14,987	49	468	2,115	1,589	3,704	- 398	+ 611	139	98
107. Oberglatt	30,285	80	228	219	568	787	+ 1,935	+ 283	82	166
108. Oberrieden	46,730	57	463	1,754	1,964	3,718	+ 1,991	+ 102	50	97
109. Oberwinterthur . . .	23,297	36	34	1,133	2,144	3,277	+ 4	- 2,033	100	110
110. Örlikon*)	274,837	212	300	7,732	30,216	37,948	+ 27,604	+ 2,877	3	9
111. Ossingen	11,198	25	687	844	3,311	4,155	+ 611	+ 699	152	87
112. Otelfingen	11,836	39	52	1,697	386	2,083	+ 456	– 317	150	132
113. Othmarsingen	7,219	15	36	792	484	1,276	– 94	+ 263	170	157
114. Pfäffikon (Schwyz) . .	26,727	37	761	4,494	525	5,019	+ 3,281	– 474	87	82
115. Pfäffikon (Zürich) . .	40,899	153	547	2,945	12,799	15,744	+ 2,227	+ 1,645	57	32
116. Pfungen-Neftenbach . .	35,572	46	93	13,176	8,750	21,926	+ 5,947	+ 1,213	66	23
117. Ramsen	10,475	16	653	1,376	659	2,035	- 892	+ 457	155	133
118. Rapperswil	36,559	62	415	1,474	1,286	2,760	+ 36,559	+ 2,760	64	121
Übertrag . . .	4,476,823	11,462	66,606	357,913	553,630					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1893		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	4,476,823	11,462	66,606	357,913	553,630					
119. Reckingen	5,587	8	34	6,591	1,375	7,966	- 240	- 293	174	58
120. Regensdorf-Watt . . .	9,047	22	106	1,059	927	1,986	- 125	+ 1,347	162	136
121. Reichenburg	24,316	75	709	766	1,136	1,902	+ 4,882	+ 190	94	138
122. Richtersweil	103,465	290	849	8,057	15,507	23,564	+ 15,188	+ 1,491	17	21
123. Romanshorn	128,011	493	4,068	119,074	29,409	148,483	- 195	- 16,503	11	3
124. Rorschach	60,096	226	754	12,806	23,499	36,305	+ 791	- 1,256	37	10
125. Rothkreuz	45,216	40	315	3,811	4,508	8,319	+ 1,946	- 1,455	52	53
126. Rümikon	3,767	19	60	3,514	132	3,646	- 569	- 740	177	99
127. Rümlang	31,187	46	64	753	3,226	3,979	+ 1,881	- 81	79	93
128. Ruppersweil	60,339	17	26	260	2,842	3,102	+ 16,474	+ 1,288	35	114
129. Rüschlikon	81,376	80	264	774	3,579	4,353	+ 10,153	+ 566	24	85
130. Rüti (Glarus)	6,131	9	262	332	1,036	1,368	- 58	- 380	172	152
131. Schaffhausen	92,790	566	2,998	41,925	37,322	79,247	+ 9,327	+ 9,206	23	4
132. Schinznach	18,621	47	69	134	423	557	+ 1,083	- 329	125	170
133. Schlatt	2,058	1	5	6	7	13	+ 2,058	+ 13	181	179
134. Schlattingen	2,488	4	27	106	14	120	+ 2,488	+ 120	179	177
135. Schlieren	67,314	53	839	3,183	11,082	14,265	+ 4,630	+ 2,826	30	37
136. Schöfflisdorf	14,537	46	163	235	332	567	- 529	+ 88	140	169
137. Schwanden	50,775	103	1,250	5,116	10,344	15,460	+ 1,984	+ 515	45	34
138. Seebach	2,386	18	6	3,180	4,080	7,260	+ 294	- 467	180	61
139. Seuzach	13,065	9	60	465	318	783	- 449	+ 211	144	167
140. Siebnen (Wangen) . .	37,566	73	1,688	2,616	4,617	7,233	+ 6,476	+ 871	58	62
141. Siggenthal	19,024	76	135	5,099	1,698	6,797	- 339	+ 384	123	70
142. Singen	19,331	18	4,509	16,624	8,008	24,632	+ 1,749	- 2,283	120	18
143. Sitterthal	12,360	50	176	2,281	7,671	9,952	- 826	+ 441	148	49
144. Stäfa	80,470	316	163	1,717	5,950	7,667	+ 80,470	+ 7,667	25	59
145. Stammheim	20,042	71	1,347	2,353	4,714	7,067	- 294	- 1,908	117	66
146. Steckborn	23,312	94	125	1,492	2,449	3,941	+ 724	- 747	101	94
147. Stein am Rhein . . .	21,031	66	349	3,050	4,153	7,203	- 760	- 605	114	63
148. Steinmaur	11,946	37	347	23,161	628	23,789	- 1,290	+ 2,168	149	20
149. Sulgen	43,937	96	779	2,204	2,186	4,390	+ 268	- 753	54	84
150. Suhr	24,822	26	874	587	1,672	2,259	+ 1,202	+ 449	92	129
151. Tägerweilen	19,710	33	170	684	962	1,646	+ 317	+ 29	118	143
152. Thalheim-Altikon . .	16,086	32	306	1,629	383	2,012	- 2,318	- 785	134	135
153. Thalweil	128,714	181	245	2,843	21,453	24,296	+ 7,856	+ 4,214	10	19
154. Töss	15,098	56	19	6,451	24,378	30,829	- 2,748	+ 4,806	137	13
155. Turgi	79,352	65	425	2,633	4,333	6,966	+ 752	+ 570	26	68
156. Ürikon	24,684	20	90	2,182	1,216	3,398	+ 24,684	+ 3,398	93	106
Übertrag . . .	5,896,880	14,944	91,281	647,666	801,199					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1893		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Total	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	5,896,880	14,945	91,281	647,666	801,199					
157. Ütikon	37,447	103	101	10,079	8,815	18,894	+ 37,447	+ 18,894	59	28
158. Urdorf	24,004	62	68	97	374	471	+ 3,090	+ 20	95	172
159. Uttweil	13,016	34	192	400	967	1,367	- 877	- 663	146	153
160. Wädensweil	137,535	469	581	8,923	18,211	27,134	+ 11,997	- 1,725	9	16
161. Wallisellen	102,307	89	177	2,536	5,557	8,093	+ 6,882	+ 1,147	18	55
162. Weiach-Kaiserstuhl . .	15,074	55	378	1,939	1,199	3,138	- 1,427	+ 261	138	112
163. Weinfelden	66,888	261	2,503	3,890	8,634	12,524	+ 289	- 407	31	42
164. Wettingen	23,487	31	83	2,931	5,384	8,315	- 94	+ 3,048	99	54
165. Wetzikon	16,866	56	51	1,280	3,851	5,131	+ 928	+ 250	133	79
166. Wiesendangen . . .	54,805	18	171	815	782	1,597	- 22	+ 568	41	145
167. Wildegg	51,117	80	311	15,733	10,894	26,627	+ 8,520	+ 3,988	44	17
168. Winterthur	489,660	1,567	3,434	45,508	136,630	182,138	+ 30,636	+ 18,335	2	2
169. Wülflingen	21,420	27	38	1,048	5,485	6,533	+ 4,027	- 6,792	110	71
170. Würenlos	18,926	59	20	566	393	959	- 1,334	- 243	124	165
171. Ziegelbrücke	11,747	16	363	604	541	1,145	+ 471	+ 219	151	161
172. Zollikon	49,724	11	43	154	1,444	1,598	+ 49,724	+ 1,598	47	144
173. Zürich (Hauptbahnhof)*)	1,325,749	7,212	7,683	130,729	481,838	612,567	+ 77,673	+ 32,727	1	1
174. Zürich-Enge	168,540	385	180	2,242	3,989	6,231	+ 12,838	+ 719	5	72
175. Zürich-Letten	8,943	7	9	70	39	109	+ 8,943	+ 109	163	178
176. Zürich-Stadelhofen . .	185,296	549	196	—	—	—	+185,296	—	4	—
177. Zürich-Tiefenbrunnen .	29,504	36	167	3,615	10,462	14,077	+ 29,504	+ 14,077	84	38
178. Zürich-Wiedikon . . .	48,829	196	28	—	—	—	+ 10,182	—	48	—
179. Zürich-Wollishofen . .	48,313	70	78	14,746	26,718	41,464	- 4,137	- 24,476	49	8
180. Zug	99,601	375	1,653	13,084	31,228	44,312	+ 3,611	- 3,257	19	7
181. Zurzach	19,275	108	316	1,513	1,459	2,972	- 397	- 706	121	115
182. Zweidlen	3,065	7	43	808	1,612	2,420	+ 396	- 411	178	125
Bötzbergbahn und fremde Bahnen .	667,978	5,832	90,907	1,000,957	344,228	1,345,185	+ 51,722	+ 65,607		
Rundfahrten	392,022	—	—	—	—	—	+ 34,794	—		
Transitverkehr	155,906	1,912	282,542	527,861	527,861	1,055,722	+ 9,131	- 726		
Total	10,183,924	34,572	483,597	2,439,794	2,439,794					

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

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

I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1893	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Dampfboote auf dem Zürichsee . . .	2,667	1,120	2,122	1,459	4,789	2,579	- 29,616	- 11,038
Rigibahnen und Vierwaldstättersee . .	3,323	—	2,103	—	5,426	—	+ 601	—
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	79,307	38,706	87,522	261,861	166,829	300,567	+ 3,866	+ 28,852
Verein. Schweizerbahnen und weiter gelegene Bahnen §	277,442	77,233	262,504	107,143	539,946	184,376	+ 55,892	+ 13,923
Tössthalbahn.	10,491	13,001	14,396	7,401	24,887	20,402	+ 1,701	- 445
Südostbahn	73,660	7,464	32,360	7,193	106,020	14,657	+ 13,749	+ 2,232
Sihlthalbahn	—	28,782	—	3,254	—	32,036	—	+ 4,389
Gotthardbahn und Italien	43,767	21,548	35,141	128,064	78,908	149,612	+ 7,314	+ 23,379
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	145,403	130,396	164,275	164,788	309,678	295,184	+ 29,347	+ 4,781
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	50,664	14,021	46,067	238,858	96,731	252,879	+ 1,879	+ 3,015
K. Württemberg. Staatsbahn * . . .	8,167	2,577	10,370	21,821	18,537	24,398	+ 652	- 7,830
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	7,969	8,292	5,342	36,958	13,311	45,250	+ 788	+ 589
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	8,458	1,088	5,776	22,157	14,234	23,245	+ 1,607	+ 3,760
Total	711,318	344,228	667,978	1,000,957	1,379,296	1,345,185	+ 87,780	+ 65,607

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

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von der Bötzbergbahn und weiter		Nach der Bötzbergbahn und weiter					
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen				
Zürichsee-Dampfboote	7	587	10	66	17	653	- 114	- 3,665
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	12,364	29,803	11,673	15,348	24,037	45,151	- 3,263	+ 1,036
Tössthalbahn.	53	3,758	78	454	131	4,212	- 48	+ 1,191
Südostbahn	12,909	3,705	474	79	13,383	3,784	- 23	+ 1,183
Sihlthalbahn	—	15,218	—	255	—	15,473	—	+ 4,531
Gotthardbahn	—	66	—	26	—	92	—	- 64
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	451	1,157	357	489	808	1,646	+ 15	- 45
Gr. Bad. Bahn	12	509	24	1,472	36	1,981	+ 15	+ 651
K. Württemberg. Staatsbahn. . . .	37	94	—	25	37	119	—	+ 58
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	609	538	405	5,778	1,014	6,316	+ 88	- 247
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	5,181	3,689	4,041	12,620	9,222	16,309	- 517	+ 1,807
Übertrag .	31,623	59,124	17,062	36,612	48,685	95,736		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Total		Differenz gegenüber 1893	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag	31,623	59,124	17,062	36,612	48,685	95,736		
Zürichsee-Dampfboote	—	200	—	135	—	335	—	- 1,396
Vereinigte Schweizerbahnen	2,893	1,589	2,781	194	5,674	1,783	+ 95	+ 395
Tössthalbahn	187	644	194	210	381	854	+ 114	- 333
Südostbahn	8,026	1,040	2,162	395	10,188	1,435	+ 2,101	- 37
Sihlthalbahn	—	2,786	—	1,017	—	3,803	—	+ 800
Gotthardbahn und Italien	7,761	5,504	2,729	42,470	10,490	47,974	+ 3,779	+ 9,808
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	16,628	47,057	9,561	28,928	26,189	75,985	+ 3,744	- 4,154
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	684	4,520	623	121,473	1,307	125,993	+ 10	- 1,405
K. Württemberg. Staatsbahn	27	1,134	15	18,446	42	19,580	+ 20	- 818
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	663	—	3,938	—	4,601	—	- 146
Österreich-Ungarn via Arlberg	—	10	—	87	—	97	—	- 6
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	35	—	20	—	55	—	- 188
Südostbahn	—	52	—	8	—	60	—	- 14
Sihlthalbahn	—	444	—	28	—	472	—	- 1,261
Gotthardbahn und Italien	4	105	7	1,271	11	1,376	- 11	+ 84
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	4	1,121	8	1,634	12	2,755	- 9	- 1,665
Gr. Bad. Bahn „ „ „ „	—	575	—	13,098	—	13,673	—	- 2,135
	Von der Südostbahn		Nach der Südostbahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	—	—	1	—	1	—	- 3
Sihlthalbahn	—	274	—	152	—	426	—	+ 71
Gotthardbahn	—	—	2	—	2	—	- 5	—
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	152	399	6,012	618	6,164	1,017	+ 204	+ 222
Gr. Bad. Bahn	262	322	21,653	538	21,915	860	- 719	- 56
K. Württemberg. Staatsbahn	—	—	4,836	—	4,836	—	+ 1,116	—
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	564	—	3,623	91	4,187	91	+ 1,134	+ 71
Österreich-Ungarn via Arlberg	278	—	1,360	40	1,638	40	+ 86	+ 30
Übertrag	69,093	127,598	72,628	271,404	141,721	399,002		

II. Transitverkehr über die Nordostbahn.	Von Gotthardbahn und Italien		Nach Gotthardbahn und Italien		Total		Differenz gegenüber 1893	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
Übertrag .	69,093	127,598	72,628	271,404	141,721	399,002		
Zürichsee-Dampfboote	—	101	—	2	—	103	—	- 172
Sihlthalbahn	—	1,671	—	139	—	1,810	—	+ 967
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen .	47	10,378	199	12,425	246	22,803	- 17	- 3,859
K. Württemberg. Staatsb.	267	5,657	533	1,535	800	7,192	+ 32	- 1,428
K. Bayer. Staatsb. und weiter gelegene Bahnen	166	3,328	123	5,680	289	9,008	- 52	- 548
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	36	22	56	291	92	313	+ 63	+ 106
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Zürichsee-Dampfboote	—	392	—	120	—	512	—	- 2,097
Sihlthalbahn	—	3,077	—	581	—	3,658	—	+ 1,750
Aarg. Südbahn	254	1,052	983	880	1,237	1,932	+ 337	- 208
Schweizerische Seethalbahn	1,461	760	1,745	306	3,206	1,066	+ 34	+ 166
Gotthardbahn und Italien	—	243	—	2,980	—	3,223	—	- 48
Gr. Bad. Bahn	866	1,653	994	5,354	1,860	7,007	+ 188	- 1,368
K. Württemberg. Staatsbahn . . .	148	11,794	159	1,821	307	13,615	- 25	+ 10,664
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	963	11,495	1,628	25,043	2,591	36,538	+ 669	- 4,904
Österreich-Ungarn via Arlberg . . .	1,711	7,417	1,833	8,729	3,544	16,146	+ 99	- 5,199
	Von der Badischen Bahn		Nach der Badischen Bahn					
Zürichsee-Dampfboote	—	130	—	14	—	144	—	- 461
Sihlthalbahn	—	3,731	—	17	—	3,748	—	+ 1,995
Bayern und Österreich	7	-	6	41	13	41	- 9	- 19
Total des Transitverkehrs	75,019	190,499	80,887	337,362	155,906	527,861	+ 9,131	- 363
Gesamttotal	786,337	534,727	748,865	1,338,319	1,535,202	1,873,046	+ 96,911	+ 65,244

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
					Übertrag	8,880,071	124,013,689	1,084,878	24,864,844
1	2,959	2,959	1,454	1,454	41	25,276	1,036,316	18,947	776,827
2	71,181	142,362	10,464	20,928	42	17,184	721,728	12,782	536,844
3	253,391	760,173	16,821	50,463	43	49,816	2,142,088	11,970	514,710
4	594,211	2,376,844	26,682	106,728	44	14,982	659,208	16,965	746,460
5	1,183,821	5,919,105	15,899	79,495	45	21,795	980,775	72,513	3,263,085
6	468,741	2,812,446	44,944	269,664	46	18,246	839,316	143,543	6,602,978
7	559,138	3,913,966	20,207	141,449	47	18,627	875,469	7,110	334,170
8	422,366	3,378,928	23,016	184,128	48	7,804	374,592	8,826	423,648
9	520,048	4,680,432	26,881	241,929	49	18,238	893,662	62,262	3,050,838
10	250,554	2,505,540	11,348	113,480	50	287,877	14,393,850	156,125	7,806,250
11	451,914	4,971,054	28,920	318,120	51	15,293	779,943	25,666	1,308,966
12	225,796	2,709,552	13,595	163,140	52	17,126	890,552	30,338	1,577,576
13	307,847	4,002,011	15,334	199,342	53	8,559	453,627	8,248	437,144
14	244,750	3,426,500	22,319	312,466	54	18,409	994,086	14,162	764,748
15	148,246	2,223,690	51,966	779,490	55	9,700	533,500	5,802	319,110
16	167,810	2,684,960	10,200	163,200	56	28,946	1,620,976	29,404	1,646,624
17	226,267	3,846,539	16,335	277,695	57	99,037	5,645,109	26,205	1,493,685
18	207,430	3,733,740	16,854	303,372	58	71,806	4,164,748	22,207	1,288,006
19	133,413	2,534,847	17,491	332,329	59	5,817	343,203	10,620	626,580
20	64,145	1,282,900	16,498	329,960	60	10,068	604,080	3,918	235,080
21	233,354	4,900,434	14,372	301,812	61	2,557	155,977	6,337	386,557
22	96,555	2,124,210	50,127	1,102,794	62	16,047	994,914	9,307	577,034
23	226,442	5,208,166	29,250	672,750	63	2,893	182,259	14,368	905,184
24	75,764	1,818,336	31,786	762,864	64	6,144	393,216	5,606	358,784
25	182,370	4,559,250	21,177	529,425	65	9,643	626,795	9,041	587,665
26	61,326	1,594,476	8,764	227,864	66	8,372	552,552	5,507	363,462
27	511,928	13,822,056	56,450	1,524,150	67	137,329	9.201,043	28,753	1,926,451
28	115,121	3,223,388	34,307	960,596	68	2 239	152,252	8,486	577,048
29	64,013	1,856,377	17,079	495,291	69	26,981	1,861,689	10,274	708,906
30	166,628	4,998,840	34,668	1,040,040	70	4,768	333,760	41,975	2,938,250
31	82,389	2,554,059	11,562	358,422	71	9,470	672,370	10,282	730,022
32	215,585	6,898,720	185,433	5,933,856	72	6,600	475,200	19,916	1,433,952
33	35,129	1,159,257	24,321	802,593	73	8,525	622,325	23,079	1,684,767
34	92,403	3,141,702	48,992	1,665,728	74	9,926	734,524	9,214	681,836
35	22,267	779,345	26,279	919,765	75	1,837	137,775	4,270	320,250
36	31,028	1,117,008	14,262	513,432	76	31,837	2,419,612	3,899	296,324
37	15,789	584,193	7,167	265,179	77	10,845	835,065	38,446	2,960,342
38	37,504	1,425,152	24,539	932,482	78	1,076	83,928	6,852	534,456
39	77,748	3,032,172	17,631	687,609	79	3,234	255,486	13,457	1,063,103
40	32,700	1,308,000	19,484	779,360	80	1,883	150,640	3,174	253,920
Übertrag	8,880,071	124,013,689	1,084,878	24,864,844	Übertrag	9,946,883	183,801,899	2,044,734	77,906,486

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	9,946,883	183,801,899	2,044,734	77,906,486	Übertrag	10,148,028	202,609,056	2,307,263	103,536,349
81	12,395	1,003,995	7,420	601,020	121	237	28,677	2,123	256,883
82	4,190	343,580	3,776	309,632	122	868	105,896	3,593	438,346
83	46,987	3,899,921	34,612	2,872,796	123	372	45,756	376	46,248
84	3,304	277,536	5,739	482,076	124	8,290	1,027,960	4,681	580,444
85	3,252	276,420	3,528	299,880	125	3,612	451,500	1,443	180,375
86	1,817	156,262	7,847	674,842	126	384	48,384	77,239	9,732,114
87	927	80,649	4,062	353,394	127	215	27,305	4,557	578,739
88	3,336	293,568	1,612	141,856	128	1,189	152,192	711	91,008
89	25,709	2,288,101	20,914	1,861,346	129	188	24,252	157	20,253
90	340	30,600	3,466	311,940	130	183	23,790	766	99,580
91	2,810	255,710	3,617	329,147	131	125	16,375	1,300	170,300
92	6,364	585,488	963	88,596	132	5,690	751,080	24	3,168
93	1,282	119,226	5,767	536,331	133	1,251	166,383	16,841	2,239,853
94	11,875	1,116,250	7,520	706,880	134	224	30,016	564	75,576
95	2,152	204,440	1,806	171,570	135	34	4,590	62	8,370
96	1,152	110,592	2,180	209,280	136	450	61,200	1,027	139,672
97	11,150	1,081,550	12,459	1,208,523	137	132	18,084	784	107,408
98	292	28,616	1,765	172,970	138	323	44,574	80	11,040
99	303	29,997	10,421	1,031,679	139	555	77,145	909	126,351
100	1,754	175,400	7,736	773,600	140	311	43,540	5,025	703,500
101	3,220	325,220	4,160	420,160	141	153	21,573	528	74,448
102	5,122	522,444	789	80,478	142	41	5,822	5	710
103	285	29,355	2,913	300,039	143	138	19,734	135	19,305
104	682	70,928	2,100	218,400	144	106	15,264	762	109,728
105	1,367	143,535	30,748	3,228,540	145	21	3,045	2	290
106	6,731	713,486	3,814	404,284	146	3,575	521,950	511	74,606
107	23,660	2,531,620	28,689	3,069,723	147	214	31,458	526	77,322
108	1,953	210,924	6,732	727,056	148	75	11,100	74	10,952
109	1,155	125,895	1,552	169,168	149	74	11,026	13	1,937
110	920	101,200	6,419	706,090	150	4,226	633,900	6,098	914,700
111	4,177	463,647	1,107	122,877	151	367	55,417	54	8,154
112	257	28,784	1,085	121,520	152	201	30,552	70	10,640
113	2,593	293,009	1,337	151,081	153	10	1,530	11	1,683
114	2,393	272,802	3,186	363,204	154	20	3,080	275	42,350
115	300	34,500	10,380	1,193,700	155	46	7,130	54	8,370
116	637	73,892	2,955	342,780	156	433	67,548	264	41,184
117	1,678	196,326	532	62,244	157	13	2,041	177	27,789
118	1,181	139,358	1,519	179,242	158	200	31,600	130	20,540
119	829	98,651	4,321	514,199	159	1	159	3	477
120	614	73,680	981	117,720	160	2	320	—	—
Übertrag	10,148,028	202,609,056	2,307,263	103,536,349	Übertrag	10,182,577	207,232,004	2,439,217	120,590,762

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	10,182,577	207,232,004	2,439,217	120,590,762
161	33	5,313	262	42,182
162	1	162	17	2,754
163	4	652	—	—
164	484	79,376	249	40,836
165	115	18,975	3	495
166	1	166	5	830
167	12	2,004	7	1,169
168	38	6,384	15	2,520
169	568	95,992	2	338
170	5	850	9	1,530
171	—	—	3	513
172	—	—	2	344
173	6	1,038	2	346
174	1	174	1	174
175	—	—	—	—
176	1	176	—	—
177	—	—	—	—
178	—	—	—	—
179	—	—	—	—
180	—	—	—	—
Übertrag	10,183,846	207,443,266	2,439,794	120,684,793

Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	10,183,846	207,443,266	2,439,794	120,684,793
181	—	—	—	—
182	—	—	—	—
183	—	—	—	—
184	—	—	—	—
185	—	—	—	—
186	1	186	—	—
187	—	—	—	—
188	—	—	—	—
189	—	—	—	—
190	—	—	—	—
191	—	—	—	—
192	29	5,568	—	—
193	—	—	—	—
194	—	—	—	—
195	—	—	—	—
196	—	—	—	—
197	—	—	—	—
198	—	—	—	—
199	—	—	—	—
200	—	—	—	—
210	47	9,870	—	—
224	1	224	—	—
Total	10,183,924	207,459,114	2,439,794	120,684,793

8. Verkehr nach Warengattungen.

	1893	1894	Gegenüber 1893 mehr	Gegenüber 1893 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	231,796	212,824	—	18,972
2. Mehl und Mühlenfabrikate	58,494	57,858	—	636
3. Kartoffeln	23,076	26,789	3,713	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	8,521	9,699	1,178	—
5. Baumfrüchte	43,292	31,581	—	11,711
6. Weintrauben zur Weinbereitung	3,716	3,725	9	—
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildbret	5,391	6,227	836	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	15,107	16,295	1,188	—
9. Eier	5,184	7,024	1,840	—
10. Kaffee	4,233	3,801	—	432
11. Kaffee-Surrogate	4,043	3,965	—	78
12. Zucker, raffiniert	38,282	44,734	6,452	—
13. Rohzucker	813	1,043	230	—
14. Tabak, roh und fabriziert	2,843	2,746	—	97
	444,791	*428,311*	—	*16,480*
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich kondensierte	22,814	29,625	6,811	—
16. Wein und Most, Speiseessig	70,867	70,722	—	145
17. Bier	29,694	30,969	1,275	—
18. Branntwein und Liqueur	2,480	2,629	149	—
19. Mineralwasser	2,784	3,247	463	—
	128,639	*137,192*	*8,553*	—
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrat und Effekten	20,266	21,951	1,685	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	3,078	3,156	78	—
	23,344	*25,107*	*1,763*	—
	596,774	**590,610**	—	**6,164**
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	52,591	49,870	—	2,721
23. Torf	5,517	5,450	—	67
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	418,028	422,584	4,556	—
	476,136	**477,904**	**1,768**	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	125,030	137,214	12,184	—
26. Backsteine, Ziegel	65,014	75,159	10,145	—
27. Dachschiefer	4,489	4,729	240	—
28. Kalksteine, Gipssteine	8,618	10,774	2,156	—
29. Kalk und Gips	46,865	51,550	4,685	—
30. Cement, Trass	58,333	66,992	8,659	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	7,000	10,457	3,457	—
32. Asphalt	7,082	6,403	—	679
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	11,995	11,791	—	204
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen	127,779	143,582	15,803	—
	462,205	**518,651**	**56,446**	—
Übertrag	**1,535,115**	**1,587,165**	**52,050**	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1893	1894	Gegenüber 1893 mehr	Gegenüber 1893 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,535,115**	**1,587,165**	**52,050**	—
D. **Metallindustrie:**				
35. Eisen, roh und alt, Erze	41,409	45,378	3,969	—
36. Eisen, fabriziert (Art. des Sp.-Tarifs II)	69,891	74,835	4,944	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	16,786	17,132	346	—
38. Eisenwaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	25,239	27,354	2,115	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	7,262	7,953	691	—
40. Maschinen, zusammengesetzte	7,609	8,604	995	—
41. Maschinenteile	33,900	38,047	4,147	—
E. **Textilindustrie:**	**202,096**	**219,303**	**17,207**	—
a) in Baumwolle.				
42. Baumwolle, roh	19,943	21,939	1,996	—
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	33,998	34,550	552	—
44. Baumwollstoffe und -Waren	20,444	21,095	651	—
45. Baumwollabfälle	7,308	7,159	—	149
b) in Leinen, Hanf, etc.	*81,693*	*84,743*	*3,050*	—
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	3,232	3,535	303	—
47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs, Hanf, etc.	4,399	4,431	32	—
c) in Seide.	*7,631*	*7,966*	*335*	—
48. Seidenabfälle, Cocons	414	440	26	—
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	10,026	11,437	1,411	—
d) in Wolle.	*10,440*	*11,877*	*1,437*	—
50. Wolle, roh und Wollabfälle	4,029	4,168	139	—
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaren	6,801	6,113	—	688
	10,830	*10,281*	—	*549*
F. **Gerberei:**	**110,594**	**114,867**	**4,273**	—
52. Felle und Häute	6,687	6,967	280	—
53. Rinde	7,616	8,034	418	—
54. Gerbstoffe	542	1,007	465	—
55. Leder und Lederwaren	6,630	7,319	689	—
G. **Glas- und Thonwarenfabrikation:**	**21,475**	**23,327**	**1,852**	—
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	3,823	4,362	539	—
57. „ , Hohlglaswaren (Sp.-Tarif II)	6,824	9,429	2,605	—
58. Thonwaren (Sp.-Tarif II)	4,957	5,311	354	—
59. Thonröhren aller Art	3,720	3,911	191	—
H. **Papierfabrikation:**	**19,324**	**23,013**	**3,689**	—
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papierspäne	17,322	18,882	1,560	—
61. Papier und Karton (A. u. B)	11,271	12,525	1,254	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	5,998	6,388	390	—
I. **Strohindustrie.**	**34,591**	**37,795**	**3,204**	—
63. Strohwaren aller Art	594	663	69	—
Übertrag	**1,923,789**	**2,006,133**	**82,344**	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1893	1894	Gegenüber 1893 mehr	Gegenüber 1893 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	**1,923,789**	**2,006,133**	**82,344**	—
K. Holzindustrie.				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	30,576	31,795	1,219	—
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	3,997	5,099	1,102	—
66. Holzwaren	7,810	8,701	891	—
	42,383	**45,595**	**3,212**	—
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaren	5,649	6,543	894	—
68. Farbholz	1,429	1,335	—	94
69. Farberden	1,988	1,378	—	610
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	6,594	8,168	1,574	—
71. Soda	11,160	11,874	714	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	18,533	17,541	—	992
73. Säuren, Laugen, Beizen	14,727	16,876	2,149	—
74. Weinstein und Weinhefe	335	290	—	45
75. Fett und Fettwaren, Seifen, Kerzen	12,285	12,457	172	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	2,080	2,187	107	—
77. Stärke, Stärkemehl	4,271	4,276	5	—
78. Chinarinde	8	4	—	4
79. Mineralöle (Petroleum)	26,444	29,068	2,624	—
80. Vegetabilische Öle	8,537	8,656	119	—
81. Harz, Teer, Harz- und Teerprodukte	6,327	6,037	—	290
82a. Schwefel	1,384	1,342	—	42
82b. (95.) Zündwaren	811	1,044	233	—
83. Sprit	8,224	7,516	—	708
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	39,570	42,316	2,746	—
85. Eis	3,483	3,087	—	396
86. Heu und Stroh	32,462	19,680	—	12,782
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	4,350	3,099	—	1,251
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	3,415	3,194	—	221
89. Düngmittel aller Art	59,843	62,494	2,651	—
	273,909	**270,462**	—	**3,447**
M. Hülfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	13,162	14,329	1,167	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	23,605	25,224	1,619	—
	36,767	**39,553**	**2,786**	—
N. Nicht rubrizierte Waren:				
92. Einzelsendungen	8,280	8,750	470	—
93. Sammelladungen	16,368	15,195	—	1,173
94. Übrige Wagenladungen	4,482	4,497	15	—
	29,130	*28,442*	—	*688*
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*41,071*	*49,609*	*8,538*	—
Total	**70,201**	**78,051**	**7,850**	—
Gesamttotal	**2,347,049**	**2,439,794**	**92,745**	—

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer: Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	113,000	—	29,000	5.52	—	15.95	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	6.04	—	16.59	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	5.02	—	13.32	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	5.08	—	14.67	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	5.20	—	15.25	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	5.32	—	14.56	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	5.20	—	12.92	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	5.10	—	12.35	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	5.17	49.16	12.84	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5.10	50.62	12.27	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	4.72	49.13	11.25	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	4.95	49.00	10.80	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	4.93	50.40	11.60	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	4.83	49.80	10.20	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	4.67	50.20	11.00	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	4.72	48.00	10.80	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	4.38	51.40	10.40	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	4.43	53.20	10.00	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	4.44	53.20	10.00	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	4.36	52.00	9.80	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	4.28	51.40	10.00	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4.18	53.20	9.80	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	4.46	53.66	10.04	5. 42	17.68	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	10.37	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	10.39	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	10.27	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	10.27	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	10.11	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	9.79	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	9.47	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	9.13	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	9.26	4. 86	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	9.12	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.77	4. 87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685
1889	564	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.92	5. 00	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685
1890	564	250,947	1,387	180,508	4.45	56.43	9.09	4. 80	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616
1891	567	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	9.09	4. 55	18.01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651
1892	633	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	9.24	4. 32	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522
1893	633	290,934	1,688	186,967	4.33	55.88	9.10	4. 47	18.06	12,585	943	533	17,018	31,079	1,791
1894	662	313,524	1,747	182,386	4.25	56.48	9.18	4. 33	17.92	13,332	986	631	16,731	31,680	1,728

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 685 Kilometer, sondern auch die Linien Brugg-Basel mit 58 und Koblenz-Stein mit 26 Kilometer. Die absolute kilometrische Bahnlänge dieses Betriebsnetzes betrug 769, die durchschnittliche 746 Kilometer.

1. Ausgaben.

1893				1894		
Betriebene Bahnlänge 717 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 746 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
525,783	45	3.77	I. Allgemeine Verwaltung	555,288	50	3.94
2,863,392	76	20.53	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,684,198	08	19.07
4,306,027	67	30.87	III. Expeditions- und Zugsdienst	4,690,984	93	33.33
4,633,327	65	33.20	IV. Fahrdienst	4,416,058	77	31.38
1,621,309	32	11.63	V. Verschiedene Ausgaben	1,728 523	69	12.28
13,949,840	85	100	. . . . . Totalausgaben	14,075.053	97	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres erzeigt eine Vermehrung von Fr. 125,213. 12 Cts., wozu die Erklärung nachstehend bei den einzelnen Kapiteln gegeben wird.

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 29,505. 05 Cts., welche wesentlich durch vermehrte Sitzungsgelder des Verwaltungsrates, Stellvertretungskosten für ein erkranktes Direktionsmitglied, durch Eröffnung neuer Linien notwendig gewordene Vermehrung des Personals auf verschiedenen Centralbureaux, durch die Kosten zweier ausserordentlicher Generalversammlungen, Gehaltsaufbesserungen, Mehrkosten des Geschäftsberichtes wegen Beigabe von Plänen und Vermehrung der Druckkosten für Erlass neuer Reglemente entstanden ist.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Auf diesem Titel sind Fr. 179,194. 68 Cts. weniger verausgabt worden. Während nämlich für Vermehrung des Personals infolge Eröffnung neuer Linien rund Fr. 66,000 mehr verausgabt werden mussten, erzeigen die Kapitel B (Bahnunterhalt) und C (Oberbauerneuerung) erhebliche Minderausgaben; über die Verminderung der Oberbauerneuerung siehe die nachstehenden nähern Angaben.

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

von Profil	II	Eisenschienen auf Profil V	Stahlschienen und eiserne Schwellen	1948	*m.*
„ „	III	„ „ „ V	„ „ „ „	1463	„
„ „	S. N. B.	„ „ „ V	„ „ „ „	5324	„
„ „	V	„ „ „ V	„ „ „ „	8642	„
„ „	N. L.	„ „ „ V	„ „ „ „	288	„
„ „	II	„ „ „ V	„ „ neue Holzschwellen	174	„
„ „	III	„ „ „ V	„ „ „ „	39	„
„ „	S. N. B.	„ „ „ V	„ „ „ „	150	„
„ „	V	„ „ „ V	„ „ „ „	444	„
„ „	N. L.	„ „ „ V	„ „ „ „	2659	„
			Übertrag	21,131	*m.*

												Übertrag	21,131 *m.*
von	Profil	II	Eisenschienen	auf	Profil	V	Eisenschienen	m.	Belassung	d.	Holzschwellen	595	„
„	„	II	„	„	„	V	Stahlschienen	„	„	„	„	201	„
„	„	III	„	„	„	V	„	„	„	„	„	567	„
„	„	V	„	„	„	V	„	„	„	„	eis. Schwellen	782	„
„	„	V	Stahlschienen mittelgute	„	„	V	„	neue, und eiserne Schwellen				1921	„
„	„	V	„ „	„	„	V	„	„	„	neue Holzschwellen		504	„
			Zusammen Haupt- und Nebengeleise einschliesslich 80 Weichenverbindungen									. . 25,701	*m.*
												(1893: 41,826	„)

Nach dieser Übersicht sind die Geleiseumbauten im Berichtsjahr bedeutend geringer gewesen, als im Jahr 1893, hauptsächlich deshalb, weil im Jahr 1893 die Strecke Glattbrugg-Oberglatt von Profil II auf das stärkere Profil V umgebaut werden musste, daher mittelgute Schienen mehr gewonnen wurden, als für die Einzelnauswechslung im Jahre 1893 nötig war.

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

Schienen vom Normalprofil V	711,010 *m* Geleise	=	85.5 %
„ von andern Profilen	120,534 *m* „	=	14.5 %

Von den 711,010 *m* Geleise vom Normalprofil V bestehen aus:

Stahlschienen	648,270 *m*	=	91.2 %
Eisenschienen	129,616 *m*	=	8.8 %

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 381,618 *m* = 45.7 %.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 384,957. 26 Cts. Dieselbe ist entstanden durch Personalvermehrung infolge Eröffnung der neuen Linien sowie infolge Anwachsens des Verkehrs und Vermehrung der Züge auf dem alten Netz, speziell beim Zugspersonal durch Aufstellung eines neuen Regulativs für Berechnung der Nebenbezüge, welches demselben eine erhebliche Besserstellung brachte (Erhöhung des Kilometergeldes und Aussetzung einer fixen Zulage für den Wegfall des Kilometergeldes an Rasttagen), sodann durch Mehrkonsum von Gas und Wasser in den Bahnhöfen Zürich und Winterthur und durch Preisaufschlag für den Wasserkonsum im Bahnhof Zürich, endlich durch Gehaltserhöhungen.

IV. Fahrdienst. Dieser Titel figuriert mit einer Ausgabenverminderung von Fr. 217,268. 88 Cts. Sonst weisen die Kapitel für Personal, Material, Beleuchtung und Reinigung zusammengerechnet eine bedeutende Ausgabenvermehrung auf, dagegen erscheint das Kapitel Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials mit einem noch grösseren Minus. Entsprechend der Vermehrung der Fahrleistungen, welche teils durch die Inbetriebsetzung der rechtsufrigen Zürichseebahn und der Strecke Etzweilen-Feuerthalen, teils durch allgemeine Verkehrszunahme eingetreten ist, und worüber detaillierte Angaben unter dem nachfolgenden Kapitel „Statistik des Betriebsdienstes“ enthalten sind, haben naturgemäss auch die Ausgaben für Personal und Material sich erhöht. Der Kohlenverbrauch ist kilometrisch ebenfalls etwas gestiegen, wie das im letztjährigen Geschäftsbericht vorausgesagt wurde, auf welchen wir hiemit verweisen; ebenso ist der Verbrauch an Schmier- und Putzmaterialien kilometrisch um eine Kleinigkeit gestiegen, was auf die durch die Vermehrung der Fahrleistungen notwendig gewordene Einstellung neuer ungeschulter Heizer zurückgeführt werden muss.

Was die bedeutend verminderten Ausgaben für Unterhalt des Rollmaterials betrifft, so werden diese mit den namhaften Neuanschaffungen der letzten Jahre und die ebenfalls bedeutend reduzierten Ausgaben für Erneuerung desselben mit den verminderten Abschreibungen begründet.

V. Verschiedene Ausgaben. Die Mehrausgabe gegen 1893 beträgt Fr. 107,214. 37 Cts. und verteilt sich in der Hauptsache auf folgende Kapitel: V A 3 Pacht- und Mietzinse für Rollmaterial Fr. 27,839. 09 Cts. infolge der auf Seite 49 nachgewiesenen Zunahme des Durchlaufs fremder Wagen auf den Nordostbahnlinien. Eine weitere Mehrausgabe ergibt sich auf Kapitel V C 6 Steuern und Abgaben mit Fr. 80,364. 74 Cts., wovon Fr. 35,250 auf die Konzessionsgebühr an den Bund pro 1893 fallen, da dieselbe Fr. 69,700, gegen Fr. 34,450 im Vorjahr betrug, und Fr. 34,286 auf die von der Stadt Zürich verlangte Nachsteuer pro 1893 und die um Fr. 9,065. 20 Cts. grössere Steuerquote pro I. Semester 1894 zufolge Erhöhung des steuerbaren Vermögens unserer Gesellschaft durch die Steuerbehörde, wogegen indes — wie bereits an anderer Stelle erwähnt — Berufung eingelegt worden ist.

Die Mehrausgabe von Fr. 17,006. 87 Cts. auf Kapitel V C 7, „Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse" ist vorwiegend durch den Zuwachs der Mitglieder veranlasst.

Diesen Mehrausgaben gegenüber weist das Kapitel V C 3 „Unfallversicherungen und Entschädigungen" ein beträchtliches Minus von Fr. 61,629. 32 Cts. aus.

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

	1893	1894
Übertrag von 1893	348 Fälle	139 Fälle
Neu hier angebracht	1,483 „	1,898 „
Von fremden Bahnen überwiesen	719 „	806 „
Total	2,550 Fälle	2,843 Fälle
Erledigt wurden im Berichtsjahre	2,268 „	2,735 „
Unerledigt blieben	282 Fälle	108 Fälle

	1893	1894
Die von der Nordostbahn teils an die Reklamanten, teils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V. c. 4 beziffern sich auf	Fr. 34,971. 83 Cts.	Fr. 53,968. 33 Cts.
Davon sind abzurechnen an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös aus beschädigten und unbezogenen Gütern	„ 14,753. 56 „	„ 36,545. 77 „
Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von . . .	Fr. 20,218. 27 Cts.	Fr. 17,422. 56 Cts.
gegenüber der reklamierten Summe von	. . . . .	Fr. 123,775. — Cts.

An den Bruttoausgaben partizipieren:	1893	1894
a) Gänzlicher Verlust	Fr. 3,694. 02 Cts.	Fr. 4,340. 39 Cts.
b) Beschädigungen	„ 22,302. 08 „	„ 43,642. 31 „
c) Verspätungen	„ 8,975. 73 „	„ 5,965. 63 „
Total	Fr. 34,971. 83 Cts.	Fr. 53,968. 33 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:		
a) Getreide	Fr. 6,557. 90 Cts.	Fr. 2,074. 05 Cts.
b) Mehl	„ 907. 16 „	„ 1,237. 16 „
c) Wein	„ 4,581. — „	„ 3,762. 82 „
d) Sprit und Öl	„ 2,542. 56 „	„ 3,019. 59 „
e) Kolonialwaren	„ 5,240. 31 „	„ 12,112. 77 „
f) Eisenwaren	„ 2,873. 74 „	„ 3,941. 99 „
g) Baumwollwaren	„ 4,575. 84 „	„ 18,902. 28 „
h) Holzwaren	„ 1,338. 45 „	„ 1,988. 18 „
i) Glaswaren	„ 1,106. 08 „	„ 1,405. 82 „
k) Diverse	„ 5,054. 64 „	„ 4,941. 62 „
l) Personenverkehr	„ 194. 15 „	„ 581. 35 „
Total	Fr. 34,971. 83 Cts.	Fr. 53,968. 33 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Betriebsjahre wurden 14 Personenzugslokomotiven der Serie A^{2T} Compound (Nr. 57—70) und 5 Rangierlokomotiven der Serie F^3 (Nr. 253—257) dem Betriebe übergeben; es waren somit zu Ende des Berichtjahres 192 Lokomotiven vorhanden, d. h. 19 Stück mehr als im Vorjahr.

Leistungen. Von den Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 160 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteinteilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschungen, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangierdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv Dienst leistend, waren 140, wovon 111 im Strecken- und 29 im Rangierdienst. Jene 160 Lokomotiven haben im ganzen 6,915,758 Kilometer, nämlich im Fahrdienst* 5,870,918 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 *km* berechnet) 1,044,840 zurückgelegt (1893: 6,442,287 Kilometer, wovon 5,486,139 im Fahr- und 956,148 im Rangierdienst). Durchschnittlich waren in der Werkstätte 12 Lokomotiven.

* Die vom 1. Mai bis 31. Dezember in den Schnellzügen 73 und 78 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (28,036) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

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

Bahnstrecke	Art der Züge	Fahrplanmässige Zugskilometer	Extrazugs-Kilometer	Total der Zugskilometer	Vorspann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-transport-Kilometer	Leerfahrten-Kilometer	Total der Kilometer
Stamm-Netz	Schnell- und Personenzüge	2,874,395	16,016	2,890,411	289,065	4,311,119	18,017	38,272	**4,367,408
	Gemischte Züge	270,386	—	270,386					
	Güterzüge	610,757	250,500	861,257					
	Total	*3,755,538*	*266,516*	*4,022,054*					
Altstetten-Zug-Luzern	Schnell- und Personenzüge	373,751	3,174	376,925	35,772	539,799	—	3,126	542,925
	Gemischte Züge	—	—	—					
	Güterzüge	86,641	40,461	127,102					
	Total	*460,392*	*43,635*	*504,027*					
Bötzbergbahn . . .	Schnell- und Personenzüge	280,691	1,871	282,562	44,642	648,047	—	3,028	651,075
	Gemischte Züge	56,213	—	56,213					
	Güterzüge	193,683	70,947	264,630					
	Total	*530,587*	*72,818*	*603,405*					
Koblenz-Stein . . .	Schnell- und Personenzüge	76,300	—	76,300	261	105,487	—	26	105,513
	Gemischte Züge	19,075	—	19,075					
	Güterzüge	9,511	340	9,851					
	Total	*104,886*	*340*	*105,226*					
Stadelhofen - Rapperswil	Schnell- und Personenzüge	147,648	3,151	150,799	5,260	178,434	—	1,675	180,109
	Gemischte Züge	—	—	—					
	Güterzüge	21,252	1,123	22,375					
	Total	*168,900*	*4,274*	*173,174*					
Etzweilen-Feuerthalen	Schnell- und Personenzüge	7,320	—	7,320	—	9,150	—	—	9,150
	Gemischte Züge	1,830	—	1,830					
	Güterzüge	—	—	—					
	Total	*9,150*	—	*9,150*					
Führung der Arlbergzüge		13,519	—	13,519	—	13,519	—	—	13,519
Aushülfe an schweizerische Bahnen* . .		44	—	44	717	761	—	458	1,219
Total** 1894		5,043,016	387,583	5,430,599	375,717	5,806,316	18,017	46,585	5,870,918
1893		4,611,517	421,205	5,032,722	371,727	5,404,449	15,816	65,874	5,486,139
plus 1894		431,499	—	397,877	3,990	401,867	2,201	—	384,779
minus „ . . .		—	43,622	—	—	—	—	19,289	—

* Infolge gegenseitigen Austausches sind in dieser Rubrik die von einer N. O. B.-Lokomotive auf der Sihlthalbahn ausgeführten Zugskilometer (2678) nicht inbegriffen, dagegen die von einer Sihlthalbahn-Lokomotive auf der N. O. B. ausgeführten Zugskilometer (2279) in den Totalkilometern des Stammnetzes enthalten.

** Die vom 1. Mai bis 31. Dezember in den Schnellzügen 73 und 78 durch Lokomotiven der V. S. B. ausgeführten Zugskilometer (28,036) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen.

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

		1893	1894
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr.	53,648,366	57,613,630
„ „ Tannenholz	Ster	1,423,5	1,501
Totalverbrauch (1 Ster Tannenholz zu 400 Kgr. Steinkohlen berechnet)	Kgr.	54,217,766	58,214,030
Verbrauch an Schmiermaterial	„	90,211	100,341
Kosten des Brennmaterials	Fr.	1,350,563. 94 Cts.	Fr. 1,461,997. 80 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„	2. 49 „	„ 2. 51 „
„ „ Schmiermaterials	„	37,814. 58 „	„ 41,966. — „
„ „ „ per 1 Kilogramm	Cts.	41,91	Cts. 41,82
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand .	Fr.	67,670. 98 Cts.	Fr. 74,549. 20 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	511,407. 82 „ *	„ 524,255. 26 „ *
Totalkosten	„	1,967,457. 32 „ *	„ 2,102,768. 26 „ *

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

		1893	1894
Verbrauch an Brennmaterial	Kgr.	6,701,300	7,297,000
„ „ Schmiermaterial	„	17,011	18,154
Kosten des Brennmaterials	Fr.	166,929. 36 Cts.	Fr. 183,258. 15 Cts.
„ „ Schmiermaterials	„	7,130. 66 „	„ 7,592. 61 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand .	„	8,582. 10 „	„ 9,720. 39 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten . . .	„	72,620. 45 „ *	„ 64,496. 15 „ *
Totalkosten	„	255,262. 57 „ *	„ 265,067. 30 „ *

* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 99,299.76 Cts. (1893 Fr. 63,695. 37 Cts.) inbegriffen.

Wagen. Bestand. Personenwagen. Zu Ende des Jahres war der Bestand der gleiche wie im Vorjahr, nämlich: 581 Stück mit 1341 Achsen und 24,345 Sitzplätzen.

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahr wurden 10 gedeckte und 3 offene alte und ausrangierte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, ferner 2 gedeckte und der Gastransportwagen vom Rollmaterial, weil für Spezialzwecke dienend, auf das Inventar für den Bahnunterhalt und bezw. Transportdienst übergetragen, dagegen 60 neue gedeckte Eilgutwagen (Serie G R1) angeschafft. Es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2913 Stück mit 5828 Achsen und einer Tragfähigkeit von 33,250,0 Tonnen
1893: 2869 „ „ 5740 „ „ „ „ „ 32,633,0 „

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

Leistungen: An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf den eigenen Linien:

	1893		1894	
Personenwagen	34,157,660		37,703,616	
Gepäck- und Güterwagen . .	24,379,557	58,537,217	25,098,175	62,801,791
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	6,099,269		7,080,049	
Gepäck- und Güterwagen . .	43,476,944	49,576,213	46,361,396	53,441,445
Total:		108,113,430		116,243,236

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	3,927,453		5,871,736	
Gepäck- und Güterwagen . .	59,720,411		62,117,388	
Schweizerische Bahnpostwagen .	5,544,188	69,192,052	6,023,602	74,012,726

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn: . . 127,729,269 136,814,517

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 18,736,9 Kilogramm, wofür Fr. 4,060. 06 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 18,360,8 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 3988. 13 Cts. im Vorjahr. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 7302 Achsenkilometer zurückgelegt. (1893 : 6956.)

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 433,860. 04 Cts. (1893 Fr. 548,755. 92 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 2,775. 88 Cts. (Fr. 14,560. 95 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Güterwagen verwendeten Fr. 64,414. 70 Cts. (1893 Fr. 140,097.70 Cts.), sowie die für neue Installationen verausgabten Fr. 65,315. 71 Cts., in welcher Summe Fr. 59,631. — Cts. für den Umbau von 20 Personenwagen inbegriffen sind.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst†							Rangierdienst	
	B^{2T}	A^2 und A^{2T}	A^3 u. A^{3T}	C^{2T} u. C^{3T}	E^2 u. F^3	Total 1893	Total 1894	1893	1894
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven . .	43	34	30	50	6	149	163	27	29
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen . . . . . Km.	1,550,266	1,151,367	1,387,253	1,608,469	108,710	5,404,449	5,806,065		
im Materialtransport . . . . „	1,660	7,413	285	8,116	543	15,816	18,017		
in Leerfahrten . . . . . „	27,600	2,128	3,259	13,328	521	65,874	46,836		
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	1,579,526	1,160.908	1,390,797	1,629,913	109,774	5,486,139	5,870,918	725,064	797,7[illegible]
„ „ Rangierkilom. der Zugslokom.	65.850	43,778	43,716	83,358	10,416			231,084	247,1[illegible]
Total Lokomotivkilometer:	1,645,376	1,204,684	1,434,513	1,713,271	120,190			956,148	1,044,8[illegible]
Im täglichen Durchschnitt 1894 exkl. Rangierkilom.	4,327.4	3,180.5	3,810.4	4,465.5	300,7		16,084.5		
Im täglichen Durchschnitt 1894 inkl. „	4,507 8	3,300.5	3,930.1	4,693.8	329,3				2,862.[illegible]
Im täglichen Durchschnitt 1893 exkl. „	4,392.1	2,517.6	3,252.5	4,652.8	215.5	15,030.5			
Im täglichen Durchschnitt 1893 inkl. „	4,543.1	2,634.9	3,357.3	4,900.7	227.4			2619.6	
Beförderte Wagenachsenkilometer . .	27,900,487	20,500,687	31,929,830	54,325,220	1,379,704	**127,377,521	**136,035,928		
per Fahrkilometer (exklusive Rangierkilometer) 1894	17.66	17.66	22.95	33.33	12.56	—	***23.241		
per Fahrkilometer (exklusive Rangierkilometer) 1893	17.91	17.11	22.17	32.81	11.09	***23.303			
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im ganzen exkl. Rangierkilom. . Kg.	12.418,478	9,913.525	13,752,230	19,047,223	731,227	52,026,344	55,862,683		
Verbrauch im ganzen inkl. Rangierkilom. . Kg.	12,931,945	10,284.520	14,181,669	20,015,960	799,936			*8.892.722	*9,648,3[illegible]
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. exkl. „ 1894 „	7.8622	8.5395	9.8880	11.686	6.6612		9.5151		
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. inkl. „ 1894 „	7.8595	8.5371	9.8860	11.683	6.6555				9.2[illegible]
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. exkl. „ 1893 „	8.1269	8.1061	9.8231	11.4511	5.5939	9.4832			
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 „	8.1211	8.0984	9.8176	11.4425	5.5847			9.3005	
Kosten im ganzen exkl. „ . . Fr.	311,879.95	248,970.12	345,376.03	478,355.38	18,364.17	1,295,975.63	1,402,945.65		
Kosten im ganzen inkl. „ . . Fr.	324,775.25	258,287.35	356,161 05	502,684.41	20,089.74			*221,517.67	*242,517.[illegible]
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1894 Cts.	19.7451	21.4461	24.8329	29.3485	16.7290		23.8965		
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1894 Cts.	19.7386	21.4402	24.8280	29.3406	16.7149				23.1911
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1893 „	20.2416	20.1969	24.4694	28.5249	13.9343	23.6227			
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 „	20.2266	20,1723	24.4557	28.5028	13,9115			23.1677	
c) Übrige Unterhaltskosten.									
Verbrauch an Schmiermat. exkl. Rangier-Km. . Kg.	22,876	20,348	22,907	28,434	1,723	86,565	96.288		
Verbrauch an Schmiermat. inkl. Rangier-Km. . Kg.	23,828	21,115	23,626	29,886	1,886			*20.657	*22.207
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. exkl. „ 1894 „	0.014483	0.0175276	0.016470	0.017445	0.015695		0.016401		
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. inkl. „ 1894 „	0.014482	0.0175274	0.016469	0.017443	0.015691				0.0212[illegible]
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. exkl. „ 1893 „	0.014225	0.01619	0.01588	0.017089	0.01271	0.0157			
Verbrauch p. Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 „	0.401220	0.01618	0.01587	0.017080	0.01270			0.0216	
Kosten des Schmierm. exkl. „ . . Fr.	9,567.51	8,510.22	9,580.48	11,892.08	720.61	36,286.25	40,270.90		
Kosten des Schmierm. inkl. „ . . Fr.	9,965.67	8,831.—	9,881.19	12,499.36	788.78			*8,658.99	*9,287.[illegible]
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1894 Cts.	0.6057	0.73307	0.68885	0.7296	0.6564		0.6859		
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1894 Cts.	0.6056	0.73306	0.68882	0.7295	0.6562				0,8889
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1893 „	0.5962	0.6789	0.6657	0 7163	0.5328	0,6614			
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 „	0.5960	0.6785	0.6654	0.7159	0.5327			0.9056	
Kosten für Beleuchtg., Reinigungsmat., Verpackung, Wasserpumpen und Streusand exkl. Rangier-Km. . Fr.	19,246.77	14,145.84	16,947.08	19,860.75	1,337.61	64,935.80	71,538.05		
Kosten für Beleuchtg., Reinigungsmat., Verpackung, Wasserpumpen und Streusand inkl. Rangier-Km. . Fr.	20,049.16	14,679.26	17,479.77	20,876.48	1,464.53			*11,317.28	*12,731.[illegible]
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomot. u. Tender exkl. Rangier-Km. . Fr.	142,669.31	60,205.83	118,517.62	172,520.27	8,745.87	490,522.00	502,658.90		
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomot. u. Tender inkl. Rangier-Km. . Fr.	148,617.17	62,476.09	122,242.89	181,343.40	9,575.71			*93,506.27	*86,092.[illegible]
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1894 Cts.	9.0324	5.1861	8.5215	10.5846	7.9671		8.5618		
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1894 Cts.	9.0324	5.1861	8.5215	10.5846	7.9671				8.2397
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1893 „	9.9627	6.0093	7.5305	10.4987	10.0289	8.941			
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 „	9.9627	6.0093	7.5305	10.4987	10.0289			9.768	
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmat., Beleuchtg., Verpackg., Wasserpumpen und Streusand, sow. für Erneuerung u. Reparaturen exkl. Rangier-Km. . Fr.	483,363.54	331,832.01	490,421.21	682,628.48	29,168.26	1,887,719.68	2,017,413.50		
Für Brenn-, Schmier- und Putzmat., Beleuchtg., Verpackg., Wasserpumpen und Streusand, sow. für Erneuerung u. Reparaturen inkl. Rangier-Km. . Fr.	503,407.25	344,273.70	505,764.90	717,403.65	31,918.76			*335,000.21	*350,422.[illegible]
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1894 Cts.	30.60	28.58	35.26	41.88	26.57		34.36		
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1894 Cts.	30.59	28.57	35.25	41.87	26.55				33.53
Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. „ 1893 „	31.98	28.06	33.84	40.92	25.67	34.408			
Kosten per Lokom.-Kilom. inkl. „ 1893 „	31.97	28.04	33.83	40.90	25.65			35.03	
Kosten p. Wagenachsenkilom. (exkl. Rangierkilom.) 1894 „	1.73	1.61	1.53	1.25	2.11		1.48	Für jeden einzelnen Tag: Fr. 960.0[illegible]	
Kosten p. Wagenachsenkilom. (exkl. Rangierkilom.) 1893 „	1.78	1.64	1.52	1.24	2.31	1.48		Fr. 917.81	

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

** In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer *nicht* inbegriffen: 1893 = 351,748; 1894 = 778,589.

*** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer *nicht* berücksichtigt, 1893 = 20,105.; 1894 = 13,519.

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

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	sechsrädrige	vierrädrige	Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im einzelnen: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im ganzen	per Bahnkilometer	per Achsenkilometer
										Tonnen				
1894	49	81	451	581	1341	1,377	7,387	15,581	24,345	16,985,307	208,563,785	225,549,092	302,336	5.176
1893	49	81	451	581	1341	1,379	7,399	15,581	24,359	15,225,172	181,227,773	196,452,945	274,002	5.158

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für Material	Kosten per Achskilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1894	44,783,665	208,302.01	0.465	2.360	43,575,352	5,968	1,293.13	0.1369	0.0029	72,426.48	0.166
1893	40,256,929	280,556.24	0.696	3.521	38,085,113	5,474	1,189.14	0.1437	0.0031	62,019.22	0.162

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Güterwagen sechsrädrige	Güterwagen vierrädrige	Totalzahl der Wagen	Totalzahl der Achsen	Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im ganzen	per Bahnkilomtr.	per Achsenkilomtr.
						Tonnen			Tonnen				
1894	81	2	2,831	2,914	5,830	33,265	3.2231	5.7084	155,559,348	306,996,024	462,555,372	620,047	4.961
1893	81	2	2,786	2,869	5,740	32,633	3.1971	5.6853	151,218,570	294,031,685	445,250,255	620,990	4.966

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten: im ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	Betreffnis per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1894	71,459,571	225,558.03	0.315	1.857	93,239,165	12,769	2,766.93	0.1369	0.0029
1893	67,856,501	268,199.68	0.395	2.291	89,644,156	12,886	2,798.99	0.1437	0.00312

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.			1892	1893	1894
(Während des ganzen Jahres betriebene Länge 1892: 702 Kilometer im Durchschnitt. 1893: 717 „ „ „ 1894: 746 „					
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer . . .	Fr.	18,994.60	19,455.84	18,867.36
	„ Zugskilometer . . .	„	2.76	2.77	2.59
	„ Nutzkilometer . . .	„	2.62	2.59	2.42
	„ Lokomotivkilometer .	„	2.58	2.54	2.39
	„ Wagenachskilometer .	Cts.	11.15	10.92	10.28
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer . . .	Fr.	695.96	733.31	744.35
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . .	„ „ . . .	„	3,919.47	3,993.57	3,598.12
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „ . . .	„	5,896.89	6,005.62	6,288.18
IV. Fahrdienst:					
Im ganzen	„ Bahnkilometer . . .	Fr.	6,136.60	6,462.10	5,919.65
	„ Zugskilometer . . .	Cts.	89.18	92.15	81.32
	„ Nutzkilometer . . .	„	84.77	85.81	76.06
	„ Lokomotivkilometer .	„	83.20	84.45	75.22
	„ Wagenachskilometer .	„	3.60	3.63	3.23
A. Personal	„ Zugskilometer . . .	„	24.48	25.35	25.41
	„ Nutzkilometer . . .	„	23.26	23.60	23.76
	„ Lokomotivkilometer .	„	22.84	23.23	23.50
	„ Wagenachskilometer .	„	0.98	0.99	1.01
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Zugskilometer . . .	„	35.78	33.91	34.17
	„ Nutzkilometer . . .	„	34.02	31.57	31.96
	„ Lokomotivkilometer .	„	33.38	31.07	31.61
	„ Wagenachskilometer .	„	1.45	1.34	1.36
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Zugskilometer . . .	„	28.19	32.31	21.22
	„ Nutzkilometer . . .	„	26.80	30.08	19.85
	„ Lokomotivkilometer .	„	26.30	29.60	19.63
	„ Wagenachskilometer .	„	1.14	1.27	0.84
D. Sonstige Ausgaben	„ Zugskilometer . . .	„	0.73	0.58	0.52
	„ Nutzkilometer . . .	„	0.69	0.56	0.49
	„ Lokomotivkilometer .	„	0.68	0.55	0.48
	„ Wagenachskilometer .	„	0.03	0.03	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer . . .	Fr.	2,345.68	2,261.24	2,317.06

Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der älteren Jahresberichte unmöglich geworden. Um indessen weiter zurückgreifende Vergleichungen zu ermöglichen, wurden für die Jahre 1878 bis 1884 die Durchschnitts- und Verhältniszahlen nachträglich analog der vorstehenden Tabelle ermittelt; wir verweisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 56 und 57). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung teils undurchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den früheren Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen:

			1892	1893	1894
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. *b.* Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer	Fr.	1,193.63	1,154.85	928.45
	„ Nutzkilometer	Cts.	16.49	15.33	11.33
	„ Lokomotivkilometer	„	16.18	15.09	11.80
	„ Wagenachskilometer	„	0.70	0.65	0.51
IV. Fahrdienst. C. *b.* Erneuerung des Rollmaterials . . .	„ Bahnkilometer	Fr.	595.11	794.51	310.73
	„ Nutzkilometer	Cts.	8.22	10.55	3.99
	„ Lokomotivkilometer	„	8.07	10.38	3.95
	„ Wagenachskilometer	„	0.35	0.44	0.17
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	„ Bahnkilometer	Fr.	1,299.44	1,444.69	1,460.94
	„ Nutzkilometer	Cts.	17.95	19.19	18.77
	„ Lokomotivkilometer	„	17.62	18.89	18.56
	„ Wagenachskilometer	„	0.76	0.81	0.79
Im ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	3,088.18	3,394.05	2,700.12
	„ Nutzkilometer	Cts.	42.66	45.07	34.69
	„ Lokomotivkilometer	„	41.87	44.36	34.31
	„ Wagenachskilometer	„	1.81	1.90	1.47

		1892	1893	1894
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	Kilometer	702	717	746
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.4430	4.2679	4.1215
„ „ „ „	Personenwagenachsen	7.4130	7.2083	7.4088
„ „ „ „	Gepäck- und Güterwagenachsen	32.7468	32.6905	31.6906
„ „ „ „ im ganzen .	Wagenachsen	40.1898	39.8988	39.0994
„ „ „ „	Sitzplätze	138.2278	134.0119	134.5801
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	185.05	185.8511	179.1049
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.225	0.2343	0.2426
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.675	1.688	1.7976
„ „ „ „	Gepäck- und Güterwagenachsen	7.370	7.659	7.689
„ „ „ „ im ganzen	Wagenachsen	9.045	9.347	9.486
„ „ „ „	Sitzplätze	31.111	31.400	32.652
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	41.649	43.546	43.455
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.571	18.591	18.164
„ „ Gepäck- und Güterwagenachse fallen	Tonnen Tragkraft	5.6509	5.6852	5.6516
b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	38,628	38,347	38,208
	„ Tag „	105.54	105.06	104.68
Im Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	48,847	47,705	44,476
	„ Tag „	133.83	130.69	121.85
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	56,898	55,981	52,891
	„ Tag „	155.46	153.37	144.90
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt .	„ Jahr „	35,598	35,413	36,029
	„ Tag „	97.26	97.02	96.24
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		22.98	23.30	23.22
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	11.35	8.94	8.56
„ Zugskilometer	„	12.17	9.74	9.25
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.49	0.38	0.36
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	9.6892	9.4832	9.5151
„ Zugskilometer	„	10.3857	10.3376	10.2867
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.4221	0.4084	0.4106
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0167	0.0157	0.0164
„ Zugskilometer	„	0.0179	0.0172	0.0177
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.00072	0.00067	0.00070
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	25.3164	23.6227	23.8965
„ Zugskilometer	„	27.1364	25.7510	25.8340
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	1.1030	1.0174	1.0313

		1892	1893	1894
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer	Centimes	0.7334	0.6614	0.6859
„ Zugskilometer	„	0.7861	0.7210	0.7415
„ „ Putzmaterials „ Lokomotivkilometer	„	1.131	1.183	1.218
„ Zugskilometer	„	1.212	1.290	1.317
„ für Reparaturen, sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:				
per Bahnkilometer	Franken	2,842.24	2,632.80	2,704.30
„ Lokomotivkilometer	Centimes	38.53	34.40	34.36
„ Zugskilometer	„	41.30	37.50	37.14
„ Wagenachsenkilometer	„	1.68	1.48	1.48
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	16,108	15,931	16,241
und zwar jede Personenwagenachse	„	32,373	32,863	33,395
„ Gepäck- und Güterwagenachse	„	12,412	12,202	12,299
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von:				
Personenwagenachsen	„	141.78	145.52	160.03
Gepäck- Güter- und Bahnpostwagenachsen	„	323.78	342.54	342.42
Gesamtwagenachsen	„	465.56	488.06	503.46
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	46.91	45.82	45.90
„ fremde Wagen	„	53.09	54.18	54.09
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer	Centimes	0.0034	0.0031	0.0029
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	596.99	765.35	581.58
„ Wagenachse Ende Jahr	„	65.98	81.87	61.30
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.409	0.507	0.373
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	26.41	29.17	28.61
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	„	35.92	34.59	34.28

3. Chronologische Vergleichung

der

Betriebs-Ausgaben.

Chronologische Vergleichung

Betriebs-jahr	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugsdienst		
		Personal	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbauerneuerung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1878	536	812	162	974	1,467	869	586	86	3,008	5,302	487	5,789
1879	549	727	121	848	1,339	1,059	280 [1])	59	2,737	4,753	464	5,217
1880	607	615	122	737	1,172	1,039	481 [1])	49	2,741	4,173	409	4,582
1881	688	556	90	646	1,118	1,026	168 [1])	46	2,358	3,762	352	4,114
1882	689	540	91	631	1,126	1,145	360 [1])	58	2,689	3,910	401	4,311
1883	689	552	106	658	1,165	1,262	309 [1])	55	2,791	4,014	411	4,425
1884	689	556	93	649	1,163	800	928	68	2,959	3,785	403	4,188
1885	689	560	103	663	1,150	749	948	60	2,907	3,830	429	4,259
1886	689	557	98	655	1,159	807	911	57	2,934	3,932	454	4,386
1887	689	565	94	659	1,158	824	945	61	2,988	3,999	487	4,486
1888	689	575	112	687	1,159	938	802	60	2,959	4,190	461	4,651
1889	689	552	105	657	1,166	1,001	955	63	3,185	4,319	491	4,810
1890	689	597	108	705	1,254	1,075	968	73	3,370	4,647	550	5,197
1891	692	605	107	712	1,420	1,103	1,116	86	3,725	5,150	598	5,748
1892	702	595	101	696	1,434	1,202	1,194	90	3,920	5,302	595	5,897
1893	717	618	115	733	1,423	1,327	1,155	89	3,994	5,376	630	6,006
1894	746	620	124	744	1,456	1,115	929	98	3,598	5,655	633	6,288

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 Wagenmiete inbegriffen.

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

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben-Betreffnis per	
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				Im ganzen		
Personal	Material-verbrauch	Unterhalt des Roll-materials	Erneuerung des Roll-materials	Sonstige Aus-gaben	Total	Pacht- und Mietzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend-ungen aus Spezial-fonds	Total		Loko-motiv-kilometer	Wagen-achs-kilometer
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1,464	1,554	1,237	— [2]	8	4,263	1,054 [3]	313	26	1,393	15,427	2,81	10,08
1,243	1,383	1,191	— [2]	15	3,832	1,041 [3]	222	118	1,381	14,015	2,70	9,84
1,127	1,230	1,023	41 [2]	4	3,425	1,129 [3]	201	23	1,353	12,838	2,52	9,24
1,035	1,077	963	90 [2]	11	3,176	926 [3]	205	24	1,155	11,449	2,45	9,45
1,086	1,174	1,177	159 [2]	11	3,607	1,065 [3]	225	29	1,319	12,557	2,56	9,80
1,160	1,276	1,190	98 [2]	14	3,738	1,139 [3]	300	18	1,457	13,069	2,54	9,81
1,123	1,205	1,053	212	18	3,611	1,123 [3]	217	57	1,397	12,803	2,52	9,96
1,157	1,220	1,214	470	19	4,080	1,505 [3]	247	77	1,829	13,738	2,64	10,49
1,189	1,309	1,214	737	19	4,468	1,592 [3]	230	63	1,885	14,328	2,59	10,41
1,238	1,370	1,200	593	22	4,423	1,033	238	75	1,346	13,902	2,43	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,633	2,42	9,62
1,357	1,733	1,112	789	21	5,012	1,198	501	75	1,774	15,438	2,45	9,74
1,480	2,120	1,218	631	30	5,479	1,296	728	139	2,163	16,914	2,52	10,15
1,609	2,394	1,276	722	37	6,038	1,358	652	238	2,248	18,471	2,58	10,71
1,684	2,462	1,345	595	50	6,136	1,299	834	212	2,345	18,994	2,58	11,15
1,778	2,377	1,471	794	42	6,462	1,445	814	2	2,261	19,456	2,54	10,92
1,850	2,487	1,234	311	38	5,920	1,461	856	—	2,317	18,867	2,39	10,28

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1893		1894		Mehr resp. weniger gegenüber 1893	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes . . .	19,672,950	69	20,971,950	10	+ 1,298,999	41
Verschiedene Einnahmen	1,133,704	42	1,144,214	39	+ 10,509	97
	20,806,655	11	22,116,164	49	+ 1,309,509	38
Betriebsausgaben	12,114,489	15	12,118,589	97	+ 4,100	82
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	8,692,165	96	9,997,574	52	+ 1,305,408	56
oder: **1893** **1894**						
In Prozenten der Bruttoeinnahmen . . . . 41,77 % 45,20 %						
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge 662 Kil.) . . Fr. 13,731. 69 Fr. 15,102. 08						
„ Zugskilometer . . . . . „ 1. 99 „ 2. 12						
„ Nutzkilometer . . . . . „ 1. 86 „ 1. 98						
Ertrag verfügbarer Kapitalien	840,366	56	536,285	37	- 304,081	19
Zinse für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien . . .	801,565	90	580,090	55	- 221,475	35
Ertrag von Nebengeschäften	112,970	62	÷ 208,734	77	- 321,705	39
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,660,282	86	1,213,268	01	- 447,014	85
Betriebs-Subventionen	—	—	6,562	50	+ 6,562	50
Aus sonstigen Quellen	129,717	27	56,167	51	- 73,549	76
	12,237,069	17	12,181,213	69	- 55,855	48
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	25,202	92	48,042	34	+ 22,839	42
Abschreibungen	4,127	34	35,214	51	+ 31,087	17
Einlage in die Spezialfonds	1,760,026	57	1,100,000	—	- 660,026	57
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	47,415	37	—	—	- 47,415	37
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	127,555	78	119,219	98	- 8,335	80
	1,964,327	98	1,302,476	83	- 661,851	15
Reinertrag des eigenen Netzes	10,272,741	19	10,878,736	86	+ 605,995	67
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	846,578	21	837,237	13	- 9,341	08
	11,119,319	40	11,715,973	99	+ 596,654	59
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	478,234	22	723,141	37	+ 244,907	15
Total . .	11,597,553	62	12,439,115	36	+ 841,561	74
Hievon sind erforderlich:						
1. Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranleihen auf das alte Netz von Fr. 145,837,500 .	5,442,687	50	5,559,354	17	+ 116,666	67
b) Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000	120,000	—	120,000	—	—	—
c) Subventionsdarleihen	240,225	—	296,425	—	+ 56,200	—
	5,802,912	50	5,975,779	17	+ 172,866	67
2. Für Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stammaktien:						
Emission von 1892 zu 4½ %	169,984	90	—	—	- 169,984	90
	5,972,897	40	5,975,779	17	+ 2,881	77
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,624,656	22	6,463,336	19	+ 838,679	97
Verwendet für Amortisationen	560,000	—	590,000	—	+ 30,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hülfskasse zur Amortisation des Defizits	141,514	85	146,821	67	+ 5,306	82
	701,514	85	736,821	67	+ 35,306	82
Zur Verfügung der Aktionäre . . .	4,923,141	37	5,726,514	52	+ 803,373	15

Zu den in vorstehender Tabelle ausgewiesenen Differenzen zwischen dem Finanzergebnis des Berichts- und des Vorjahres ist mit Bezug auf die nicht schon an anderer Stelle behandelten Punkte folgendes zu bemerken:

Das Plus von Fr. 10,509. 97 Cts. auf dem Titel „Verschiedene Einnahmen" pro 1894 ergibt sich in der Hauptsache wie folgt:

Fr. 33,021. 30 Cts. Mehreinnahmen an Pacht- und Mietzinsen, herrührend mit Fr. 17,937. 30 Cts. aus den Mehrvergütungen dritter Verwaltungen für die Mitbenützung von Bahnhöfen und Bahnstrecken, sowie Fr. 15,452. 72 Cts. Mehrentschädigungen aus den um 2,884,452 Achskilometer gesteigerten Leistungen unserer Güterwagen auf fremden Bahnen, welchem Resultat hinwieder unter dem Ausgabenkapitel V A 3 eine Mehrausgabe von Fr. 27,839. 09 Cts. für den Durchlauf fremder Wagen auf unseren eigenen Linien gegenübersteht. Eine Mindereinnahme von Fr. 25,962. 34 Cts. erzeigt sich auf dem Ertrag von „Hülfsgeschäften", wegen Reduktion der Prozentzuschläge auf den Arbeiten der Werkstätte für Unterhalt des Rollmaterials.

Abzüglich der mit Fr. 48,042. 34 Cts. ausgewiesenen Konto-Korrentzinse lieferten die verfügbaren Kapitalien einen Ertrag von Fr. 488,243. 03 Cts., inbegriffen Fr. 50,633. 15 Cts. Nettovorschläge auf verkauften Wertpapieren, gegen Fr. 815,163. 64 Cts. im Vorjahre. Der Einnahmenausfall von Fr. 326,920. 61 Cts. rührt hauptsächlich von dem gegenüber dem Vorjahr bedeutend verminderten Bestand der eigenen Wertschriften her.

Auch die Zinse für die im Bau engagierten Kapitalien sind um Fr. 221,475. 35 Cts. zurückgegangen, wegen der Betriebseröffnung der Rechtsufrigen Zürichseebahn (Strecke Stadelhofen-Rapperswil mit 15. März 1894 und Strecke Bahnhof Zürich-Stadelhofen mit 1. Oktober 1894), sowie der Teilstrecke Etzweilen-Feuerthalen der Linie Etzweilen-Schaffhausen mit 1. November 1894 und daheriger Sistierung der Verzinsung der bezüglichen Bauverwendungen mit den genannten Eröffnungsdaten.

Die Ergebnisse des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee sind in Abschnitt E des Berichtes (pag. 62) behandelt.

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

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds.

Betriebsrechnung II B. b:	Erneuerung des Oberbaues . .	Fr. 692,626. 42 Cts.	
	ab: Ausgaben für Altstetten-Zug-Luzern	„ 74,576. 99 „	
		Fr. 618,049. 43 Cts.	
„ IV C. b:	Erneuerung des Rollmaterials . .	„ 231,806. 05 „	
Gewinn- und Verlustrechnung 3a:	Anteil an der Oberbauerneuerung der Bötzbergbahn .	„ 38,328. 52 „	
„ „ „ 3b:	Anteil an derjenigen der Aarg. Südbahn . . .	„ 35,326. 68 „	
„ „ „ 6:	Reparaturen und Abschreibung auf den Bodenseebooten .	„ 41,006. 17 „	
„ „ „ 3:	(Ausgaben) Reparaturen, Abschreibungen u. s. w. auf den Zürichseebooten .	„ 142,320. 59 „	
		Übertrag	Fr. 1,106,837. 44 Cts.

Übertrag		Fr. 1,106,837. 44 Cts.

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

Betriebsrechnung II B. b: Erneuerung des Oberbaues (wie umstehend) . . .		„ 74,576. 99 „

3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.

Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei den Hülfsgeschäften . .	Fr. 20,523. 75 Cts.	
„ Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials	„ 12,672. 96 „	
„ „ V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im Bahnbetrieb . . .	„ 71,723. 90 „	
Gewinn- und Verlustrechnung, Einn. 6 und bezw. 3 Ausgaben: Entschädigungen für Unfälle bei den Nebengeschäften .	„ 1,681. 25 „	
„ 6: Schädigungen von Dampfbooten auf dem Bodensee	„ 251. 72 „	
	Fr. 106,853. 58 Cts.	
ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den Versicherungsfonds	„ 75,000. — „	
		„ 31,853. 58 „
Zusammen		Fr. 1,213,268. 01 Cts.

Die erstmals in Einnahmen figurierende Betriebssubvention von Fr. 6,562. 50 Cts. betrifft die auf die beiden ersten Betriebsmonate November und Dezember 1894 entfallenden $^2/_{12}$ der Betriebssubvention der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen, welche letztere laut Vertrag in 10 jährlichen Raten von je Fr. 39,375 an die Nordostbahn zu entrichten hat resp. ihr durch Abrechnung bei Rückzahlung des Subventionsdarleihens in Abzug zu bringen ist.

Das Minus auf den Einnahmen aus sonstigen Quellen ist darauf zurückzuführen, dass unter dieser Rechnungsrubrik im Vorjahre ausserordentliche Einnahmen, herrührend aus dem Übertrag des Restes der Reserve zur Bestreitung der Emissionskosten der neuen Stammaktien von 1892, sowie der Rückvergütung der Vereinigten Schweizerbahnen aus der Mitbenützung der Station Gossau mit zusammen Fr. 75,839. 90 Cts. verbucht worden sind.

Die zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommenen Abschreibungen am Baukonto für im Jahr 1894 beseitigte Objekte betreffen die Minderwerte für folgende aufgegebene Bauten:

Passerelle und Gitterrollbarriere an der Langstrasse in Zürich, zwei Säureschuppen (sog. Petrolschuppen) im Güterbahnhof daselbst, altes Stationsgebäude und Kopframpe am Güterschuppen Cham, Brunnenhaus Station Koblenz, Klingelwerk auf Station Gisikon, diverse durch Zugbarrieren ersetzte Schiebebarrieren, beseitigte Bestandteile der Schlagbaumbarrieren bei Richtersweil und Pfäffikon-Schwyz wegen Centralanlage daselbst, zurückgezogene Petrolbeleuchtungsgegenstände auf den Stationen Zürich-Wiedikon und Cham infolge daselbst eingerichteter Gasbeleuchtung, sowie endlich Minderwert auf den ausrangierten, bezw. durch neue Stücke ersetzten Umladwagen der Stationen Mettmenstetten und Birmensdorf.

Der Ertragsanteil der gemeinschaftlichen Linien bleibt mit Fr. 9,341. 08 Cts. hinter demjenigen des Vorjahres zurück. Während sich aus dem Betrieb der Bötzbergbahn eine Mehreinnahme von Fr. 13,010. 56 Cts. ergibt, weist die Linie Koblenz-Stein nach der sektionsweisen Ertragsrechnung einen Rückschlag von Fr. 25,849. 15 Cts. aus, wovon hälftiger Anteil der Nordostbahn Fr. 12,924. 58 Cts., gegen Fr. 7,520. 63 Cts. Einnahmenanteil im Jahre 1893. Dieses ungünstige Resultat rührt grösstenteils daher, dass zufolge verschiedener Beanstandungen des Eisenbahndepartements ein Betrag von Fr. 17,329. 03 Cts. vom Baukonto abgeschrieben und auf Betriebsrechnung genommen wurde.

Aus der Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn resultiert ebenfalls eine Mindereinnahme von Fr. 1,859. 27 Cts. gegenüber dem Vorjahre und schliesslich hat sich auch die zu unsern Lasten fallende Quote am Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten um Fr. 47. 16 Cts. vermehrt.

Durch die an anderer Stelle bereits erwähnten weiteren Einzahlungen auf unsere Beteiligungskapitalien bei den erst genannten drei Gemeinschaftsbahnen stellt sich auf Ende des Berichtjahres die Beteiligung bei der Bötzbergbahn auf Fr. 12,175,000, bei der Linie Koblenz-Stein auf Fr. 2,285,000 und bei der Aargauischen Südbahn auf Fr. 5,995,000.

Die Rendite der Beteiligungskapitalien pro 1894 beträgt in Prozenten für die Bötzbergbahn 4,441%, für die Linie Koblenz-Stein 0,565% Rückschlag oder für beide Linien zusammen 3,65% gegen 3,71% im Vorjahre, für die Aargauische Südbahn 5,217% gegen 5,275% im Jahre 1893. Im Durchschnitt verzinste sich die Gesamtbeteiligung von Fr. 20,955,000 an allen vier Gemeinschaftsbahnen zu 3,995% gegen 4,052% im Jahre 1893 von Fr. 20,890,000 Kapital.

Das Mehrerfordernis von Fr. 172,866. 67 Cts. für die Verzinsung der Anleihen ergibt sich wie folgt:

a) 3½% Zins vom 31. August bis 31. Dezember 1894 = 4 Monate auf dem 10 Millionen Anleihen d. d. 31. August 1894		Fr. 116,666. 67 Cts.
b) Zinse auf der Beteiligung des Kantons Zürich am Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, nämlich:		
1. ½% Mehrzins auf Fr. 3,600,000. — vom 15. Februar bis 31. Dezember = 10½ Monate	Fr. 15,750. —	
2. 2% Zins auf der III. Rate von Fr. 330,000. — für das ganze Jahr, statt nur für 10½ Monate im Jahre 1893 .	„ 825. —	
3. 2% Zins für die IV. Rate von Fr. 460,000. — vom 15. Februar bis 31. Dezember 1894	„ 8,050. —	
c) 3% Zins auf der II. Einzahlung des Kantons Zürich für das Subventionsdarleihen der Linie Thalweil-Zug von Fr. 180,000. — für das ganze Jahr, statt nur für 6 Monate pro 1893 . .	„ 2,700. —	
d) 3% Zins auf dem Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen von Fr. 1,650,000. — für 7 Monate . . .	„ 28,875. —	
		„ 56,200. — „
Zusammen wie oben		Fr. 172,866. 67 Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1893		1894		1893		1894	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	12,025	10.51	12,089	10.16	25,462. 44	21.93	24,574. 67	21.00
„ „ II. „ . .	19,751	17.26	21,217	17.83	24,562. 85	21.21	25,625. 10	21.90
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	9,040	7.90	8,580	7.21	7,697. 75	6.65	7,117. 84	6.08
„ „ „ II. „ . .	23,138	20.22	24,954	20.98	13,581. 29	11.73	14,294. 58	12.22
Abonnementsbillette I. „ . .	6,909	6.04	7,263	6.10	5,030. 82	4.34	5,447. 64	4.66
„ II. „ . .	4,179	3.65	4,741	3.99	2,155. 97	1.86	2,335. 64	2.00
Lustfahrtbillette I. „ . .	14,704	12.85	14,871	12.50	23,355. 09	20.16	23,387. 78	19.99
„ II. „ . .	24,677	21.57	25,252	21.23	13,977. 41	12.07	14,209. 83	12.15
Total .	114,423	100	118,967	100	115,823. 62	100	116,993. 08	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	42,678	37.30	42,803	35.98	61,546. 10	53.14	60,527. 93	51.74
II. „	71,745	62.70	76,164	64.02	54,277. 52	46.86	56,465. 15	48.26
Total .	114,423	100	118,967	100	115,823. 62	100	116,993. 08	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	281	.	311	.	5,278. 69	.	5,670. 95	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	100	1.55	165	2.99				
„ b, schweres Vieh . . .	2,180	33.81	1,802	32.60				
„ c, leichtes „ . . .	1,165	18.07	1,168	21.13	8,859. 35	.	8,037. 46	.
„ d, Schweine	486	7.54	939	16.99				
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,989	30.85	854	15.45				
Hunde	527	8.18	599	10.84				
Total .	6,447	100	5,527	100	8,859. 35	.	8,037. 46	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,300	0.86	1,344	0.97				
Stückgut	9,730	6.45	9,774	7.07				
Massengut A	6,056	4.01	6,210	4.50				
„ B	32,405	21.48	37,031	26.80	408,358. 60	.	368,596. 78	.
Spezialtarif I	47,002	31.15	34,232	24.78				
„ II	12,398	8.22	9,491	6.87				
„ III	41,983	27.83	40,074	29.01				
Total .	150,874	100	138,156	100	408,358. 60	.	368,596. 78	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	161. 86	.	144. 28	.
Gesamttotal .	.	.	.	.	538,482. 12	.	499,442. 55	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	115,823. 62	21.51	116,993. 08	23.42
Gepäcktransport	.	.	.	.	5,278. 69	0.98	5,670. 95	1.14
Viehtransport	.	.	.	.	8,859. 35	1.65	8,037. 46	1.61
Gütertransport	.	.	.	.	408,358. 60	75.83	368,596. 78	73.80
Verschiedenes	.	.	.	.	161. 86	0.03	144. 28	0.03
Total .	.	.	.	.	538,482. 12	100	499,442. 55	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1894	118,967	116,993	08	311	5,670	95	5,527	8,037	46	138,156	368,596	78	144	28	499,442	55
1893	114,423	115,823	62	281	5,278	69	6,447	8,859	35	150,874	408,358	60	161	86	538,482	12
mehr als 1893	4,544	1,169	46	30	392	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	920	821	89	12,718	39,761	82	17	58	39,039	57

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1894	Fr. 0. 98 Cts.	Fr. 18. 23 Cts.	Fr. 1. 45 Cts.	Fr. 2. 67 Cts.
1893	„ 1. 01 „	„ 18. 75 „	„ 1. 37 „	„ 2. 71 „

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre sind ziemlich stabil geblieben; der Güterverkehr dagegen hat erheblich weniger eingetragen als im Vorjahre. Letzteres ist dem Ausfall in der Obsternte in der Schweiz (Spec. T. II) und dem weiteren Rückgange der Getreidetransporte (Spec. T. I) zuzuschreiben, während anderseits die Zuckertransporte (Cl. B) sich vermehrt hatten. Immerhin ist die Einnahme auf diesem Titel noch höher, als sie es im Jahre 1892 war.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1893				**1894**			Gegenüber 1893			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.32	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.21	—	—	—	—
15,106	45	3.50	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	14,715	25	3.25	—	—	391	20
132,290	49	30.68	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	140,641	01	31.03	8,350	52	—	—
2,983	80	0.69	4. Bekleidung desselben	3,076	73	0.68	92	93	—	—
3,432	91	0.80	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	2,187	02	0.48	—	—	1,245	89
58,147	—	13.48	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	57,050	20	12.59	—	—	1,096	80
121,688	78	28.22	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	105,251	58	23.22	—	—	16,437	20
60,296	95	13.98	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung . .	74,245	91	16.38	13,948	96	—	—
11,461	70	2.65	10. Assekuranzprämien	13,334	24	2.94	1,872	54	—	—
15,851	19	3.68	11. Verschiedenes	32,701	50	7.22	16,850	31	—	—
431,259	27	100	Total	453,203	44	100	21,944	17	—	—

Die Ausgaben stehen in umgekehrtem Verhältnis zu den Einnahmen; während sich letztere gegenüber dem Vorjahr verminderten, vermehrten sich die Ausgaben um Fr. 21,944. 17 Cts. Zwar ist auf dem Kapitel 8 (Brennmaterial etc.) infolge Abnahme der Fahrleistungen im Güterdienst und Rückgang der Kohlenpreise ein Minderaufwand zu verzeichnen, dafür weisen aber andere Kapitel einen Mehrbedarf auf, namentlich Kapitel 3 für Auszahlung grösserer Nebenbezüge, welche aus einer Änderung des bezüglichen Regulativs resultierte. Da sich ergibt, dass die Normen für Berechnung dieser Nebenbezüge etwas zu hoch angenommen worden sind, so ist das Regulativ

im laufenden Jahre wieder einer Revision im Sinne einer Herabsetzung der Norm unterzogen worden. An den Mehrausgaben participieren ferner Kapitel 9 wegen Vornahme einer Hauptreparatur am Salondampfer „Helvetia“ und Kapitel 11, weil im Hafen Romanshorn grössere Baggerungsarbeiten ausgeführt werden mussten.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1893					1894				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	538,482	12	4	40	—	499,442	55	4	24	—
Ausgaben	431,259	27	3	53	80.09	453,203	44	3	85	90.74
Vorschlag	107,222	85	—	87	19.91	46,239	11	—	39	9.26

Betriebsmaterial.

Im Bestand des Betriebsmaterials für den Bodensee ist keine Änderung eingetreten. Derselbe war sonach zu Ende des Berichtsjahres folgender:

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

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

		1893	1894
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	122,161	117,857
und zwar in	Zeitstunden	7,381	7,009
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	16.55	16.82
Schleppboote. Solche durchliefen	„	105,611	90,113
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	15.750	13.250
Steinkohlen	Tonnen	4,095.430	3,493.485
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	4,101.730	3,498.785
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	33.576	29.687
„ Zeitstunde	„	555.715	499.185
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	114,833.56	98,790.62
per Kilometer	Centimes	94.00	83.82
„ Zeitstunde	Franken	15.56	14.09
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im ganzen . .	Tonnen	9.326	8.307
per Kilometer .	Kilogramm	0.076	0.070
„ Zeitstunde .	„	1.264	1.185
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	4,299.69	3,913.14
per Kilometer	Centimes	3.52	3.32
„ Zeitstunde	„	58.25	55.83
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im ganzen . . .	Franken	60,296.95	74,245.91
per Kilometer . . .	Centimes	49.36	63.00

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1893		1894		1893		1894	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	32,451	3.44	10,769	3.25	30,199. 30	6.91	9,431. 12	6.90
„ „ . . II. „	165,612	17.59	51,597	15.56	84,439. 74	19.45	24,210. 76	17.71
Hin- und Rückfahrt . I. „	130,058	13.81	34,434	10.38	94,510. 91	21.61	25,453. 36	18.62
„ „ . II. „	448,596	47.65	174,472	52.62	183,038. 28	41.86	60,042. 16	43.91
Abonnementsbillette . I. „	39,132	4.16	4,622	1.39	9,380. 45	2.15	1,235. 55	0.90
„ . II. „	91,443	9.71	28,105	8.47	15,602. 45	3.43	4,202. 10	3.07
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette . I. „	13,767	1.46	20,918	6.33	11,301. 28	2.58	9,797. 55	7.17
„ II. „	20,481	2.18	6,641	2.00	8,808. 98	2.01	2,346. 48	1.72
Total .	941,540	100	331,558	100	437,281. 39	100	136,719. 08	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	215,408	22.88	70,743	21.34	145,391. 94	33.25	45,917. 58	33.59
II. „	726,132	77.12	260,815	78.66	291,889. 45	66.75	90,801. 50	66.41
Total .	941,540	100	331,558	100	437,281. 39	100	136,719. 08	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	1,205	.	488	.	9,448. 75	.	2,713. 30	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	26	0.63	92	5.30				
„ II	1,325	32.31	707	40.73	3,374. 40	.	1,632. 45	.
„ III	2,492	60.77	842	48.50				
„ IV	258	6.29	95	5.47				
Total .	4,101	100	1,736	100	3,374. 40	.	1,632. 45	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	3,984	4.67	730	1.98				
Stückgut-Klasse 1 . . .	4,334	5.08	888	2.41				
„ 2 . . .	11,236	13.17	2,067	5.60				
Wagenladungen Klasse A . .	1,172	1.37	391	1.06				
„ „ B . .	2,612	3.06	1,183	3.21				
Spezialtarif „ Ia . .	2,239	2.62	1,254	3.40	156,041. 16	.	48,568. 87	.
„ „ Ib . .	9,475	11.10	5,570	15.10				
„ „ IIa . .	1,816	2.13	683	1.85				
„ „ IIb . .	3,788	4.44	489	1.32				
„ „ IIIa . .	1,959	2.30	841	2.28				
„ „ IIIb . .	42,723	50.06	22,793	61.79				
	85,338	100	36,889	100	156,041. 16	.	48,568. 87	.
Lokalspesen	.	.	.	.	15,132. 35	.	2,766. 55	.
Total .	.	.	.	.	171,173. 51	.	51,335. 42	.
V. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	2,810. —	.	1,062. 05	.
Gesamttotal .	.	.	.	.	624,088. 05	.	193,462. 30	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	437,281. 39	70.07	136,719. 08	70.67
Gepäcktransport	.	.	.	.	9,448. 75	1.52	2,713. 30	1.40
Viehtransport	.	.	.	.	3,374. 40	0.54	1,632. 45	0.84
Gütertransport	.	.	.	.	171,173. 51	27.42	51,335. 42	26.54
Verschiedenes	.	.	.	.	2,810. —	0.45	1,062. 05	0.55
Total .	.	.	.	.	624,088. 05	100	193,462. 30	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Total-einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1894	331,558	136,719	08	488	2,713	30	1,736	1,632	45	36,889	51,335	42	1,062	05	193,462	30
1893	941,540	437,281	39	1,205	9,448	75	4,101	3,374	40	85,338	171,173	51	2,810	—	624,088	05
mehr als 1893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
weniger „ „	609,982	300,562	31	717	6,735	45	2,365	1,741	95	48,449	119,838	09	1,747	95	430,625	75

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1894	Fr. 0. 42 Cts.	Fr. 5. 56 Cts.	Fr. 0. 94 Cts.	Fr. 1. 39 Cts.
1893	„ 0. 46 „	„ 7. 84 „	„ 0. 82 „	„ 2. 01 „

Am 15. März 1894 wurde die Strecke Rapperswil-Stadelhofen der rechtsufrigen Zürichseebahn eröffnet und gleichzeitig der Dampfbootbetrieb auf Querfahrten beschränkt und die Güterbeförderung mit Ausnahme des Trajektverkehrs Wollishofen-Ütikon aufgehoben. Während des Sommers wurde eine tägliche Längsfahrt für den Personenverkehr mit Berührung beider Ufer eingeführt und an Sonntagen bis Ende Oktober fortgesetzt. Am 1. Oktober gl. J. erfolgte dann auch noch die Eröffnung des Teilstücks Stadelhofen-Hauptbahnhof Zürich und damit die Einstellung des genannten Trajektverkehrs. Daraus erklärt sich von selbst der Rückgang der Einnahmen.

Die neuen Verkehrsverhältnisse hatten auch eine entsprechende Modifikation der Tarife im Gefolge.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1893				**1894**			Gegenüber 1893			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	2.86	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	5,000	—	1.89	—	—	10,000	—
19,167	70	3.66	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	11,407	09	4.30	—	—	7,760	61
232,438	79	44.33	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	120,898	91	45.60	—	—	111,539	88
3,555	35	0.68	4. Bekleidung desselben	1,774	41	0.67	—	—	1,780	94
15,232	31	2.90	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	9,225	96	3.48	—	—	6,006	35
130,628	73	24.91	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	61,338	47	23.14	—	—	69,290	26
69,273	27	13.21	7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung .	38,621	71	14.57	—	—	30,651	56
13,085	67	2.50	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	7,735	68	2.92	—	—	5,349	99
25,976	—	4.95	9. Verschiedenes	9,107	19	3.43	—	—	16,868	81
524,357	82	100	Total	265,109	42	100	—	—	259,248	40

Die Ausgaben haben sich laut obiger Zusammenstellung gegenüber dem Vorjahr nahezu auf die Hälfte vermindert. Diese Verminderung ist eine natürliche Folge der im Frühjahr mit Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn stattgefundenen Reduktion der Dampfbootfahrten. An der Ausgabenverminderung participieren alle Kapitel. Im einzelnen ist zu bemerken: zu Kapitel 1: die frühere Quote für Centralverwaltung und technische Leitung wurde von Fr. 15,000. — auf Fr. 5000. — herabgesetzt; zu Kapital 2 und 3: der Bestand des Administrationspersonals

ist von 7 auf 4 und derjenige des Schiffspersonals von 128 auf 68 Mann reduziert worden; zu Kapitel 6: die Fahrleistungen gingen auf etwa die Hälfte zurück und dementsprechend der Materialverbrauch; auch durchschnittlich wurde weniger konsumiert; zu Kapitel 7 und 9: die Verminderung der Ausgaben für Unterhalt der Schiffe und der Landungsstege, für Benutzung der Landungsstege in Zürich und Neumünster und für Unfallentschädigungen resultiert aus der Einschränkung der Dampfschiffahrten; zu Kapitel 8: durch eine im Berichtsjahr wegen der Reduktion der Dampfbootfahrten auf dem Zürichsee erfolgte neue Vereinbarung mit den an der Passagierversicherung beteiligten Versicherungsgesellschaften sind der Dampfbootbetriebsrechnung für den Zürichsee ca. Fr. 5000. — als zu viel belastet rückvergütet worden.

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

		1893	1894
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	230,971	119,266
und zwar in	Zeitstunden	18,023	8,413
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.81	14.18
Schleppdampfboote: welche durchliefen	„	26,619	5,195
und zwar in	Zeitstunden	3,827	765
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	6.96	6.79
Trajektfähre. Dieselbe durchlief	„	28,456	19,581
und zwar in	Zeitstunden	2,248	1,537
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	12.66	12.74
Total: Zurückgelegte	„	286,046	144,042
	Zeitstunden	24,098	10,715
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	11.87	13.44
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	21	13
Steinkohlen	Tonnen	4,436.150	2,116.550
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	4,444.550	2,121.750
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	15.538	14.730
„ „ Zeitstunde	„	184.436	198.017
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	121,594.83	56,861.80
„ „ „ per Kilometer	Centimes	42.51	39.47
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	5.05	5.31
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im ganzen	Tonnen	12.372	5.925
„ „ „ per Kilometer	Kilogr.	0.043	0.041
„ „ „ „ Zeitstunde	„	0.513	0.553
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	6,453.68	3,205.24
per Kilometer	Centimes	2.26	2.23
„ Zeitstunde	„	26.78	29.91
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im ganzen	Franken	69,273.27	38,528.35
per Kilometer	Centimes	24.22	26.81

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1893					1894				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	624,088	05	2	18	—	193,462	30	1	34	—
Ausgaben	524.357	82	1	83	84.02	265,109	42	1	84	137.03
Vorschlag und bezw. Rückschlag	99.730	23	—	35	15.98	*— 71,647*	*12*	*— 0*	*50*	*— 37.03*

Betriebsmaterial.

Von den bereits im Jahr 1893 abgeschriebenen und seither nur noch zu Aushülfsdiensten verwendeten Dampfbooten „Stadt Zürich“, „Gustav-Albert“ und „Linth-Escher“, sowie dem Schleppboot „Wolf“ sind die beiden letztern auf der Werfte in Wollishofen abgebrochen worden; die Trajekt-Dampffähre, deren Inventarwert noch Fr. 3000 beträgt, wird nach Aushebung des Kessels und der Maschine als Landungssteg in Rapperswil Verwendung finden. Ferner sind der Remorqueur „Biene“, zwei eiserne und 20 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe verkauft worden. Demnach war der Stand des Betriebsmaterials zu Ende des Jahres 1894 noch folgender:

1 Salondampfer, 4 andere Raddampfer, 2 Schraubendampfboote, 2 eiserne und 2 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

3. Werkstättebetrieb.

Die Thätigkeit der Hauptwerkstätte und ihrer Filialen war auch im Berichtsjahre auf die bisherigen Räumlichkeiten angewiesen. — Ausser dem Unterhalt und der Erneuerung des Rollmaterials, sowie der Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee und Bodensee wurde die Hauptwerkstätte wiederum durch die umfangreichen Arbeiten für Erstellung von Luftdruckbremsen und Dampfheizungen in Anspruch genommen.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt folgendes Ergebnis:

Einnahmen.

Arbeiten und Materialabgaben zu Lasten			
des Eisenbahnbetriebs		Fr. 944,697. 50 Cts.	
des Dampfbootbetriebs:			
a) auf dem Bodensee . . .	Fr. 71,753. 05 Cts.		
b) auf dem Zürichsee . . .	„ 112,240. 20 „	„ 183,993. 25 „	
der Bau-Kontis		„ 75,591. 74 „	
des Erneuerungsfonds		„ 103,467, 45 „	
von andern Rechnungsstellen der Nordostbahn		„ 48,204. 69 „	
von fremden Verwaltungen und Privaten		„ 82,821. 10 „	
Total der Einnahmen			Fr. 1,438,775. 73 Cts.

Ausgaben.

Besoldungen, Unterhalt der technischen Einrichtungen, Beleuchtung Heizung, Assekuranz etc.		Fr. 188,425. 88 Cts.	
Arbeiten auf Eisenbahn-Betriebs-Konto		„ 742,397. 63 „	
Arbeiten auf Dampfboot-Betrieb.			
a) auf dem Bodensee . . .	Fr. 53,500. 14 Cts.		
b) auf dem Zürichsee . . .	„ 86,250. 72 „	„ 139,750. 86 „	
Arbeiten auf Bau-Konti		„ 54,929. 52 „	
Arbeiten für andere Rechnungsstellen der Nordostbahn . .		„ 35,685. 28 „	
Arbeiten auf Erneuerungsfond		„ 7,529. 03 „	
Anschaffung von Reservestücken		„ 268,762. 15 „	
Total der Ausgaben			„ 1,437,480. 35 „
Einnahme-Überschuss			Fr. 1,295. 38 Cts.

In dem Posten von Fr. 944,697. 50 Cts. der Einnahmen figuriert der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 938,385. 39 und zwar:

Die Lokomotiven	(inkl. Fr. 87,345. 94 Cts.	Ersatzstücke) mit	Fr. 494,236. 49 Cts.
„ Personenwagen	(„ „ 13,382. 07 „	„) „ „	198,489. 68 „
„ Gepäck- und Güterwagen	(„ „ 20,860. 02 „	„) „ „	245,659. 22 „
		Total	Fr. 938,385. 39 Cts.

Von den laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. Bei den Lokomotiven: Das Abdrehen der Bandagen an 319 Paar Triebrädern, 214 Paar Tenderrädern, 63 Laufrädern, die Reparatur von 855 Stück Lokomotiv- und 550 Stück Tendertragfedern.

2. Bei den Personenwagen: Das Abdrehen und Auswechseln von 266 Paar Bandagen, das Anstreichen von 48 Stück Wagen und Wagendächern, das Überziehen von 5 Wagendächern, das Umpolstern und Überziehen von 160 Sitzplätzen, das Wenden von 379 Rückenpolstern, das Erneuern von 330 Sitztüchern, die Reparatur von 350 Stück Tragfedern.

3. Bei den Gepäck- und Güterwagen: Die Reparatur von Kontroll-Apparaten, das Abdrehen und Auswechseln von 535 Paar Bandagen, das Anstreichen von 432 Wagendächern, das Überziehen von 80 Wagendächern, die Reparatur von 651 Stück Tragfedern.

In der Hauptwerkstätte gelangten 144 Lokomotiven, 1901 Personenwagen, 256 Gepäckwagen und 5255 Güterwagen zur Reparatur und Revision. Der durchschnittliche Reparaturstand des gesamten Rollmaterials betrug bei den Lokomotiven 7,0 % und bei den Wagen 5,7 %. Ausserdem beschäftigten sich die Filial-Werkstätte Romanshorn und die Depotwerkstätten Winterthur und Brugg im Berichtsjahre mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalte der im Dienste stehenden Lokomotiven. Seit der Erstellung der provisorischen Wagenwerkstätte in Romanshorn im Jahre 1893 kann dieselbe auch in grösserem Massstabe mit der Revision von Güterwagen beschäftigt werden. Die Leistungsfähigkeit dieser Werkstätte wird im laufenden Jahre noch erhöht.

Von den dem Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee belasteten Arbeiten im Betrage von Fr. 71,753. 05 Cts. sind speziell hervorzuheben: die Hauptreparatur des Dampfbootes „Helvetia“ im Betrage von Fr. 33,484. 79 Cts., welche im Umbau der Räder und der Reparatur der Kessel und Maschine bestand; sodann die Hauptreparatur des Trajektkahnes III mit Fr. 6,320. 57 Cts.

Zu Lasten des Dampfboot-Betriebes auf dem Zürichsee figurieren unter den Einnahmen Fr. 112,240. 20 Cts. Hiebei kommen hauptsächlich in Betracht:

1. Das Dampfboot „Helvetia“ mit Fr. 67,785. 16 Cts., wovon sich Fr. 53,685. 87 Cts. auf den Ersatz der Kessel und Fr. 14,099. 29 Cts. auf die übrigen Wiederherstellungskosten beziehen.
2. Der Schraubendampfer „Schwalbe“ mit Fr. 16,060. 22 Cts.
3. „ „ „Taube“ „ „ 10,376. 66 „ (Unvollendet).

In den Arbeiten auf Bau-Konto im Betrage von Fr. 75,591. 74 Cts. sind enthalten:

Die Anfertigung von Ausrüstungs-Gegenständen für Lokomotiven, sowie die Erstellung kontinuierlicher Bremsen . . . . . Fr. 26,083. 81 Cts.

Die Ausrüstung von Personen- und Gepäckwagen mit Luft- und Dampfleitungen, Notsignalen, sowie Westinghousebremsen	Fr.	23,846. 97 Cts.
Die Herstellung von neun Stationswagen	„	9,581. 69 „

Die Arbeiten und Lieferungen auf Konto Erneuerungsfond belaufen sich auf Fr. 103,467. 45 Cts. und zwar für:

1. Ersetzen von 11 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 7 Feuerbüchsen, 14 Dampfcylindern, 277 Siederöhren, 82 Bandagen für Triebräder, 41 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 5 Tenderachsen, sämtlich für Lokomotiven . .	Fr.	120,431. 24 Cts.
2. Ersetzen von 29 Bandagen für Personenwagen	„	1,365. 72 „
3. Ersetzen von 45 Bandagen für Gepäck- und Güterwagen	„	2,590. 16 „
4. Erstellen von Westinghousebremsen an den Wagen F 2031—2040 etc. .	„	2,619. 31 „
	Fr.	127,006. 43 Cts.
Abzüglich Erlöse für Altmaterialien	„	23,538. 98 „
Total	Fr.	103,467. 45 Cts.

In den Arbeiten zu Lasten anderer Rechnungssteller der Nordostbahn im Betrage von Fr. 48,204. 69 Cts. figurieren:

Arbeiten auf Konto Materialrechnung des Ober-Ingenieurs für den Bahnbetrieb	Fr.	5,512. 15 Cts.
Diejenigen auf Material-Konto (Material-Verwaltung)	„	4,501. 99 „
Arbeiten für den Unterhalt der Bahnanlagen, des Hochbaus, der mechanischen Stationseinrichtungen, der Signal- und Telegraphleitungen	„	24,903. 34 „
Die Kosten für Ergänzung und Unterhalt des Stations-Inventars	„	12,892. 33 „

Der letzte Einnahmeposten von Fr. 82,821. 10 Cts. zu Lasten von fremden Verwaltungen und Privaten besteht aus folgenden Ansätzen:

1. Beiträge von fremden Verwaltungen und Privaten an den Unterhalt des Rollmaterials der Nordostbahn	Fr.	3,508. 80 Cts.
2. Vergütungen von fremden Verwaltungen und Privaten für Arbeiten und Materialabgaben	„	7,444. 47 „
3. Erlöse aus verkauften Abgangs-Materialien	„	71,867. 83 „
Total	Fr.	82,821. 10 Cts.

Der Arbeiterstand stellte sich Ende 1894 gegenüber 1893 wie folgt:

	1893	**1894**
Hauptwerkstätte Zürich	452	478
Filial-Werkstätte Romanshorn	45	59
Depot Winterthur	15	16
Depot Brugg	13	9
Schiffswerfte Wollishofen	27	27
Total:	552	589

Eine weitere Vermehrung der Arbeiterzahl speziell in den Werkstätten Romanshorn und Wollishofen wird zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit derselben und Ermöglichung einer rascheren Revision und Reparatur der Personen-, Gepäck- und Güterwagen im laufenden Jahre unbedingt erfolgen müssen.

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 15 Entgleisungen, 10 auf Stationen und 5 auf offener Bahn, sowie 5 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei ein Bahnangestellter verletzt wurde. Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 8 Personen getötet und 147 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 2 Reisende, 3 Bahnangestellte und 3 Drittpersonen, die Verletzungen 4 Reisende, 141 Bahnangestellte und 2 Drittpersonen. Ferner sind noch 5 auf Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde und 2 Selbstmord-Versuche zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1894 waren folgende Versicherungen in Kraft:

a. Gegen Feuerschaden:	
1. Gebäude in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus, ferner im Grossherzogtum Baden	Fr. 16,527,469. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar . . .	„ 44,844,300. — „
	Fr. 61,371,769. — Cts.
b. Gegen die Gefahren des Wassertransportes:	
Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 370,000. — „
c. Versicherung der Passagiere und im Dienst befindlichen Postangestellten auf den Zürich- und Bodensee-Dampfbooten auf Ableben durch Unfall	„ 500,000. — „
Total	Fr. 62,241,769. — Cts.

Überdies besteht zur Ausgleichung der Folgen von Personen-Unfällen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, der per Ende 1894 laut Rechnung einen Aktivsaldo erzeigt von . . . . . Fr. 1,064,799. 87 Cts.

Bei den unter lit. a aufgeführten Versicherungen sind Erhöhungen eingetreten und zwar für

1. Gebäude um Fr. 1,101,925, hauptsächlich infolge Zuwachs der Hochbauten der Rechtsufrigen Zürichseebahn und der Linie Etzweilen-Schaffhausen, der Erweiterung und Vermehrung der Hochbauten im Bahnhof Winterthur;

2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar um Fr. 1,682,300. —. Diese Summe setzt sich wie folgt zusammen:

a) Erhöhung der Pauschalversicherung infolge Eröffnung der Rechtsufrigen Zürichseebahn ab 15. Februar 1894	Fr. 1,283,500. —
b) dasselbe wegen Eröffnung der Linie Etzweilen-Schaffhausen ab 1. Dezember 1894 .	„ 548,800. —
c) Versicherung der in der Werfte Romanshorn in Reparatur stehenden Dampf- und Schleppboote	„ 200,000. —
Übertrag	Fr. 2,032,300. —

Übertrag	Fr. 2,032,300. —
Dagegen sind erloschen:	
d) Die Versicherungen für Kaufmannsgüter im Kaufhaus Zürich und für Mobiliar- und Transportgüter auf den Zürichseedampfboot-Stationen infolge Sistierung des Gütertransportes auf dem Zürichsee wegen der Eröffnung der Rechtsufrigen Zürichseebahn . .	„ 350,000. —
Netto-Vermehrung wie oben	Fr. 1,682,300. —

Mit Ende des Berichtsjahres ist sodann die Versicherung der Transportgüter auf dem Zürichsee mit Fr. 240,000 erloschen, weshalb sich die Versicherung gegen die Gefahren des Wassertransportes, Ziffer b, um eben diesen Betrag niedriger stellt.

Auch die Versicherung der Passagiere und im Dienst befindlichen Postangestellten auf den Zürich- und Bodensee-Dampfbooten, Ziffer c ist wegen der Reduktion der Fahrten für den Personenverkehr auf dem Zürichsee mit Wirkung vom 15. März 1894 ab um Fr. 600,000, somit auf Fr. 500,000. — reduziert worden.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war folgender:	1893		1894	
I. Allgemeine Verwaltung.				
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	171		176	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	86		89	
		257		265
II. Bahnunterhalt und Aufsicht.				
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	501		519	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	760		691	
		1,261		1,210
III. Expeditions- und Zugsdienst.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalkonto		2,540		2,738
IV. Maschinendienst und Werkstätten.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto	571		607	
ebenso und Arbeiter (wovon 589 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti .	583		604	
		1,154		1,211
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto .	3,783		4,040	
„ andern Konti .	1,429		1,384	
		5,212		5,424
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im ganzen 7,27 Angestellte (im Vorjahr ebenfalls 7,27).				
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter	206		143	
VI. Imprägnieranstalt.				
Arbeiter	3		—	
		209		143
Gesamttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals . . .		5,421		5,567

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Das in nachstehender Tabelle aufgeführte Defizit und Deckungskapital der Pensions- und Hülfskasse per Ende 1894 ergibt sich wie folgt:

a. Defizit auf Grund der versicherungstechnischen Bilanz.

Bestand zu Ende 1893	Fr. 2,751,422. 26 Cts.
ab: Verminderung im Jahr 1894 durch den ausserordentlichen Zuschuss der Bahngesellschaft als V. Amortisationsrate	„ 146,821. 67 „
Restiert am 31. Dezember 1894	Fr. 2,604,600. 59 Cts.

b. Deckungskapital.

Bestand zu Ende 1893		Fr. 7,468,931. 66 Cts.
Hiezu kamen im Berichtsjahr:		
1. für Verzinsung des Defizits per Ende 1893 zu $3^3/_4$ %	Fr. 103,178. 33 Cts.	
2. an ordentlichen Einnahmen	„ 792,275. 63 „	
3. an Zuwachs für nicht verfallene Aktivzinse . . .	„ 2,019. 80 „	
	Fr. 897,473. 76 Cts.	
abzüglich die Jahresausgaben von 1894	„ 425,879. 77 „	
		„ 471,593. 99 „
Sonach Bestand per 31. Dezember 1894		Fr. 7,940,525. 65 Cts.

I. Jahresrechnung pro 1894.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.								
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder	—	—	4,637	50	—	—	4,637	50
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	35,304	04	—	—	—	—	35,304	04
c) Regelmässige Beiträge	250,399	12	33,463	33	14,092	40	297,954	85
d) Nachzahlungen	5,431	90	—	—	—	—	5,431	90
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	291,135	06	—	—	—	—	291,135	06
b) Ausserordentliche Beiträge	259,456	50	—	—	—	—	259,456	50
c) Sonstige Zuwendungen	769	75	—	—	—	—	769	75
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	189,281	54	2,366	85	786	90	192,435	29
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	7,749	64	1,727	75	236	80	9,714	19
d) Geschenke und Verschiedenes	2,748	08	395	20	254	80	3,398	08
	1,042,275	63	42,590	63	15,370	90	1,100,237	16
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	258,967	92	37,559	52	13,274	35	309,801	79
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	139,617	97	660	—	65	20	140,343	17
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	3,811	32	—	—	—	—	3,811	32
2. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder	22,512	71	1,997	50	—	—	24,510	21
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungskosten etc.)	969	85	—	—	—	—	969	85
	425,879	77	40,217	02	13,339	55	479,436	34
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1894	616,395	86	2,373	61	2,031	35	620,800	82
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1893	4,664,248	85	63,236	12	21,294	88	4,748,779	85
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1895	5,280,644	71	65,609	73	23,326	23	5,369,580	67
Zahl der Mitglieder	2,845		1,677		564		5,086	
Zahl der Unterstützungsfälle	703		648		252		1,603	

II. Bilanz auf 31. Dezember 1894.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		*b.* Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		*c.* Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.								
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:								
a) Schuldbriefe	2,580,100	—	5,000	—	—	—	2,585,100	—
b) Diverse Obligationen	1,878,200	—	—	—	3,000	—	1,881,200	—
c) Nordostbahn-Obligationen	725,500	—	58,500	—	20,000	—	804,000	—
	5,183,800	—	63,500	—	23,000	—	5,270,300	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft	96,844	71	2,109	73	—	—	98,954	44
3. Nicht verfallene Aktivzinse	55,280	35	—	—	—	—	55,280	35
4. Sonstige Guthaben	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo	—	—	—	—	326	23	326	23
7. Defizit	2,604,600	59	—	—	—	—	2,604,600	59
	7,940,525	65	65,609	73	23,326	23	8,029,461	61
Passiven.								
1. Schulden	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital	7,940,525	65	—	—	—	—	7,940,525	65
4. Reserven	—	—	65,609	73	23,326	23	88,935	96
	7,940,525	65	65,609	73	23,326	23	8,029,461	61

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Die das Stiftungskapital von Fr. 30,000.— bildenden 30 Stück 4 % Gotthardbahn-Obligationen, Serie B, sind zum Kurse von 99.80, Wert 31. März 1895, in 3½ % Titel konvertiert worden. Der Zinsertrag pro 1894 samt dem schon bei der Konvertierung ausgerichteten Marchzins vom 1. Januar bis 31. März 1895, zuzüglich Fr. 60.—. Kursdifferenz, sind folgenden Konti gutgebracht worden:

Fr. 1,040. — Cts.	der Pensions- und Hülfskasse als Zinsbetrag und Kursdifferenz von	
	Fr. 20,000. — Cts.	Kapital, ferner
	„ 395. 20 „	der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter
	„ 124. 80 „	derjenigen der Bahnarbeiter
„ 520. — „	als Zinsbetrag von Fr. 10,000. —	Kapital
Total Fr. 1,560. — Cts.		

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo am 31. Dezember 1893		Fr. 59,774. 95 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1894 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 6,097. 40 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 7,805. 25 „	
Verminderung		„ 1,707. 85 „
Bestand am 31. Dezember 1894: in Wertpapieren . . .	Fr. 58,000. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn . .	„ 67. 10 „	
		Fr. 58,067. 10 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1893 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 117,787. 37 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1894 hinzu . .		Fr. 30,544. 65 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	Fr. 115. 75 Cts. „ 27,712. 02 „		
		„ 27,827. 77 „	
Vermehrung			„ 2,716. 88 „
Bestand am 31. Dezember 1894:			
in Wertpapieren		Fr. 117,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn . .		„ 946. 90 „	
in Barschaft in Handen der Rechnungssteller . . .		„ 2,057. 35 „	
			Fr. 120,504. 25 Cts.

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der ständigen Güterarbeiter per 31. Dezember 1894:

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
A. Bestand der Kautionen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) In bar	58,067	10	120,504	25	178,571	35
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	118,500	—	—	—	118,500	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	4,876,500	—	—	—	4,876,500	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	420,500	—	—	—	420,500	—
Summe	5,473,567	10	120,504	25	5,594,071	35
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	58,000	—	—	—	58,000	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	118,500	—	—	—	118,500	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	117,500	—	117,500	—
	176,500	—	117,500	—	294,000	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	67	10	3,004	25	3,071	35
c) Bürgschaften	5,297,000	—	—	—	5,297,000	—
Summe	5,473,567	10	120,504	25	5,594,071	35

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen und Erweiterungen im Bahnhof Zürich.

Im letztjährigen Geschäftsbericht ist unter Beilage eines Übersichtsplanes das infolge der seit den siebziger Jahren eingetretenen grossen Erweiterung des Nordostbahnnetzes und der bedeutenden Steigerung des im Bahnhof Zürich sich abwickelnden Verkehrs ausgearbeitete und den Behörden zur Genehmigung vorgelegte Projekt über Erweiterung und Änderung im äussern Bahnhof Zürich eingehend erörtert worden. Nachdem aber Erweiterungen und Änderungen im Personenbahnhof in nächster Zeit ebenfalls nötig sein werden und diese gleichzeitig mit denjenigen des äussern Bahnhofs geprüft und behandelt werden sollten, erachteten es die jetzigen Verwaltungsbehörden der Bahngesellschaft für angezeigt, die Bahnhoffrage nochmals einem genauen Studium zu unterziehen, und dabei auch eine Erweiterung des innern Bahnhofs vorzusehen.

Nach eingehender Prüfung aller Verhältnisse hat die Direktion gestützt auf die bisher im Betriebe gemachten Erfahrungen und mit Rücksicht auf die zu gewärtigende Entwicklung des Verkehres der grossstädtisch anwachsenden Stadt Zürich ein Umbauprojekt aufgestellt, welches nach Vorlage an den Verwaltungsrat und Prüfung durch die vereinigten Kommissionen der Generalversammlung und des Verwaltungsrates dem Gutachten bewährter ausländischer Eisenbahntechniker, den Herren *Ebermayer,* kgl. bayer. Generaldirektor in München, *Jaeger*, kgl. bayer. Generaldirektionsrat in München, *Kriesche,* kgl. preuss. Regierungs- und Geheimrat in Berlin und *Lübke,* kgl. preuss. Regierungsbaumeister, unterstellt wurde.

Es gereicht der Direktion zur besonderen Befriedigung, hier konstatieren zu können, dass sie sowohl in ihren Intentionen bezüglich der Ausarbeitung eines einheitlichen und weitsichtigen Umbauprojektes als auch bei Be-

ratung und Prüfung desselben im Verwaltungsrate vom Herrn Verwaltungsratspräsidenten Guyer-Zeller dermassen thatkräftig unterstützt wurde, dass das weit ausgreifende und der successiven Ausführung fähige Umbau- und Erweiterungsprojekt vom Verwaltungsrate grundsätzlich genehmigt wurde. Zugleich wurde die Direktion ermächtigt, dieses Umbauprojekt in vorgesehenem Umfange den Aufsichtsbehörden in Vorlage zu bringen und die erforderliche Landerwerbung einzuleiten.

Dieses neue, den Behörden im Februar l. J. zur Genehmigung vorgelegte Projekt, von welchem der dem gegenwärtigen Bericht angefügte Übersichtsplan im Massstabe von 1 : 10,000 ein anschauliches Bild gibt, sieht neben umfangreicher Erweiterung sämtlicher Bahnhofabteilungen, auch eine möglichste Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr vor. Durch die Verlegung des Güterbahnhofes unterhalb der Einführungskurve der linksufrigen Zürichseebahn und der Reparaturwerkstätten ausserhalb Zürich wird der Engpass im Vorbahnhof zwischen der Sihl und der Langstrasse beseitigt. Um zu erreichen, dass die Güterzüge von und nach Oerlikon und diejenigen von und nach der linksufrigen Zürichseebahn ohne Berührung des Vorbahnhofes direkte in den neuen, in Zukunft bis gegen Altstetten hin sich erstreckenden Rangierbahnhof ein- und ausfahren können, werden zwischen dem Viadukt der Winterthurerlinie und der Station Zürich-Wiedikon entsprechende Geleiseverbindungen angelegt. Diese Geleiseverbindungen haben, abgesehen von der im Interesse der Betriebssicherheit wünschbaren Entlastung des Vorbahnhofes, noch den Zweck, künftighin die zahlreichen direkten Güter-, Pilger- und Militärzüge von Winterthur und von der Aarauerlinie her nach dem linken Zürichseeufer und dem Gotthard, sowie umgekehrt, ohne Berührung des Vorbahnhofes verkehren zu lassen. Hiedurch erhalten wir direkte und durchgehende Linien Winterthur-Thalweil-Gotthard und Aarau-Altstetten-Thalweil-Gotthard, und Zürich wird für den Verkehr dieser Linien zum Durchgangsbahnhof. Mit Ausnahme der Güterzüge vom rechten Seeufer, werden durch die in Aussicht genommenen Änderungen keine solchen mehr im Vorbahnhof verkehren.

Um dem vermehrten Personenverkehr zu genügen und allen Verhältnissen durchgreifend Rechnung zu tragen, wird ein Umbau des jetzigen Aufnahmsgebäudes und der Einsteighalle mit entsprechender Vergrösserung in Aussicht genommen. Der jetzige Personenbahnhof kann ohne Schwierigkeiten zu einer wirklichen Kopfstation umgestaltet, bedeutend erweitert und bis ans rechte Sihlufer verlängert werden. Die Geleise in der Einsteighalle werden ungefähr in der Höhe des Gepäckbureaus abgeschnitten, das letztere zum Ausgang für die ankommenden Reisenden nach der Bahnhofstrasse und nach der Limmatbrücke umgewandelt und ein ähnlicher Ausgang nach der Museumstrasse (Landesmuseum) geschaffen. Der Eingang in den Bahnhof wird vom Bahnhofquai her stattfinden, und am Ende der Einsteighalle werden an Stelle der abgebrochenen Geleise die Billetschalter und die Gepäck- und Expressgutexpedition eingerichtet. Auf der Nordseite, da wo jetzt die Fahrpost ihren Ausgang hat, sollen der Wartsaal und das Restaurationslokal für die III. Klasse, sowie weitere Neben- und Diensträume erstellt werden. Durch nördlich und südlich an die bestehende Einsteighalle angelegte und bis an die Sihl reichende Hallenanbauten kann die Zahl der Hallengeleise auf zwölf gebracht werden. Das Einsteigen in die Züge würde nicht mehr von der Seite mit Überschreiten der Geleise, sondern von den am Kopfe der Geleise befindlichen Wartsälen her durch die sogenannten Zungenperrons stattfinden, und da für das Gepäck und die Post je zwischen zwei Perrongeleisen besondere Dienstperrons vorgesehen sind, so wird der Personenverkehr zu und von den Zügen stets ungestört bleiben. Für die Brief- und Fahrpost, sowie für den Telegraphen und das Telephon sind ebenfalls zweckmässige und geräumige Lokalitäten im Bahnhofgebäude vorgesehen. Entsprechend der Vermehrung der Hallengeleise muss die Eisenbahnbrücke über die Sihl verbreitert, die Lokomotivremise und der Eilgutschuppen samt den Geleisen für die Wagen mit Lebensmitteln beseitigt werden. Letztere werden auf die linke Seite des Bahnhofes und an das linke Ufer der Sihl, wo sich jetzt die Lokomotivremise und das Kohlendepot der Nordostbahn befindet, versetzt.

Als Ersatz für die bisherigen Lokomotivremisen, welche im übrigen den stets wachsenden Anforderungen

sowohl hinsichtlich der Zahl der unterzubringenden Lokomotiven, als auch der übrigen Einrichtungen, wie Depotschlosserei, Unterkunftslokale, Bureaux etc., nicht mehr genügen, sind zwei neue Lokomotivremisen zu je 51 Ständen und die Lagerplätze für die Maschinenkohlen auf dem Segment-Abschnitt innerhalb des Dammes der verlegten Winterthurerlinie und der nördlich verlegten Aarauer-Geleise in Aussicht genommen. Sollte in Zukunft diese Gesamtanlage nicht genügen, so könnten weitere Remisen für ausschliessliche Unterbringung von Güterzugslokomotiven entweder in das Geleisedreieck zwischen den Personenzugsgeleisen der linksufrigen Seebahn und den Güterzugsgeleisen der Winterthurerlinie oder auf der Altstettener Seite des Rangierbahnhofes erstellt werden.

Die Reparatur-Werkstätten, s. Z. für ein Netz von 3—400 Kilometer erstellt, sind ebenfalls in allen Beziehungen ungenügend geworden und können selbstredend den heutigen Anforderungen bei der doppelten Grösse des Netzes und bei dem zugleich sehr angewachsenen Verkehr nicht mehr gerecht werden, weshalb ebenfalls eine neue, wesentlich grössere Werkstättenanlage in Aussicht genommen ist. Da die Möglichkeit, diese auf dem Gebiete des Bahnhofes Zürich, also zwischen Zürich und Altstetten, zu plazieren ausgeschlossen ist, so muss hiezu anderwärts ein geeignetes Areal gesucht werden. Über ihr neues Emplacement ist noch nicht entschieden; immerhin wird, um auch zur Anlage vermehrter Aufstellgeleise für reparaturbedürftiges Rollmaterial und für Arbeitsplätze im Freien genügend Platz zu verschaffen, ein Areal von ca. 150,000 m^2 notwendig sein.

Der neue Rangierbahnhof wird sich in absehbarer Zukunft bis gegen Altstetten hin erstrecken und eine wesentliche Vermehrung der Rangiergeleise und der Zufahrts- und Aufstellgeleise für die ankommenden und abgehenden Güterzüge erhalten.

Südlich von diesem Rangierbahnhof und in engster Verbindung mit demselben lehnt sich der neue Güter- und Rohmaterialbahnhof an.

Die Güterschuppen werden einstweilen auf etwa das Doppelte ihrer jetzigen Grösse gebracht. Eine spätere ungehinderte Erweiterung des Güterbahnhofes und der Schuppen wird bei der Landerwerbung entsprechend berücksichtigt.

Zur Ausführung gelangen:

Versandtschuppen	mit	4000	m^2	nutzbarer	Schuppengrundfläche
Empfangsschuppen	„	6000	„	„	„
Schuppen für das Hauptzollamt	„	2500	„	„	„
Zusammen		12,500	„	„	„
Später mögliche Erweiterung: Schuppen	mit	11,000	„	„	„

Die Geleise zum Ausladen von Rohmaterialien werden ebenfalls bedeutend vermehrt und für die spätere Erweiterung derselben wird genügend Terrain reserviert. In der westlichen Ecke des Rohmaterialbahnhofes, bei der Überfahrtsbrücke des Mühleweges, kann eine grosse und bequem zu bedienende Militärrampe in Aussicht genommen werden.

An den Rohmaterialbahnhof reiht sich gegen Altstetten hin, ebenfalls auf der Südseite der Bahn, das neue Areal für die zu versetzende und gleichzeitig zu erweiternde Bau- und Weichenmontierwerkstätte, für die Imprägnieranstalt und für die Lagerplätze der Bau- und Oberbaumaterialien, an.

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

	Bestehende Anlage	Projektierte Anlage
a) Eilgutschuppen	500 m^2	2,400 m^2
b) Güterbahnhof	40,200 „	86,800 „
Güterschuppen und Zoll	6,900 „	23,500 „
c) Rohmaterialbahnhof	31,800 „	130,000 „
Geleise zum Ausladen von Rohmaterialien	1,930 m^1	5,700 m^1

	Bestehende Anlage	Projektierte Anlage
d) Lokomotivremisen und Kohlenlager	25,000 m^2	60,500 m^2
e) Rangierbahnhof	79,000 „	210,000 „
f) Bauwerkstätte, Imprägnieranstalt und Lagerplätze	50,000 „	60,000 „

Die Anlage eines Industriegeleises auf der Nordseite längs den Altstettener Personengeleisen mit Anschluss an das städtische Industriegeleise und eines Verbindungsgeleises mit dem künftigen Schlacht- und Viehhof der Stadt Zürich ist beim neuen Projekt auch in Aussicht genommen.

Das Niederlagshaus wird um einen Stock erhöht und zu Bureaux für Verwaltungszwecke und für die Transitpost eingerichtet.

Die bisher in Schienenhöhe kreuzenden Strassen bis zu den Stationen Altstetten und Zürich-Wiedikon werden teils durch Über-, teils durch Unterführungen ersetzt.

Durch die Entfernung der Werkstätten und die Verlegung des Rohmaterialbahnhofes wird ein ausgedehntes Terrain zwischen dem neuen Eilgutschuppen, der Langstrasse, der Lagerstrasse und dem linken Sihlufer zu beliebiger Verwendung frei. Auf einen Teil desselben liesse sich später eine Haltestelle für den Sonntagsverkehr oder für aussergewöhnliche Anlässe (Extrazüge, Militärtransporte etc.) erstellen.

Die Kosten für sämtliche Neu- und Umbauten stellen sich mit Einschluss des Grunderwerbes auf etwa 20 Millionen Franken.

Die vorgesehenen Umbauten und Erweiterungen werden nur successive, nach Massgabe der sich geltend machenden Bedürfnisse ausgeführt, dagegen muss, um Überbauungen vorzubeugen, der Grunderwerb von ca. 500,000 m^2 Land im ganzen Umfange jetzt schon durchgeführt werden. Über die Flächenausdehnung der wichtigsten Bahnhofräume des bestehenden und des projektierten Empfangsgebäudes in Zürich, sowie derjenigen der zum Vergleiche herbeigezogenen Bahnhöfe in Köln, Frankfurt und Dresden gibt nachfolgende Tabelle Aufschluss:

Benennung der Bahnhofräume	Zürich		Köln	Frankfurt	Dresden
	bestehende	projektierte			
	m^2	m^2	m^2	m^2	m^2
Vorräume (Vorhalle und Centralhalle)	675	1860	760	1,750	1,700
Einnehmerei inkl. Bureaux und Rundreisebilletausgabe . . .	84	210	—	—	—
Billetschalter, Stück	8	10–14	17	14	12
Gepäcklokale	345	920	1,060	1,120	960
Handgepäck	40	74	50	48	50
Wartsaal I. Klasse	110	110	Zimmer für hohe Herrschaften		
Wartlokale II. Klasse			I. und II. Kl.	I. und II. Kl.	I. und II. Kl.
Wartsaal	160	420	480	2 mal 316	500
Lichthof	180	—	Damensaal 50	do. 50	40
Restaurant und Speisesaal . .	180	480	Speisesaal gemeinschaftlich mit der III. Klasse		
			200	2 mal 350	200
Wartlokale III. Klasse . . .			III. und IV. Kl.	III. und IV. Kl.	III. und IV. Kl.
Wartsaal	130	580	500	2 mal 316	550
Lichthof	180	—	—	—	—
Restaurant und Speisesaal . .	290	650	Gemeinschaftlich mit der I. und II. Klasse		
Abtritte, Wasch- und Baderäume .	264	524	—	—	—
Post, Telegraph und Telephon . .	43	205	—	—	—
Einsteighalle, Kopfperron etc. . .	6970	21,000	22,200	31,248	21,600

Weitere hier nicht näher beschriebene Details der projektierten Bahnhofanlage können aus dem angeschlossenen Übersichtsplan leicht entnommen werden.

Die Behandlung des aufgelegten Projektes durch die Behörden ist noch im Gange, und es kann über das Ergebnis derselben erst im kommenden Jahre berichtet werden.

Im Berichtsjahre wurde im Bahnhof Zürich die Unterführung der Langstrasse unter 10 Geleisen vollendet und konnte die Strassenunterführung am 8. Juli dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Ferner wurden die Dämme zum Anschluss an die verlegte Winterthurer Linie und die rechtsufrige Zürichseebahn, sowie für die doppelspurige linksufrige Zürichseebahn ausgeführt. Letztere ist provisorisch an das Trace der bestehenden linksufrigen angeschlossen, und für die Winterthurer-Linie der definitive Anschluss des neuen Viaduktes an den bestehenden Bahnkörper vor dem Viadukt der Limmatbrücke bewerkstelligt worden, so dass mit 18. August der Verkehr der Winterthurer-Linie über den neuen Viadukt geleitet, der alte Bahndamm verlassen und mit dem Durchbruch des Dammes für provisorische Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn begonnen werden konnte.

Im Anschluss an die neuen Geleise der linksufrigen Zürichseebahn, der Winterthurer-Linie und der rechtsufrigen Zürichseebahn mussten die Geleise der Aarauer-Linie und die Verbindungsgeleise nach dem Güterbahnhof, dem Rohmaterialbahnhof und Rangierbahnhof entsprechend gehoben und verlegt werden; ferner wurde zur Sicherung des Betriebes eine provisorische Anlage für Centralisierung und Verriegelung der Weichen und Signale der Hauptfahrstrassen eingerichtet.

Da durch die veränderte Einführung der linksufrigen Zürichseebahn, der Winterthurer-Linie, der rechtsufrigen Zürichseebahn und Verlegung der Aarauer-Linie etc. die Geleise des Rangierbahnhofes wesentlich gekürzt wurden, mussten für den Rangierdienst neben den bestehenden Rangiergeleisen weitere Geleise angelegt und unterhalb des Hardstrassen-Überganges bis zum Letzigraben in grösserer Ausdehnung neue Rangiergeleise erstellt werden.

b) Übrige Objekte.

Für Erweiterung der Station Oerlikon werden neuere Projekte studirt und ist vorläufig das Expropriationsverfahren für die nötigen Landerwerbungen eingeleitet worden.

Im Bahnhof Winterthur wurde der Umbau und die Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes in der Hauptsache vollendet. Das Aufnahmsgebäude ist durch Anbauten und Aufbau wesentlich vergrössert und die Geleise sind soweit auseinandergerückt worden, dass ausser dem Perron längs dem Aufnahmsgebäude zwei breitere Zwischenperrons angelegt werden konnten. Zur Verbindung dieser Perrons sind zu beiden Seiten des Aufnahmsgebäudes Durchgänge angebracht, so dass das Publikum ohne Überschreitung der Geleise auf die einzelnen Perrons gelangen kann. Neben dem Perrondurchgang auf der Südseite des Aufnahmsgebäudes ist ein öffentlicher Durchgang, als Ersatz für eine daselbst befindliche Passerelle, von der Bahnhofstrasse nach der Rudolfsstrasse erstellt worden. Alle drei Perrons werden auf ihre ganze Länge überdacht; das bestehende Hallendach musste beseitigt werden. Ausser dem Aufnahmsgebäude wurden im Personenbahnhof ein geräumiger Eilgutschuppen samt Rampe, ein neues Magazin- und Wasserstationsgebäude, sowie Abtritte im Rohbau fertig erstellt. Im Remisenbahnhof sind die im verflossenen Jahre begonnenen Hochbauten der N. O. B.-Lokomotivremise, Wasserstationsgebäude mit Magazin und Unterkunftslokalen gänzlich vollendet, die Lokomotiv- und Wagenremisen von den V. S. B. versetzt, und von denselben ein neues Magazingebäude mit Unterkunftslokal erstellt worden.

Im Bahnhof Romanshorn wurde die Wasserversorgung mit Hydrantenanlagen und elektrische Beleuchtung, sowohl für Gebäulichkeiten, als für den äussern Dienst eingerichtet; das Wasser, sowie der elektrische Strom werden von der Wasserversorgung und vom Elektrizitätswerk Romanshorn bezogen.

Seit Jahren haben sich die baulichen Verhältnisse im Bahnhofe Schaffhausen als unzureichend erwiesen. Die Anlagen für den Personen- und Güterverkehr waren ineinander geschoben, zu eng und zu verwickelt und haben bei dem sich stetsfort steigernden Verkehr nachgerade einen betriebsgefährlichen Zustand geschaffen.

Der totale Umbau der Geleiseanlagen, namentlich aber eine Trennung und Erweiterung der Anlagen für den Güterverkehr von denjenigen der Personenbeförderung war nicht länger aufzuschieben, und durfte damit auch nicht bis zur Eröffnung der Linie Eglisau-Schaffhausen, der zweiten neuen, in den Bahnhof Schaffhausen einmündenden Linie, zugewartet werden.

Die Genehmigung der bezüglichen Abänderungs- und Erweiterungspläne erfolgte im Dezember 1893, nachdem inzwischen die Grunderwerbung zum grössern Teile durchgeführt worden war, so dass im gleichen Monate die Erdarbeiten von den Unternehmern in Angriff genommen werden konnten.

Die mit der Grossherzogl. Badischen Bahn über Abtretung ihres Landes geführten Verhandlungen führten zu keiner gütlichen Erledigung; es wurde daher diese Streitsache schiedsgerichtlich ausgetragen.

Die Unterbauarbeiten wurden nun derart gefördert, dass im Juli 1894 mit Legen des Oberbaues angefangen werden konnte. Letzterer wurde soweit gelegt, dass der badische Verkehr am 7. September über die neuen Geleise geleitet und dem Betrieb vier Geleise übergeben werden konnten, worauf das alte badische Geleise abgebrochen wurde.

Die zweite Plangenehmigung, den definitiven Geleise- bezw. Situationsplan unserer Vorlage vom 8. Oktober betreffend, fand seitens des Bundesrats am 3. November 1894 statt.

Ende des Jahres waren im äussern Bahnhofe die Unterbauarbeiten mit Ausnahme eines Teiles der Mauerungen vollendet; letztere mussten vom 22. Dezember an der ungünstigen Witterung wegen eingestellt werden. Vom Oberbau waren 4406 *m* Geleise und 36 Weichen neu und fertig gelegt. Die Hochbauarbeiten erlitten bei den Güterschuppen durch die verspätete Montage der eisernen Dachstuhlkonstruktion eine Verzögerung, infolgedessen dann bei dem eingetretenen Frostwetter die Vollendung der Cementböden bis Ende des Jahres nicht mehr möglich war. Letztere Arbeiten konnten daher erst im März 1895 fertig gestellt und am 1. April dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Der Ende Juli begonnene Bau des neuen Petroleumkellers wurde im November vollendet und dem kaufmännischen Direktorium übergeben.

Auf der Station Etzweilen wurden die Geleiseanlagen infolge Einführung der Linie von Schaffhausen vermehrt und mit Einrichtung der centralen Weichen- und Signalstellungen begonnen.

Von bedeutenden Ergänzungsbauten sind noch zu erwähnen: Vollendung des neuen Güterschuppens auf der Station Altstetten; Erstellung einer grössern Rampe am neuen Güterschuppen in Baden; Entwässerung des südlichen Bahnhofteiles Aarau; Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung für die Geleiseanlagen zwischen Halle und Langstrassen-Unterführung Bahnhof Zürich; Einrichtung der Gasbeleuchtung auf der Station Zürich-Wiedikon; Vergrösserung der Güterschuppen auf den Stationen Stein a/R. und Emmishofen; Erstellung eines Ladekrahnens auf der Station Sitterthal; Ergänzung der Geleiseanlagen auf der Station Fehraltorf; Erstellung eines durchgehenden Gütergeleises und eines Stumpengeleises auf der Station Affoltern b/Höngg; Ergänzung der Geleiseanlagen auf der Station Diesbach; Vergrösserung des Abortgebäudes auf der Station Wädensweil; Erstellung von Brückenwagen auf den Stationen Würenlos, Mellingen und Affoltern b/Höngg; Erstellung eines Wärterwohnhauses zwischen Ebikon und Fluhmühle.

Von Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit in Ausführung bundesrätlicher Anordnungen sind zu verzeichnen: Centrale Weichen- und Signalstellungen im Bahnhof Zürich, Gruppe I und II, und auf der Station Oberglatt, ferner die nahezu vollendeten Centralweichenanlagen auf den Stationen Romanshorn, Brugg und Etzweilen; Erstellung von elektrischen Blockanlagen auf der Strecke Zürich-Altstetten; Erstellung von elektrischen Kontrollapparaten für Signalscheiben auf einer grössern Zahl von Stationen.

Verstärkung von Brückenkonstruktionen: Umbau, bezw. Erstellung von zwei neuen Sihlbrücken von fünf Öffnungen mit je 12,9 *m* Weite im Bahnhof Zürich; Verstärkung von Streben an der Rheinbrücke bei Hemmishofen; Umbau der Eisenkonstruktionen von 15 Brücken mit Stützweiten unter 10 *m* und zwar bei 10 Brücken auf der Luzerner-Linie und bei 5 Brücken auf der Linie Winterthur-Romanshorn.

Im übrigen wird auf den Ausweis über die Bauverwendungen, geordnet nach Objekten, Beilage 5 zu den Jahresrechnungen pro 1894, verwiesen.

2. Bau neuer Linien.

a. Allgemeines.

Im Berichtsjahre waren im Bau begriffen: die rechtsufrige Zürichseebahn, die Linie Etzweilen-Schaffhausen und die zwei ersten Lose der Linie Thalweil-Zug.

Für Ausführung der Unterbauarbeiten des ersten Loses der Linie Eglisau-Schaffhausen fand die öffentliche Konkurrenzausschreibung im Dezember statt. Die Projektvollendungen sowie die Anfertigung der Voranschläge der übrigen drei Lose dieser Linie und des dritten Loses der Linie Thalweil-Zug konnten wegen der noch schwebenden Differenzen mit Gemeinden und Staat, betreffend einzelne Tracéstellen, im Berichtsjahre nicht mehr stattfinden.

Im Laufe des Jahres 1894 sind 10 Ingenieure, 1 Architekt, 2 Geometer, 2 Zeichner und 2 Kanzlisten ausgetreten; dafür wurden neu angestellt: 6 Ingenieure, 1 Zeichner und 1 Kanzlist, so dass Ende des Jahres das Personal aus 43 Ingenieuren, Architekten und Geometern, 7 Zeichnern, 1 Buchhalter und 3 Kanzlisten, zusammen aus 54 Personen bestand.

b. Rechtsufrige Zürichseebahn.

Wie schon im Berichte pro 1893 erwähnt ist, waren als Eröffnungstermine vorgesehen:

1. Dezember 1893 für die Teilstrecke Stadelhofen-Rapperswil;

September 1894 für Zürich Hauptbahnhof-Rapperwil bei provisorischer Einführung mittelst Durchschneidung des Harddammes, wobei für die Vollendung des fehlenden Viaduktstückes daselbst weitere fünf Monate angenommen waren.

Infolge der Rutschungen in dem dicht beim Bahnhofe Rapperswil gelegenen Einschnitte wurde der Termin für die Betriebseröffnung Stadelhofen-Rapperswil vom schweizerischen Eisenbahndepartement bis 1. März 1894 verlängert, und fand dieselbe dann zwei Wochen später, d. h. am 15. dieses Monates, statt.

Die provisorische Verbindung zwischen Limmatbrücke und Viadukt mittelst Durchstechung des Harddammes erforderte wenig mehr Zeit als angenommen war, so dass die Kollaudation Zürich (Hauptbahnhof)- Stadelhofen am 26. September und die Betriebseröffnung dieser Strecke am 1. Oktober stattfinden konnten, womit die ganze Linie Zürich-Rapperswil in Betrieb gesetzt war.

Der Betriebseröffnung vorgängig fanden am 25. September die Belastungsproben bei den Viadukt-, Limmat- und übrigen zwischen Zürich und Stadelhofen gelegenen Brücken statt, welche günstige Resultate ergaben. Das fehlende Viaduktstück beim Harddamm wurde anfangs Dezember vollendet und die auf dem Damm montierte Eisen-

konstruktion für die Limmatstrassenbrücke an Ort und Stelle gebracht, worauf deren Untersuchung stattfand, so dass am 8. Dezember der erste Morgenzug das definitive Geleise über den Viadukt befahren konnte.

Die provisorische Übernahme der Arbeiten im Sinne von Art. 20 der allgemeinen Bestimmungen des Bedingnisheftes hat im Laufe des Jahres mit allen Unternehmern stattgefunden, und die betreffenden Abrechnungen für den Unterbau und Hochbau sind zur Zeit alle nahezu vollendet. Mit der Unternehmung Fischer und Schmuziger wurde für das erste Los schon im Juli abgerechnet; mit der Unternehmung des vierten Loses (Minorini und Galli) konnte eine endgültige Vereinbarung erst Anfang Februar 1895 erfolgen.

Auf dem zweiten Lose waren nach der Betriebseröffnung noch grössere Arbeiten bei Herrliberg, bestehend in Erstellung von Stütz- und Futtermauern, auszuführen und ist dadurch auch die Vollendung der Abrechnung verzögert worden.

Grosse Schwierigkeiten verursachten die Verhandlungen mit Gemeinden und Staat betreffend Übernahme der beim Bahnbau neu erstellten oder korrigierten Strassen und Wege und Besorgung des Unterhaltes derselben. Mit der Mehrzahl der Gemeinden sind jedoch diesbezügliche abschliessliche Abkommen zu stande gekommen. Auch von seiten des Staates Zürich hat die Übernahme stattgefunden und bleiben nur noch einige Anstände, die Eigentumsverhältnisse betreffend, zu erledigen.

Endlich gelang es, mit dem Besitzer des Rutschgebietes in Rapperswil eine gütliche Vereinbarung zu erzielen.

Nach Fertigstellung der Vermarkung der Bahn- und Nebenanlagen ist die Aufnahme und Herstellung der neuen Katasterpläne akkordweise vergeben worden, und sollen diese Arbeiten bis 1. Juli 1895 ausgeführt sein.

c. Thalweil-Zug.

Die Anschlussstrecken Thalweil-Albistunnel und Albistunnel-Zug haben im Laufe des Jahres die Genehmigung der massgebenden Behörden erhalten.

Nachdem die Variante über Horgen mit der projektierten Haltestelle für Oberrieden und einer Station für Horgen unterm 19. Dezember 1893 grundsätzlich vom hohen Bundesrate angenommen wurde, hat derselbe die Pläne der Strecke Thalweil-Horgen-Steinmatt unterm 9. Juni 1894 definitiv genehmigt.

Unterm 5. Januar 1894 wurde auch die Genehmigung des Tracés auf dem Gebiete von Zug nebst Umbau des Bahnhofes Zug und Korrektion der westlichen Einfahrten zu demselben ausgesprochen; dagegen erfolgte die Genehmigung des Planes, den Umbau des Bahnhofes Zug betreffend, erst am 26. Oktober.

In der Gemeinde Baar war die Tracé-Genehmigung von *km* 13,1—16,884 schon unterm 12. September 1893 erfolgt, wobei die Versetzung des Aufnahmsgebäudes in nördlicher und des Güterschuppens in südlicher Richtung bei der Station Baar vorbehalten war. Letzteres Projekt wurde nachträglich in Übereinstimmung mit der Regierung des Kantons Zug unterm 5. März 1894 vom schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigt. Betreffend die Haltestelle Oberrieden wurde unterm 22. Juni von der Regierung des Kantons Zürich beim Eisenbahndepartement in Revision des bundesrätlichen Beschlusses vom 9. gl. Monates eine Verschiebung der Haltestelle um ca. 30 Meter gegen Horgen behufs einer rationelleren Ausführung der Zufahrtsstrassen verlangt. Dem Gesuche konnte unsererseits nicht entsprochen werden, und wurde dasselbe auch von seiten des Eisenbahndepartements unterm 3. August abgelehnt.

Über die Anlage der Zufahrtsstrassen zu den Stationen Oberrieden und Horgen kam zwischen Gemeinden und Staat bis Ende des Jahres kein Einvernehmen zu stande, und ist ein solches auch jetzt noch nicht erfolgt. Die Vorlage unserer Stationspläne im Masstab 1 : 500 hat dadurch eine unliebsame Verzögerung erlitten, indem laut bundesrätlichem Plangenehmigungsbeschluss diese Pläne die Anlage der Zufahrtsstrassen enthalten sollen. Auch bei

Sihlbrugg konnte das Projekt der Stationsanlage infolge schwebender Verhandlungen mit der Sihlthalbahngesellschaft über die Einführung ihrer Linie erst im laufenden Jahre endgültig festgestellt werden.

Nach Vollendung des Voranschlages für das Los I, *km* 0,2—7,482, fand im Monat April (also vor der bundesrätlichen Plangenehmigung) die Ausschreibung dieser Arbeiten im Gesamtbetrage von Fr. 2,241,000 im Konkurrenzwege statt. Die von neun Unternehmern hierauf eingegangenen Offerten führten zur Vergebung an den niedrigsten Offertesteller, Herrn P. Jardini von Valganna (Italien). Letzterer hat, nach Abschluss des Bauvertrages, dessen Genehmigung von seiten des tit. Verwaltungsrates unterm 30. Juni erfolgte, die Arbeiten in den Voreinschnitten des 1950 Meter langen Horgerberg-Tunnels, auf der Westseite am 7. August und auf der Ost- oder Seeseite am 23. August begonnen.

Bis Ende des Jahres waren auf der Ost- und Westseite zusammen 274 Meter Stollen getrieben und 67 Meter Gewölbe gemauert. Der Stollen bewegte sich auf der Ostseite in trockenem Mergel, auf der Westseite dagegen in einer wasserführenden festen Geschiebsablagerung. Behufs Verbesserung der etwas mangelhaften Ventilation sind im Dezember auf der Ost- und Westseite Luftschächte ausgeführt worden. Später sollen maschinelle Einrichtungen, d. h. Druckventilatoren, welche per Sekunde 0,5 m^3 von 360 *mm* Spannung erzeugen und durch Petroleummotoren von je fünf HP getrieben sind, erstellt werden. Die Lieferung derselben besorgt die Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur.

Auf dem zweiten Lose zeigten sich bei Ausführung des Frühbergeinschnittes schon im Juli Terrainbewegungen zwischen *km* 13,3 und 13,8, welche grössere Dimensionen anzunehmen drohten. Durch Entwässerung des Rutschgebietes und flachere Abböschung der Rutschlehnen, verbunden mit Steinsätzen im Einschnitte, wurde weiteren Bewegungen vorgebeugt. Besondere Sorgfalt musste bei der Dammanlage *km* 13,8—14,0 stattfinden, da das lehmige Auffüllungsmaterial und der nasse Untergrund, letzterer Entwässerung, ersteres die Anlage von Spreitlagen verlangten.

Der 3358 *m* lange Albistunnel wurde am 8. Mai bei *km* 10,530 durchgeschlagen. Die Abweichungen, welche man beim Zusammentreffen der beiden Stollen konstatierte, ergaben ein überaus günstiges Resultat und betrugen nur 4—5 *cm*.

Am 21. Juli war das Gewölbe geschlossen, am 6. August das Widerlagermauerwerk und damit die ganze Tunnelanlage, mit Ausnahme des Betonkanals, dessen Ausführung einen weitern Monat in Anspruch nahm, vollendet. Im Dezember 1891 begonnen, erforderte somit der Tunnelbau zwei Jahre und sieben Monate, was einem Arbeitsfortschritte von 3,6 *m* per Tag entspricht. Das vom Tunnel durchfahrene Gebirge war meistens ganz trocken und bestand hauptsächlich aus Mergel und Molasseschichten.

Im Monat September begann die Fundation der Brücke über die Sihl, deren Mauerwerk Ende November fertig gestellt wurde.

Beim Lorze-Viadukt hatte man die Arbeit nach Vollendung des ersten Widerlagers auf Kämpferhöhe, wie bei den übrigen Kunstbauten, Ende November eingestellt.

Für das dritte Los konnte der Voranschlag nur teilweise aufgestellt werden, weil, die Bahnhofanlage Zug betreffend, immer neue Differenzen, teils mit den Behörden, teils mit der Gotthardbahn auftauchten.

Ein Teil des für die Bahnhofauffüllung benötigten Materials soll aus dem Zugertunnel nebst Voreinschnitten der Gotthardbahn bezogen werden; die bezüglichen Verhandlungen konnten bis Ende des Jahres zu keiner definitiven Vereinbarung führen. Eine Verständigung mit der Gotthardbahn über die neuen Geleiseanlagen daselbst konnte erst im November erzielt werden.

Am 28. Juni hatte der Bundesrat, veranlasst durch erneute Eingaben des Stadtrates und der Regierung von Zug, einen nochmaligen Entscheid in der Bahnhofsangelegenheit gefasst, wodurch eine gänzliche Umarbeitung

des frühern Projektes notwendig wurde. Nach erfolgter Auflage des neuen Planes wurde derselbe, wie bereits früher erwähnt, erst am 26. Oktober vom Eisenbahndepartement genehmigt.

Die vorgenommene Konkurrenzausschreibung behufs Erlangung von Entwürfen für das neue Aufnahmsgebäude in Zug ergab, bei geringer Beteiligung, nicht das gewünschte Resultat, so dass die Pläne nunmehr vom Hochbaubureau der Bauabteilung erstellt werden.

d. Etzweilen-Schaffhausen.

Bei den Bauarbeiten für die Strecke Feuerthalen-Etzweilen wurde ein befriedigender Fortschritt erzielt; dagegen verzögerte sich die Montierung der Rheinbrücke und hauptsächlich die Fertigstellung des Tunnels unter dem Emmersberg derart, dass vom Betriebe der Strecke Schaffhausen-Feuerthalen im laufenden Jahre von vornherein abgesehen werden musste.

Zwischen Feuerthalen und Etzweilen bereitete uns die Paradiesgesellschaft Schwierigkeiten, so dass dort die Erdarbeiten eingestellt wurden und erst nach der am 10. April erteilten Genehmigung von seiten des Bundesrates für eine Tracéänderung daselbst (zwischen *km* 4,2 und 6,837) und nach der von der gleichen Behörde unterm 22. Mai ausgesprochenen Baubewilligung die Arbeiten begonnen und dann Ende Juni fertig gestellt werden konnten.

Die von Etzweilen aus im gleichen Monate angefangene Oberbaulage wurde Ende September vollendet, so dass diese Strecke nebst allen Nebenanlagen und Ausrüstungen Mitte Oktober betriebsfähig hergestellt war, infolgedessen dann auch nach stattgefundener Brückenprobe vom 17. Oktober und vorgenommener Kollaudation vom 24. gl. Monats vom Bundesrate die Betriebseröffnung für die Teilstrecke Etzweilen-Feuerthalen auf den 1. November festgesetzt wurde.

Der Emmersberg bereitete uns grosse Sorgen.

Bekanntlich hatten gegen Ende des Jahres 1893 auf der Südseite schon kleinere Terrainsetzungen über dem Tunnel stattgefunden. Diese Zustände verschlimmerten sich anfangs des nächsten Jahres, und am 25. Januar traten auch auf der Nordseite ähnliche Verhältnisse wie auf der Südseite ein. An diesem Tage wurde an der Sohle des nördlichen Firststollens bei *km* 0,941 Sand mit Wasser (ca. 40 Minutenliter) angefahren, so dass sich der Stollen in kurzer Zeit mit Kies und Sand füllte. Auf der Südseite wurde gar kein Fortschritt mehr erzielt, da sich auf ca. 30 *m* Länge und 20 *m* Höhe über dem Tunnel eine 6 *m* tiefe Terrainsenkung gebildet hatte, wodurch zwei neugebaute Häuser bedroht wurden. Man stellte daher Ende Januar hier die Arbeiten vorläufig ein und ordnete den Übergang vom belgischen zum österreichischen Bausysteme mittelst Öffnung des Sohlstollens an. Allein auch dieser traf bei *km* 1,15 auf Triebsand und Wasser, wodurch ein neuer Einbruch entstand, ein darüber liegendes Haus derart gefährdend, dass dasselbe von den Bewohnern geräumt werden musste. Da ein weiteres Vortreiben des Stollens als zu gefährlich erschien, wurde im Innern desselben eine Abdämmung vorgenommen und die Terrainsenkungen über dem Tunnel aufgefüllt. Die Arbeiten blieben infolgedessen hier eingestellt, bis von der Nordseite her der auf pneumatischem Wege betriebene Stollen diese Stelle erreichte. Als sich auch auf der Nordseite die Verhältnisse im Stollen fortwährend schwieriger gestalteten, so dass trotz Anwendung aller möglichen Mittel im Monat März nur noch ein Arbeitsfortschritt von 11 *m* erzielt wurde, musste für den noch restierenden ca. 200 *m* langen Teil des Tunnels ein anderes Bausystem in Aussicht genommen werden. Da alle Schwierigkeiten sich darin konzentrierten, dass das ausfliessende Wasser Sand ausspülte, so lag der Gedanke nahe, das Wasser mittelst Luftdruck zu verdrängen und dadurch die durch Ausspülung verursachten Höhlenbildungen zu vermeiden.

Hierauf gründete sich das Projekt, nach Herstellung einer eisernen Absperrwand den Tunnel zonenweise unter Anwendung von Luftüberdruck herzustellen, ein Verfahren, das bereits an mehreren Flusstunnels, z. B. beim

Hudsontunnel, Anwendung fand. Der zu Rate gezogene Herr Prof. Konradin Zschokke teilte diese Ansicht, und hat sich dieselbe auch in der Folge der Ausführung bewährt.

Anfang April wurde von der Direktion der Übergang zum pneumatischen System für die Vollendung des Tunnels von der Nordseite angeordnet und die erforderlichen Maschinen und Einrichtungen, bestehend in der Absperrwand mit verschiedenen Schleussen, einem Lokomobil von 35 HP, eines stündlich 1200 m^3 Luft aufsaugenden Kompressors und der Luftleitungsröhren von 180 *mm*, bestellt. Am 15. Mai waren diese Installationen fertig, und konnte mit Einblasen der Luft begonnen werden.

In der Folge ist der Vortrieb des Stollens mittelst Pressluft, wie die nachrückende Mauerung nicht auf erhebliche Schwierigkeiten gestossen; immerhin wurde die Beistellung eines Reservelokomobils von 25 HP im Monat Juli notwendig, da während einer am ersten Lokomobil vorgenommenen Reparatur der Betrieb zeitweise eingestellt werden musste, infolgedessen beim Aufhören des Überdruckes von durchschnittlich $^1/_2$ Atmosphäre im Stollen sofort Wasser und Sandspülungen eintraten, die Hohlräume erzeugten.

Bei einem monatlichen Arbeitsfortschritte bis zu 60 *m* im Stollen und zweimaliger Versetzung der Abschlusswand fand der Durchschlag am 13. Dezember statt, worauf der Gewölbeschluss Ende Januar 1895 und die Vollendung der Widerlager, somit des gesamten Tunnelmauerwerkes, am 21. Februar 1895 erfolgte.

Die Durchtunnelung der restierenden ca. 200 *m* erforderte somit (mittelst Pressluftbetrieb) ca. 7 Monate, was durchschnittlich einem täglichen Arbeitsfortschritte von ca. 1 *m* im Stollen entspricht.

Der gesamte Tunnelbau erforderte für die Vollendung auf 760 *m* Länge seit dem Beginn des Stollens auf der Nordseite im März 1893 bis zur gänzlichen Fertigstellung des Mauerwerkes Ende Februar 1895 1 Jahr und 11 Monate und konnte somit auch hier nicht mehr als ca. 1,1 *m* täglicher Fortschritt erzielt werden.

Die Montierung der Rheinbrücke bei Feuerthalen verzögerte sich, weil die Eisenlieferungen dazu im Rückstande waren.

Nachdem im April der obere Teil des Gerüstes abgetragen und die Auflagequader versetzt waren, hatte die Montage der Eisenkonstruktion begonnen; sie konnte jedoch erst Ende Oktober vollendet werden.

Gegenwärtig ist nun die ganze Linie Etzweilen-Schaffhausen dem Betriebe übergeben. Die Belastungsprobe der Rheinbrücke fand am 26. Februar 1895, die Kollaudation am 27. gl. Mts. und die Betriebseröffnung am 2. April 1895 statt.

Die Linie ist ganz ähnlich wie die übrigen Moratoriumslinien (Dielsdorf-Niederweningen, Koblenz-Stein und Rechtsufrige Zürichseebahn), d. h. annähernd nach den gleichen Typen für Unterbau, Oberbau und Hochbau gebaut und mit Centralanlagen, Glockensignalen etc., also mit den gleichen Betriebssicherheitsmitteln, ausgerüstet.

e. Eglisau-Schaffhausen.

Die Tracéstreitigkeiten dauerten auch dieses Jahr noch fort, so dass in den Gemeinden Jestetten, Rafz und Neuhausen für gewisse Strecken neue Pläne angefertigt und zur Genehmigung vorgelegt werden mussten.

Betreffend die Anlage der Station Jestetten hat die Nordostbahnverwaltung auch im Berichtsjahre bei Weiterführung der Korrespondenz und bei Anlass der stattgehabten mündlichen Verhandlungen mit den badischen Behörden mit allem Nachdrucke die westliche Stationslage befürwortet (s. pag. 97 des Geschäftsberichts pro 1893). Ein endgültiger Entscheid ist indessen auch bis Ende 1894 noch nicht erfolgt.

Nachdem am 24. Juli das allgemeine Bauprojekt Eglisau-Landesgrenze bei Lottstetten (*km* 0,0—7,097) vom Bundesrate genehmigt war, erfolgte am 10. August die Genehmigung der Bahnstrecke in der Gemeinde Neuhausen und am 29. September von gleicher Stelle diejenige der beiden Unterführungen bei *km* 4,425 und 5,318 in der Gemeinde Rafz, womit für die ganze Linie, Jestetten ausgenommen, die Pläne als bereinigt angesehen werden konnten.

Ein nochmaliges Revisionsgesuch der Regierung von Schaffhausen, die Anlage eines Niveauüberganges an Stelle einer Durchfahrt für die Scheibengasse in Neuhausen betreffend, wurde unterm 11. Dezember vom Bundesrate abgelehnt.

Nach den Bestimmungen des badischen Strassengesetzes vom 14. Juni 1884 sind die Gemeinden verpflichtet, die in ihren Gemarkungen angelegten Wege zu übernehmen, sofern sie zur Vermittlung des allgemeinen Verkehrs dienen. Sämtliche neu zu erstellenden Stationszufahrten oder zu korrigierenden Strassen und Wege sind als in diese Kategorie gehörend bezeichnet worden und daher von den Gemeinden zu übernehmen, wobei festgesetzt wurde, dass die Übernahme und Unterhaltung der bezeichneten Strassen und Wege ein halbes Jahr nach der Bahneröffnung stattzufinden habe.

Für den bei Eglisau zu erstellenden Rheinübergang wurden verschiedene Projekte mit Konstruktion teils ganz in Stein, teils mit eisernen Mittelöffnungen von verschiedenen Spann- und Lichtweiten studiert. Da sich jedoch die zürcherische Regierung gegen die Ausführung eines Pfeilers im Flussbette, des dadurch zu gewärtigenden Stauens wegen, energisch verwahrte, so entschloss man sich für die Ausführung eines steinernen Viaduktes, welcher auf dem linken Ufer aus neun Gewölbeöffnungen von 15 *m*, auf dem rechten Ufer aus ebenso vielen Öffnungen von 15 *m* und zwei solchen von 12 *m* und einer Mittelöffnung von 90 *m* für die Eisenkonstruktion über dem Flussbette besteht. Der ganze Viadukt erhält eine Länge von 460 *m*, dessen grösste Höhe beträgt 63 *m*, Verhältnisse, welche die Brücke zu einem der grossartigsten Bauobjekte in der Schweiz gestalten.

Die daherigen Kosten werden sich auf ca. Fr. 960,000 belaufen.

Nachdem dieses Projekt durch Beschluss des Verwaltungsrates vom 12. November genehmigt worden war, konnte der Voranschlag des ersten Loses *km* 0,0—4,310 fertig gestellt und die Ausschreibung der Unterbauarbeiten mit Eingabefrist bis 29. Dezember angeordnet werden.

Es sind daraufhin neun Offerten (von 12 % Aufgebot bis 13 % Abgebot variierend) eingegangen, und im Monat Februar 1895 hat die Vergebung der Arbeiten an die Firma Probst, Chappuis & Wolf in Bern (mit dem niedrigsten Abgebote) stattgefunden. Die für den sofortigen Baubeginn erforderliche Grunderwerbung in der Gemeinde Eglisau war schon im Oktober durchgeführt worden.

3. Rollmaterial.

Im Berichtsjahre kamen folgende Mutationen im Rollmaterial vor:

a) Lokomotiven. Ausrangierungen fanden keine statt. Dagegen wurden an neuen Lokomotiven abgeliefert: 14 Stück $A^{2\,T}$ (Compound) und 5 Stück F^3. Damit stieg der Bestand an Lokomotiven am Jahresschluss auf 192 Stück.

Der durchschnittliche Bestand war dagegen 180,7 Stück.

Da im Berichtsjahr im ganzen 6,915,758 Lokomotivkilometer zurückgelegt wurden (Budgetansatz 6,766,657), ergibt sich eine durchschnittliche Jahresleistung per Lokomotive von 38,272 Kilometer.

Infolge der Eröffnung des durchgehenden Verkehrs auf der Strecke Etzweilen-Schaffhausen ist seither neuerdings eine namhafte Steigerung der Lokomotivleistungen eingetreten, weshalb pro 1895 eine angemessene Vermehrung des Lokomotivparkes vorgesehen werden mussste.

b) Personen- und Gepäckwagen. Hier kamen im Berichtsjahr keine Mutationen vor. Bei der eingetretenen erheblichen Zunahme des Verkehrs werden dagegen die Verwaltungsbehörden eine baldige Vermehrung der Personen- und Gepäckwagen in Aussicht nehmen.

c) Güterwagen. Die im vorjährigen Berichte als bestellt erwähnten 60 Stück Eilgutwagen sind abgeliefert worden. Wegen Baufälligkeit wurden 13 Stück ältere Güterwagen (10 gedeckte und 3 offene) abgeschrieben.

VI. Direktion.

Für die aus den Wahlverhandlungen der Generalversammlungen vom 27. Juni und 19. Juli hervorgegangene neue Direktion, bestehend aus dem bisherigen Direktionsmitgliede Herrn Frölich und den neugewählten Herren Birchmeier, Brack, Mezger und Däniker, wurde mit nachträglicher verwaltungsrätlicher Genehmigung folgende Geschäftsverteilung beschlossen:

Dem vom Verwaltungsrate zum Präsidenten der Direktion gewählten Herrn Birchmeier wurden die Präsidialgeschäfte, ferner die Angelegenheiten des Stations-, Zugs- und Fahrdienstes (III. Departement) übertragen; Stellvertreter für die Präsidialgeschäfte, der vom Verwaltungsrate zum Vizepräsidenten gewählte Herr Frölich und für die Angelegenheiten des Betriebsdienstes Herr Direktor Mezger;

Herrn Vizepräsident Frölich, der im Zeitpunkte des Antrittes der neuen Direktion soweit genesen war, dass er seine Funktionen wieder aufnehmen konnte, wie bisher, der kommerzielle Dienst (IV. Departement); Stellvertreter Herr Direktor Däniker;

Herrn Direktor Brack die Angelegenheiten des Bahnbaues, des Bahnunterhaltes und der Werkstätten (II. Departement); Stellvertreter Herr Direktor Mezger

Herrn Direktor Mezger die Expropriationsgeschäfte, die Haftpflichtangelegenheiten und Transportreklamationen (V. Departement); Stellvertreter für die Expropriationsgeschäfte Herr Direktor Brack und für die übrigen Geschäfte Herr Präsident Birchmeier;

Herrn Direktor Däniker das Finanz- und das Versicherungswesen, ferner die Angelegenheiten der Pensions- und Hülfskasse und der Krankenkassen; Stellvertreter Herr Vizepräsident Frölich.

Es ist indessen zu bemerken, dass seit Schluss des Berichtsjahres eine Änderung der Stellvertretungen stattfand, indem die Stellvertretung

für Herrn Präsident Birchmeier als Vorsteher des Betriebsdienstes Herrn Direktor Brack, diejenige

für Herrn Direktor Brack mit Bezug auf den Bau der neuen Linien Herrn Direktor Mezger und mit Bezug auf die übrigen Geschäfte Herrn Präsident Birchmeier, ferner diejenige

für Herrn Direktor Mezger mit Bezug auf die Expropriationen Herrn Direktor Brack und mit Bezug auf die übrigen Geschäfte Herrn Direktor Däniker

übertragen wurde.

Im übrigen blieb es bei der vorerwähnten Regelung.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 114 Sitzungen und fasste 3091 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Was die Zahl der Direktionsgeschäfte betrifft, so ist zu bemerken, dass das Hauptregister im Berichtsjahre 39,812 (Prinzipal-) Nummern aufweist gegenüber 39,851 im Vorjahre.

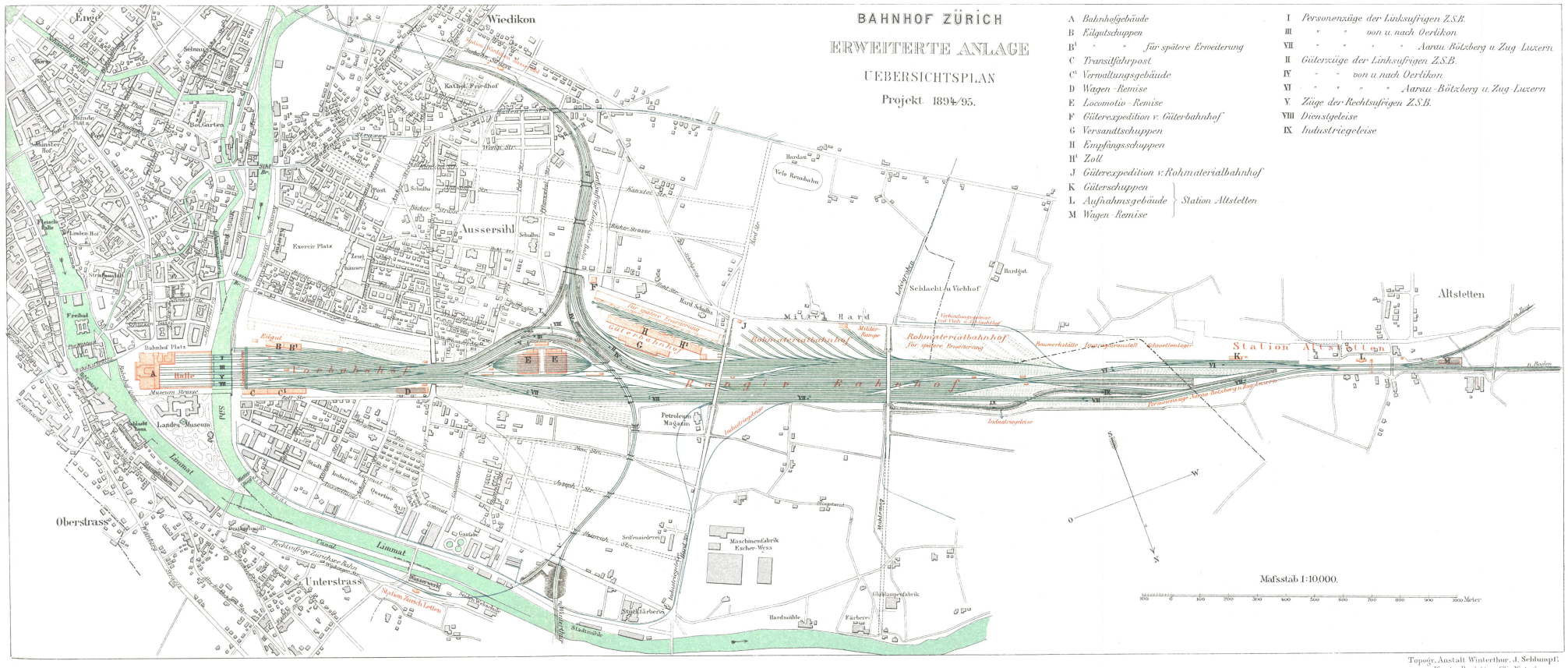
Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1894 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 31. Mai 1895.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

Der Präsident:

Birchmeier.



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

Rechtsufrige Zürichsee-Bahn

PLAN

der

EISENBAHNLINIE

ZÜRICH - MEILEN - RAPPERSWEIL.

Mafsstab 1:100,000

Hofer & Burger, Zürich.

Rechtsufrige Zürichsee-Bahn

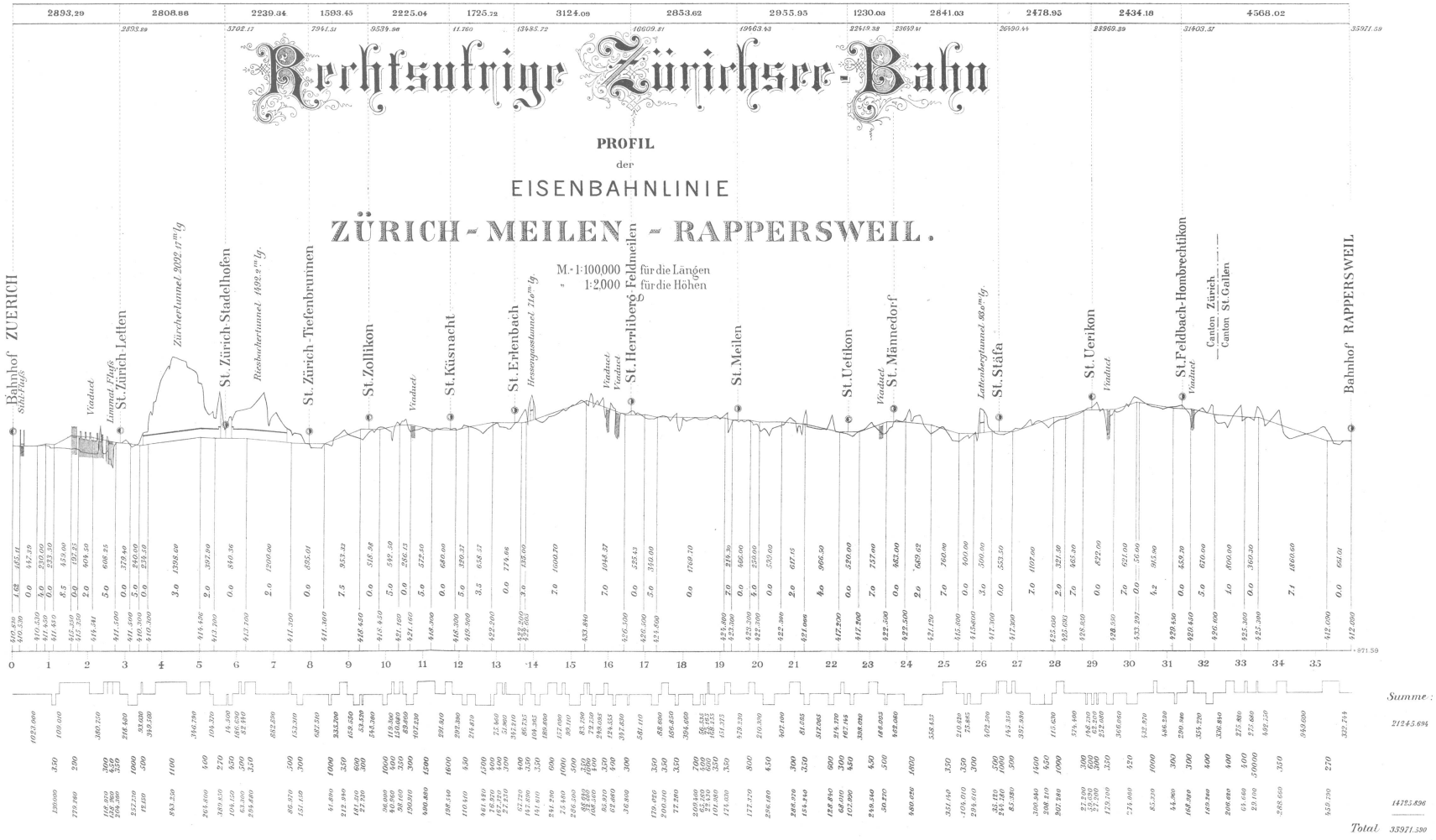
PROFIL

der

EISENBAHNLINIE

ZÜRICH - MEILEN - RAPPERSWEIL.

M. 1:100,000 für die Längen
" 1:2,000 für die Höhen



Graph. Anstalt v. Hofer & Burger Zürich.

PLAN DER EISENBAHNLINIE

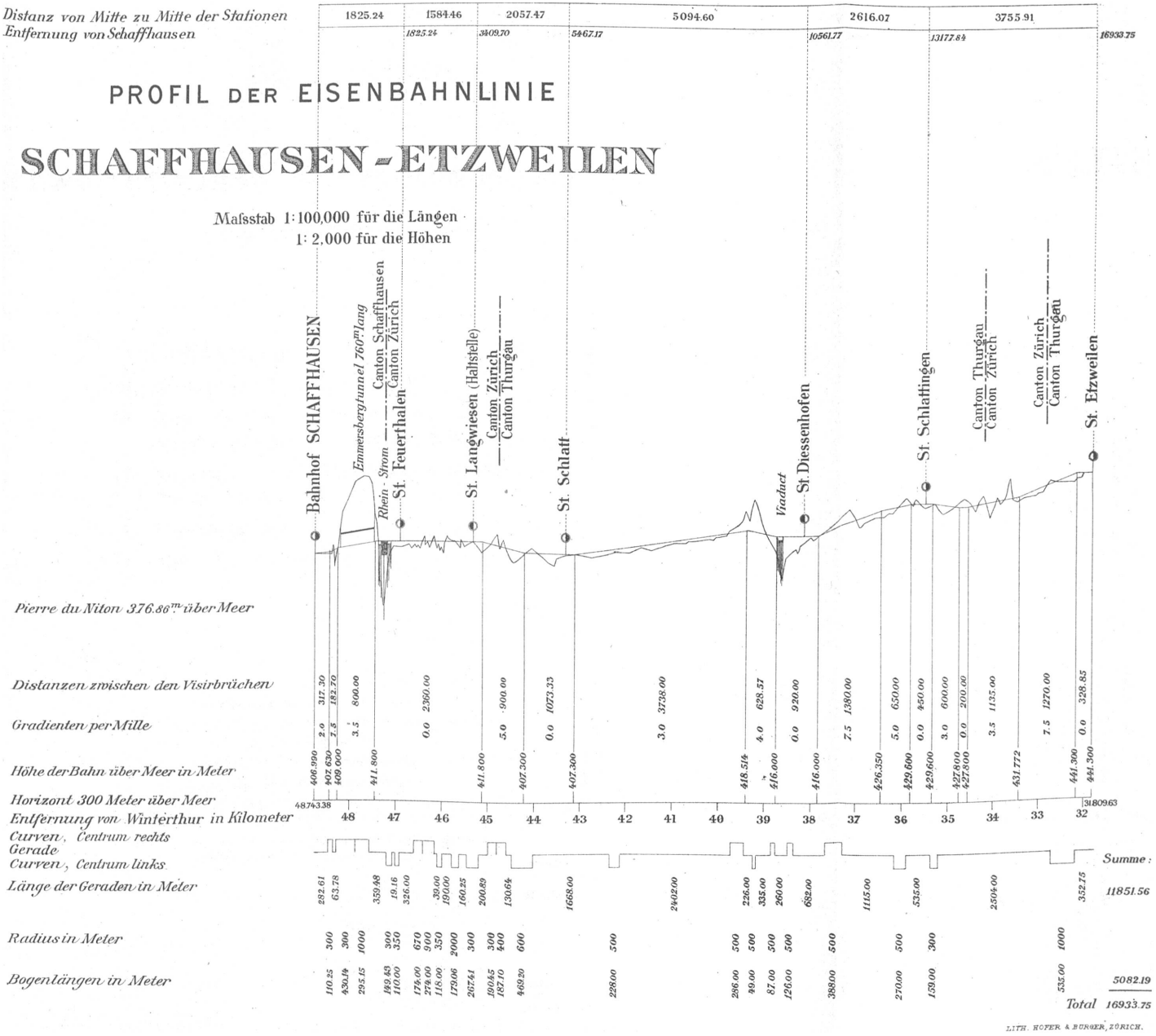
SCHAFFHAUSEN-ETZWEILEN

Hofer & Burger, Zürich

PROFIL DER EISENBAHNLINIE

SCHAFFHAUSEN - ETZWEILEN

Maſsstab 1:100,000 für die Längen
1:2,000 für die Höhen



LITH. HOFER & BURGER, ZÜRICH.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

umfassend das Jahr 1894.

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 1894,** nebst Beilage.

Beilagen:

1. **Rechnung über den Erneuerungsfonds.**
2. **Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.**
3. **Rechnung über den Versicherungfonds.**
4. **Rechnungen über die Nebengeschäfte:**
   A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
   B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
5. **Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.**
   (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes	.	.	8,825,600	06		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	652,734	93				
2. Von Tieren	417,901	47				
3. Von Gütern	11,075,713	64	12,146,350	04	20,971,950	10
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	364,819	96				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	96,488	66				
c) Für Rollmaterial	576,039	43	1,037,348	05		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	1,295	38				
b) Material-Verwaltung	8,784	29				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb .	70,000	—				
d) Privattelegraphendienst	2,117	89	82,197	56		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen . . .	18,090	50				
b) Verschiedenes	6,578	28	24,668	78	1,144,214	39
Summe der Einnahmen .	.	.	.	.	**22,116,164**	**49**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1894.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)	100,988	65				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	79,501	30				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse . .	71,918	35				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	16,171	80				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau) . .	51,761	18				
6. Betriebskontrolle	128,669	41				
7. Statistisches Bureau	27,031	45				
8. Telegraphen-Inspektion	12,380	87				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	12,742	67	501,165	68		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	64,135	05				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	13,278	47				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	5,472	31				
4. Verschiedenes	17,358	50	100,244	33		
Hievon ab: Vergütung aus den Baukonti für die administrative Bauleitung	.	.	601,410 46,121	01 51	555,288	50
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Bureau des Oberingenieurs	95,409	70				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	26,400	44				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	97,906	98				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter . .	568,763	98				
5. 1/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 828,109. 78 Cts.	276,036	59				
6. Bekleidungskosten	21,985	—	1,086,502	69		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a) Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten) . . .	256,936	31				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)	349,045	31				
Übertrag .	605,981	62	1,086,502	69	555,288	50

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	605,981	62	1,086,502	69	555,288	50
3. Hochbau	128,806	—				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Fundation) .	29,438	—				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	63,766	21				
6. Räumung von Schnee und Eis	3,956	20	831,948	03		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	228,266	33				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	358,679	17				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen . . .	105,680	92	692,626	42		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	13,124	07				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	3,257	88				
3. Beleuchtung der Bahn	4,475	23				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	52,035	10				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	153	76				
6. Verschiedenes	74	90	73,120	94	2,684,198	08
III. **Expeditions- und Zugsdienst.**						
A. **Personal.**						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle .	108,260	74				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrolleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	891,151	06				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	374,466	20				
c) Billetdrucker und Billetsortiererinnen	13,831	20				
d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 828,109. 78 Cts.	552,073	19				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter . . .	1,212,829	19				
Übertrag .	3,152,611	58	.	.	3,239,486	58

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1894.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	3,152,611	58	.	.	3,239,486	58
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	974,457	35				
4. Bekleidungskosten	91,447	42	4,218,516	35		
B. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billette, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	152,367	76				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	247,517	67				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	49,094	88				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	7,897	46				
5. Camionnage und Plombage	7,931	38				
6. Verschiedenes	7,659	43	472,468	58	4,690,984	93
IV. **Fahrdienst.**						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	47,820	95				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure . .	1,120,264	98				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	205,252	24				
4. Bekleidungskosten	6,512	47	1,379,850	64		
B. **Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.**						
a) Lokomotiven.						
1. Brennmaterial	1,645,255	95				
2. Schmiermaterial	49,558	61				
3. Beleuchtungsmaterial	10,110	35				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand .	74,159	24	1,779,084	15		
b) Wagen.						
1. Beheizungsmaterial	53,285	12				
2. Schmiermaterial	4,060	06				
Übertrag .	57,345	18	3,158,934	79	7,930,471	51

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	57,345	18	3,158,934	79	7,930,471	51
3. Beleuchtungsmaterial	11,642	71				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	7,498	65	76,486	54		
C. **Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.**						
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	489,451	65				
2. Personenwagen	207,297	54				
3. Gepäck- und Güterwagen	223,786	62	920,535	81		
b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)						
1. Lokomotiven und Tender	99,299	76				
2. Personenwagen	79,215	47				
3. Gepäck- und Güterwagen	53,290	82	231,806	05		
D. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	5,952	29				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale	10,177	73				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	11,231	69				
4. Verschiedenes	933	87	28,295	58	4,416,058	77
V. **Verschiedene Ausgaben.**						
A. **Pacht- und Mietzinse** (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	222,569	90				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)	1,335	27				
3. Für Rollmaterial	865,953	66	1,089,858	83		
B. **Verlust an Hülfsgeschäften**	.	.	—	—		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Gerichts- und Prozesskosten	2,884	02				
2. Feuerversicherungen	53,933	19				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben Fr. 71,723. 90						
Verwendungen aus dem Versicherungsfonds „ —. —	71,723	90				
Übertrag	128,541	11	1,089,858	83	12,346,530	28

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1894.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	128,541	11	1,089,858	83	12,346,530	28
4. Transportversicherungen und Entschädigungen . . .	17,422	56				
5. Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühr) . .	155,854	15				
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	314,554	48				
8. Verschiedenes	22,292	56	638,664	86	1,728,523	69
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	14,075,053	97
Hievon ab:						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein . . .	.	.	.	.	1,956,464	—
Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	**12,118,589**	**97**

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1893	.	.	4,923,141	37		
ab laut Beschluss der Generalversammlung vom 27. Juni 1894:						
5,6 % Jahresdividende pro 1893 an die Prioritätsaktien von 26 Millionen Franken	1,456,000	—				
5,6 % Jahresdividende pro 1893 an die Stammaktien von 49 Millionen Franken	2,744,000	—	4,200,000	—	723,141	37
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	22,116,164	49				
Betriebsausgaben	12,118,589	97	9,997,574	52		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bötzbergbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein) . .	527,781	29				
b. Aargauische Südbahn	312,774	20				
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten, Defizit . .	÷ 3,318	36	837,237	13		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	.	.	536,285	37		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien	.	.	580,090	55		
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	.	.	5,232	94		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds	1,106,837	44				
b. Reserve für Oberbauerneuerung Altstetten-Zug-Luzern .	74,576	99				
c. Versicherungsfonds	31,853	58	1,213,268	01		
8. Betriebs-Subventionen.						
Für die Linie Etzweilen-Schaffhausen	.	.	6,562	50		
9. Aus sonstigen Quellen.						
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn . . .	32,000	—				
b. Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftenkonto der Nordostbahn pro 1894 (Pacht- und Mietzinse etc.) . .	20,521	91				
c. Beitrag der Gemeinde Wädensweil für Verzinsung, Bedienung und Unterhalt der für den Güterdienst erweiterten Station Au, I. Rate von Fr. 8000. —	2,000	—				
d. Nachvergütung der Vereinigten Schweizerbahnen an die Kosten der gemeinschaftlichen Führung des Arlbergzuges vom 1. April 1888 bis 31. Dezember 1893	1,645	60	56,167	51	13,232,418	53
Summe .	.	.	.	.	**13,955,559**	**90**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1894.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc. . . .	31,148	54				
Hiezu:						
Emissionskosten d. $3^1/_2$ % 10 Millionen Anleihens v. 31. August 1894	16,893	80	48,042	34		
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.						
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 10,000,000 zu $3^1/_2$ % vom 31. August / 31. Dezember 1894 Fr. 116,666. 67						
„ 134,000,000 „ 4 % . . . . . „ 5,360,000. —						
„ 1,837,500 „ $4^1/_2$ % . . . . „ 82,687. 50	5,559,354	17				
Fr. 145.837,500						
b. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4 %	120,000	—				
c. Subventionsdarleihen:						
Fr. 1,282,000 unverzinslich . . . . Fr. —. —						
„ 3,600,000 { zu 2 % v. 1. Jan. — 15. Febr. 1894 / „ $2^1/_2$ % v. 15. Febr. — 31. Dez. 1894 } „ 87,750. —						
„ 860,000 „ 2 % . . . . . „ 17,200. —						
„ 460,000 „ 2 % v. 15. Febr. — 31. Dezbr. 1894 „ 8,050. —						
„ 3,200,000 „ $2^1/_2$ % . . . . . „ 80,000. —						
„ 2,000,000 „ 3 % (Fr. 190,000 Wert 31. Dez. 1894) „ 54,300. —						
„ 1,650,000 „ 3 % v. 1. Juni — 31. Dezember 1894 „ 28,875. —						
„ 450,000 „ $4^1/_2$ % . . . . . „ 20,250. —	296,425	—	5,975,779	17		
Fr. 13,502,000						
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee, Rückschlag . . .	.	.	213,967	71		
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.						
a. Abschreibung am Konto „Zu amortisierende Verwendungen“	590,000	—				
b. Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten pro 1894 . . . . Fr. 103,178. 33						
c. Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1894 zur Amortisation des Defizits „ 146,821. 67	250,000	—				
d. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten im Jahre 1894, abzüglich Erlös für gewonnenes Material	35,214	51	875,214	51		
5. Einlage in die Spezialfonds						
a. Erneuerungsfonds	1,000,000	—				
b. Versicherungsfonds	100,000	—	1,100,000	—		
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.						
Entschädigung an den Verwaltungsrat der Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Schaffhausen für die ihm erlaufenen Kosten, Rest pro 1894	.	.	16,041	65	8,229,045	38
7. Zur Verfügung der Aktionäre	.	.	.	.	5,726,514	52
Summe .	.	.	.	.	**13,955,559**	**90**

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige

vom Jahr

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten	—	—	9,901	44	.	.	.	.	9,901	44
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	—	—	.	.	.	.	—	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	161	60	.	.	161	60		
2. Entschädigungen	15,308	50	28,397	38	.	.	13,088	88		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—	570	—	.	.	570	—		
4. Vermarkung	—	—	6	80	.	.	6	80		
5. Verschiedenes	—	—	117	35	.	.	117	35	13,944	63
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	24,357	81	24,357	81				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	4,335	—	1,406	81	**2,928**	**19**				
d. Beschotterung	—	—	13,807	95	13,807	95				
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	—	—	2,954	04	2,954	04				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	1,830	09	1,830	09				
g. Verschiedenes	—	—	1	40	1	40	40,023	10		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	—	—	13,092	90	13,092	90				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	15,687	68	15,687	68				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	—	—	90,222	—	90,222	—				
d. Legen des Oberbaues	—	—	5,648	71	5,648	71				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	124,651	29		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	28,468	50	50,496	09	22,027	59				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	8,374	87	8,374	87				
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser-Beschaffung	—	—	20,594	32	20,594	32				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	—	—	13,510	97	13,510	97				
f. Wärterhäuser	5,780	—	26,937	74	21,157	74				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	298	80	20,830	60	20,531	80				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	106,197	29		
Übertrag	54,190	80	348,908	55	.	.	270,871	68	23,846	07

N.B. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Nettoeinnahmen.

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn
1894.

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	54,190	80	348,908	55	.	.	270,871	68	23,846	07
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	98	26	251	50	153	24	.			
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	47	—	81,179	83	81,132	83				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen .	—	—	10	—	10	—				
d. Einfriedigung und Barrieren . . .	2,528	85	15,059	97	12,531	12				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
							93,827	19	364,698	87
	56,864	91	445,409	85	.	.	.	.	388,544	94
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender . . .	824	—	733,095	99	.	.	732,271	99		
2. Personenwagen	22,125	88	250,376	06	.	.	228,250	18		
3. Gepäck- und Güterwagen . .	70,978	80	345,021	73	.	.	274,042	93		
	93,928	68	1,328,493	78	.	.	.	.	1,234,565	10
III. Mobiliar und Gerätschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung .	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	—	—	8,944	70	.	.	8,944	70		
3. Für den Stationsdienst . . .	2,224	50	6,621	02	.	.	4,396	52		
4. Für den Transportdienst . . .	—	—	10,924	—	.	.	10,924	—		
5. Für die Werkstätten	—	—	—	—	.	.	—	—		
6. Telegraphenapparate	237	79	1,061	20	.	.	823	41		
	2,462	29	27,550	92	.	.	.	.	25,088	63
	153,255	88	1,801,454	55	.	.	.	.	1,648,198	67
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	34,805	38	3,029	90	.	.	31,775	48		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	97,285	40	—	—	.	.	97,285	40		
C. Imprägnieranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	132,090	78	3,029	90	.	.	.	.	129,060	88
	285,346	66	1,804,484	45						
Total der Netto-Ausgaben .	.	.	.	.	.	.	.	.	1,519,137	79

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Dielsdorf-Niederweningen.				Thalweil-	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.										
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen . .	36,078	64			—	—			67,559	38
2. Bureaukosten	992	27			—	—			1,369	79
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	16	80			—	—			62	17
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	2,212	99			—	—			3,021	26
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—			—	—			—	—
6. Verschiedenes	1,410	86	40,711	56	—	—	—	—	233	74
B. Verzinsung des Baukapitals.										
1. Aktienkapital	—	—			—	—			—	—
2. Obligationen	—	—			—	—			—	—
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten . .	253,420	64	253,420	64	—	—	—	—	145,500	65
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne . .	7,924	47			—	—			1,155	75
2. Entschädigungen	671,983	30			—	—			146,012	90
3. Schatzungs- und Gerichtskosten . . .	10,829	15			—	—			1,898	65
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	1,357	45			—	—			70	16
5. Verschiedenes	1,396	50	693,490	87	—	—	—	—	103	90
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc. .	287,250	72			**1,254**	**69**			59,305	34
b. Tunnels	192,926	01			—	—			953,000	—
c. Brücken und Durchlässe . . .	337,481	90			**273**	**96**			76,239	70
d. Beschotterung	103,883	92			**2,101**	**15**			23,800	—
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	35,519	14			**16**	**20**			—	—
f. Fluss- und Uferbauten	24,190	73			—	—			8,100	—
g. Verschiedenes	4,792	55	986,044	97	—	—	**3,646**	—	3,200	15
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.) .	**39,712**	**35**			**117**	**80**			156,724	75
b. Schienen und deren Befestigungsmittel.	**62,288**	**23**			**1,414**	**40**			248,325	20
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	85,761	11			**114**	**55**			—	—
d. Legen des Oberbaues	22,330	66			**6,227**	**17**			—	—
e. Verschiedenes	—	—	6,091	19	—	—	**7,873**	**92**	—	—
Übertrag .	.	.	1,979,759	23	.	.	**11,519**	**92**	.	.

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Netto-Einnahmen und bezw. Rückerstattungen.

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1894.

Zug.		Etzweilen-Schaffhausen.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		52,861	94			39,386	25			.	.	195,886	21		
		1,212	90			2,138	02			.	.	5,712	98		
		9	98			28	—			.	.	116	95		
		3,642	98			2,727	77			.	.	11,605	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
72,246	34	908	30	58,636	10	686	40	44,966	44	.	.	3,239	30	216,560	44
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		—	—			—	—			.	.	—	—		
145,500	65	127,445	25	127,445	25	9,548	80	9,548	80	.	.	535,915	34	535,915	34
		722	25			574	75			.	.	10,377	22		
		90,577	86			272	83			.	.	908,846	89		
		3,695	75			6	—			.	.	16,429	55		
		1,027	56			9	30			.	.	2,464	47		
149,241	36	569	05	96,592	47	126	15	989	03		.	2,195	60	940,313	73
		23,584	28			—	—			368,885	65				
		340,400	17			—	—			1,486,326	18				
		228,729	72			—	—			642,177	36				
		62,376	95			—	—			187,959	72				
		10,477	—			—	–			45,979	94				
		4	—			—	—			32,294	73				
1,123,645	19	109	60	665,681	72	4,760	32	4,760	32	12,862	62	2,776,486	20		
		215,680	05			—	—			332,574	65				
		169,605	—			209,157	98			563,385	55				
		72,084	22			—	—			157,730	78				
		29,554	23			—	—			45,657	72				
405,049	95	—	—	486,923	50	—	—	209,157	98	—	—	1,099,348	70		
1,895,683	49	.	.	1,435,279	04	.	.	269,422	57	.	.	3,875,834	90	1,692,789	51

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Dielsdorf-Niederweningen.				Thalweil-	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	1,979,759	23	.	.	11,519	92	.	.
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—			—	—			—	—
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	123,111	68			10	60			3,527	—
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine .	283	16			—	—			—	—
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	23,123	30			—	—			—	—
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	28,318	01			—	—			—	—
f. Wärterhäuser	19,350	88			6	50			—	—
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	9,353	80			—	—			—	—
h. Verschiedenes	200	50	203,741	33	—	—	17	10	—	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen . . .	9,190	51			1	45			—	—
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	35,450	09			10	25			—	—
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen .	728	65			—	—			—	—
d. Einfriedigung und Barrieren . .	56,643	99			—	—			648	10
e. Verschiedenes	29	80	102,043	04	—	—	11	70	—	—
			2,285,543	60			11,548	72		
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender . .	56,296	08			—	—			—	—
2. Personenwagen	—	—			—	—			—	—
3. Gepäck- und Güterwagen . .	1,149	60	57,445	68	—	—	—	—	—	—
III. Mobiliar und Gerätschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung	—	—			—	—			—	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	14,142	36			1	10			—	—
3. Für den Stationsdienst . .	33,546	60			1	25			—	—
4. Für den Transportdienst . .	1,554	86			—	—			—	—
5. Für die Werkstätten . . .	—	—			—	—			—	—
6. Telegraphenapparate . . .	805	27	50,049	09	1	80	4	15	—	—
Total der Ausgaben .	.	.	2,393,038	37	.	.	÷ 11,552	87	.	.

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1894.

Zug.		Etzweilen-Schaffhausen.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1,895,683	49	.	.	1,435,279	04	.	.	269,422	57	.	.	3,875,834	90	1,692,789	51
		—	—			—	—			—	—				
		71,269	02			—	—			197,897	10				
		—	—			—	—			283	16				
		3,389	15			—	—			26,512	45				
		15,220	16			—	—			43,538	17				
		20,750	96			—	—			40,095	34				
		976	51			—	—			10.330	31				
3,527	—	85	—	111,690	80	—	—	—	—	285	50	318,942	03		
		1,832	68			—	—			11,021	74				
		12,856	62			—	—			48,296	46				
		2,113	95			—	—			2,842	60				
		28,519	53			—	—			85,811	62				
648	10	131	15	45,453	93	—	—	—	—	160	95	148,133	37	4,342,910	30
1,899,858	59			1,592,423	77			269,422	57					6,035,699	81
		226,730	89			—	—			.	.	283,026	97		
		46,653	17			—	—			.	.	46,653	17		
—	—	119,011	—	392,395	06	—	—	—	—	.	.	120,160	60	449,840	74
		—	—			—	—			.	.	—	—		
		145	10			—	—			.	.	14,286	36		
		15,661	94			—	—			.	.	49,207	29		
		—	—			—	—			.	.	1,554	86		
		—	—			—				.	.	—	—		
—	—	2,542	38	18,349	42	—	—	—	—	.	.	3,345	85	68,394	36
1,899,858	**59**	.	.	**2,003,168**	**25**	.	.	**269,422**	**57**	.	.	.	.	**6,553,934**	**91**

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1893**	.	.	.	.	2,239,246	38
II. **Kapitaleinzahlungen.**						
1. Einzahlungen auf konsolidierte Anleihen.						
$3^1/_2$ % Anleihen von 10 Millionen Franken vom 31. August 1894 (Emission des Hypothekaranleihens von 160 Millionen Franken)	.	.	10,000,000	—		
2. Einzahlungen auf Subventionsdarleihen.						
a) Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn.						
IV. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 15. Februar 1894	460,000	—				
b) Subventionsdarleihen für die Linie Thalweil-Zug.						
III. und letzte Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 31. Dezember 1894 Fr. 157,000. — Nachtragszahlung des Initiativkomitee, Wert 1. Februar 1892 „ 33,000. —	190,000	—				
c) Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaffhausen.						
III. und letzte Rate, Wert 1. Juni 1894 . . .	325,000	—				
d) Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen.						
Einzahlung der Beteiligten ausschl. zürcherischer Fiskus, Wert 1. Juni 1894	1,650,000	—	2,625,000	—		
			12,625,000	—		
III. **Zuwendungen aus dem Baukonto.**						
1. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Übertragung der Verwendungen für die per Ende 1893 unvollendet gebliebenen und pro 1894 zur definitiven Verbuchung gelangten Bauten auf die Baurechnung	.	.	240,060	28		
IV. **Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.**						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“:						
XI. Amortisationsquote für das Jahr 1894. . .	590,000	—				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Abschreibung beseitigter Bauobjekte im Jahr 1894 I. Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr. 34,142. 01 III. Mobiliar und Gerätschaften „ 1072. 50	35,214	51				
3. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Übertragung der im Jahr 1893 diesem Konto belasteten Ausgaben für die Wylandbrücke in Winterthur auf die Betriebsrechnung	590	—	625,804	51		
Übertrag .	.	.	13,490,864	79	2,239,246	38

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1894:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	445,409	85				
II. Rollmaterial	1,328,493	78				
III. Mobiliar und Gerätschaften	27,550	92	1,801,454	55		
2. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1894:						
a) Rechtsufrige Zürichseebahn	2,393,038	37				
b) Linie Dielsdorf-Niederweningen	÷ 11,552	87				
c) Linie Thalweil-Zug	1,899,858	59				
d) Linie Etzweilen-Schaffhausen	2,003,168	25				
e) Linie Eglisau-Schaffhausen	269,422	57	6,553,934	91		
3. Unvollendete Bauobjekte.						
Bauausgaben pro 1894	.	.	4,370,248	51	12,725,637	97
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Beteiligung bei der Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a) Bötzbergbahn: XXVI. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Dez. 1894	25,000	—				
b) Linie Koblenz-Stein: XIII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Dez. 1894	10,000	—	35,000	—		
2. Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn: XXXIX. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Dez. 1894	.	.	30,000	—	65,000	—
III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Brutto-Bauausgaben pro 1894:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . .	.	.	.	.	3,029	90
IV. Zu amortisierende Verwendungen.						
Emissionskosten des $3^1/_2$% 10 Millionen-Anleihens vom 31. August 1894:						
1 % Kursverlust und $^3/_4$ % Kommission an das Syndikat	.	.	.	.	175,000	—
Übertrag .	.	.	.	.	12,968,667	87

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	13,490,864	79	2,239,246	38
V. **Erlöse und Rückerstattungen.**						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Bisheriges Netz.						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	22,722	90				
II. Rollmaterial	93,928	68				
III. Mobiliar und Gerätschaften	1,389	79				
	118,041	37				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee . . .	34,805	38				
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . . .	97,285	40				
	132,090	78	250,132	15	13,740,996	94
Summe .	.	.	.	.	**15,980,243**	**32**

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1894.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	12,968,667	87
V. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1895	.	.	.	.	3,011,575	45
Ausweis über den Aktiv-Saldo per 31. Dezember 1894.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	13,893,872	01				
b) Wertschriften	2,722,320	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften	844,660	41				
d) Materialvorräte	4,532,871	60				
e) Diverse Debitoren	70,066	34	22,063,790	36		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	2,451,648	53				
b) Spezialfonds	9,124,753	52				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,749,298	34				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung . .	5,726,514	52	19,052,214	91		
Restbetrag wie oben . .	.	.	3,011,575	45		
Summe .	.	.	.	.	**15,980,243**	**32**

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
A. Bisheriges Netz der Nordostbahn.						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	131,250,122	73				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1894, lt. Rechnung .	388,544	94	131,638,667	67		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	26,127,934	22				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1894, lt. Rechnung . .	1,234,565	10	27,362,499	32		
3. Mobiliar und Gerätschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,308,762	01				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1894, lt. Rechnung . .	25,088	63	2,333,850	64	161,335,017	63
B. Neue Linien.						
1. *Rechtsufrige Zürichseebahn.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	18,466,444	72				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1894, lt. Rechnung . .	2,393,038	37	20,859,483	09		
2. *Linie Dielsdorf-Niederweningen.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	894,977	55				
b. Betrag der Rückerstattungen im Jahr 1894, lt. Rechnung .	÷ 11,552	87	883,424	68		
3. *Linie Thalweil-Zug.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,405,147	42				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1894, lt. Rechnung . .	1,899,858	59	4,305,006	01		
4. *Linie Etzweilen-Schaffhausen.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,249,716	59				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1894, lt. Rechnung . .	2,003,168	25	4,252,884	84		
5. *Linie Eglisau-Schaffhausen.*						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . .	55,984	25				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1894, lt. Rechnung .	269,422	57	325,406	82	30,626,205	44
C. Unvollendete Bauobjekte.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,941,780	—				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1894, lt. Rechnung . .	4,370,248	51	7,312,028	51		
c. ab: Übertragungen auf den Baukonto etc. im Jahr 1894 .	.	.	240,650	28	7,071,378	23
					199,032,601	30
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a. Bötzbergbahn:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz.	12,150,000	—				
Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1894, lt. Rechnung	25,000	—	12,175,000	—		
b. Linie Koblenz-Stein:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz .	2,275,000	—				
Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1894, lt. Rechnung	10,000	—	2,285,000	—		
			14,460,000	—		
2. Aargauische Südbahn.						
a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz.	5,965,000	—				
b. Betrag der geleisteten Einzahlung im Jahr 1894, lt. Rechnung	30,000	—	5,995,000	—		
3. Linie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	500,000	—	20,955,000	—
Übertrag .	.	.	.	.	219,987,601	30

Gesellschaft auf 31. Dezember 1894.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 108,000 Aktien à Fr. 500.— . .	.	.	54,000,000	—		
2. Prioritätsaktien, 52,000 „ „ „ 500.— . .	.	.	26,000,000	—	80,000,000	—
160,000 Aktien						
II. Konsolidierte Anleihen.						
A. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).						
1. 4% Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885 .	15,000,000	—				
2. 4% Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886 .	20,000,000	—				
3. 4% Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887 .	87,000,000	—				
4. 4% Anleihen von 7 Mill. Franken vom 1. Juni 1888 .	7,000,000	—				
5. 4% Anleihen von 5 Mill. Franken vom 1. März 1889 .	5,000,000	—				
6. 4½% Anleihen von 1,837,500 Franken v. 1. Januar 1892.	1,837,500	—				
7. 3½% Anleihen von 10 Mill. Franken vom 31. August 1894	10,000,000	—	145,837,500	—		
B. 4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn.						
Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883 . . .	.	.	3,000,000	—		
C. Subventionsdarleihen.						
1. Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal, verzinslich zu 2½% bezw. 4½%	3,650,000	—				
2. Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, verzinslich zu 2% und bezw. 2½%:						
a. Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . . . . . Fr. 4,460,000.—						
b. Betrag der Einzahlung im Jahr 1894, lt. Rechnung, IV. Rate des Kantons Zürich „ 460,000 —	4,920,000	—				
3. Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen vom 30. September 1889, unverzinslich in den ersten 12 Jahren	157,000	—				
4. Subventionsdarleihen für die Linie Thalweil-Zug, verzinslich zu 3%:						
a. Betrag der Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz . . . . . Fr. 1,810,000.—						
b. Betrag der Einzahlungen im Jahr 1894 lt. Rechnung, letzte Rate des Kantons Zürich . Fr. 157,000.— Nachtragszahlung des Initiativkomitee . . „ 33,000 — „ 190,000.—	2,000,000	—				
5. Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaffhausen, unverzinslich während 10 Jahren:						
a. Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . . . . . Fr. 800,000.—						
b. Resteinzahlung im Jahr 1894, lt. Rechnung „ 325,000.—	1,125,000	—				
6. Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen, verzinslich zu 3%: Betrag der Einzahlungen per 1. Juni 1894, laut Rechnung	1,650,000	—	13,502,000	—	162,339,500	—
Übertrag .	.	.	.	.	242,339,500	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	219,987,601	30
III. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.						
Betrag der Emissionsverluste, lt. vorjähriger Bilanz . .	.	.	.	.	696,467	45
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn).						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	1,482,964	79				
b. ab: Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1894, lt. Rechnung	31,775	48	1,451,189	31		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen).						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	757,295	72				
b. ab: Betrag der Einnahmen im Jahr 1894	97,285	40	660,010	32		
3. Imprägnieranstalt.						
Betrag der restierenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	10,814	70	2,122,014	33
V. Zu amortisierende Verwendungen.						
a. Betrag der zu amortisierenden Verwendungen, lt. vorjähr. Bilanz	16,936,841	47				
b. hiezu: Kursverluste und Kommission an das Syndikat auf dem 3½ % 10 Millionen Anleihen vom 31. August 1894 .	175,000	—	17,111,841	47		
ab: XI. Amortisationsquote lt. Amortisationsplan	.	.	590,000	—	16,521,841	47
VI. Verfügbare Mittel.						
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Barbestand der Kasse einschl. Chekskonti	267,771	90				
b. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuilles	13,626,100	11	13,893,872	01		
2. Wertschriften.						
Eigene Wertpapiere	.	.	2,722,320	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
a. Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	812,601	19				
b. Liegenschaften-Konto Enge (Villenquartier) . . .	32,059	22	844,660	41		
4. Materialvorräte.						
a. Material-Konto (Vorräte an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	1,798,885	38				
b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorräte an Schienen, Schwellen etc.)	2,270,778	78				
c. Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	463,207	44	4,532,871	60		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis	.	.	70,066	34	22,063,790	36
Summe .	.	.	.	.	**261,391,714**	**91**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1894.

Kreditoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	242,339,500	—
III. Schwebende Schulden.						
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:						
a. des $4^1/_2$ % Gemeinschafts-Anleihens vom 1. April 1874 . . . . . Fr. 1,000. —						
b. des 4 % Anleihens von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860 . . . . . „ 500. —						
c. des 4 % Anleihens von 5 Mill. Fr. vom 1. Juni 1862 . . . . . „ 1,000. —	2,500	—				
2. Ausstehende Coupons, Gutscheine und Ratazinse	1,739,107	01				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungskassen und Kautionen der Angestellten:						
a. der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten Fr. 96,844. 71						
b. der Krankenkasse der Nordostbahn-Arbeiter „ 2,109. 73						
c. der Barkautionen von Beamten und Angestellten . . . . . „ 67. 10						
d. der Kautionskasse der Güterarbeiter . . „ 946. 90	99,968	44				
4. Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten	101,138	50				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren:						
Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis	508,934	58	2,451,648	53		
IV. Spezialfonds.						
1. Erneuerungsfonds der Nordostbahn . . .	7,849,874	55				
2. Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern	210,079	10				
3. Versicherungsfonds	1,064,799	87	9,124,753	52		
V. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	.	.	1,749,298	34		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn	.	.	5,726,514	52	19,052,214	91
Summe .	.	.	.	.	**261,391,714**	**91**

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

per 31. Dezember 1894.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	14,532	50		
2. Konto pro Diversi	2,219	16		
3. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	53,314	68		
Summe			**70,066**	**34**
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bötzbergbahn, abzüglich unvollendete Bauobjekte	3,763	82		
2. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	20,847	46		
3. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	22,782	95		
4. Barkautionen für Frachtenkredite	2,000	—		
5. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	29,165	69		
6. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	409,923	56		
7. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	20,451	10		
Summe			**508,934**	**58**

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1894.

1. **Rechnung über den Erneuerungsfonds.**
2. **Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.**
3. **Rechnung über den Versicherungsfonds.**
4. **Rechnungen über die Nebengeschäfte.**
   - *A.* Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
   - *B.* Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
5. **Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.**
   (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)

Rechnung über den Erneuerungsfonds

vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. **Saldo-Vortrag** vom Jahr 1893	.	.	.	.	7,956,711	99
II. **Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag** pro 1894 gemäss § 9 der Gesellschaftsstatuten vom 7. November 1890 .	.	.	.	.	1,000,000	—
Summe .	.	.	.	.	**8,956,711**	**99**
Ausgaben.						
I. **Erneuerung des Oberbaues.**						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel . . .	263,796	32				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen . . .	414,524	32				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	122,135	78	800,456	42		
Hievon ab:						
1. Aversalentschädigung der Gotthardbahn für Oberbau-Materialerneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund)	7,830	—				
2. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	100,000	—	107,830	—		
Im fernern ab:			692,626	42		
Vergütung der „Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern" für die Erneuerung des Oberbaues auf dieser Linie im Jahr 1894, abzüglich der Aversalentschädigung der Gotthardbahn . .	.	.	74,576	99	618,049	43
II. **Erneuerung des Rollmaterials.**						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfcylindern, Achsen, Rädern und Bandagen . . .	.	.	99,299	76		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	1,004	47				
2. Umbau der 20 Personenwagen A 25/26, A^B 162/163, B 460, 462, 484/485 und 487/498 auf grössern Radstand mit neuen Achsen, Tragfedern, Achsbüchsen und Kupplungen etc.; Quote zu Lasten des Erneuerungsfonds .	58,775	—	59,779	47		
Übertrag .	.	.	159,079	23	618,049	43

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
1894.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	.		159,079	23	618,049	43
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	1,771	41				
2. Abschreibung der 11 ausrangierten Güterwagen K 9711, K^C 3058, 3074, 3083, 3095, 3126, 3137, L 9660/61, 9682 und O^K 9214, abzüglich Altmaterialwert und Vergütung der Betriebsrechnung für den zertrümmerten O^K 9214	38,719	40				
3. Abschreibung der 2 vom Fahrdienst zurückgezogenen und für Stationszwecke reservierten Güterwagen K^C 3078 und 3131 auf den Altmaterialwert . . .	8,050	—				
	48,540	81				
Hievon ab: Vergütung der Jura-Simplonbahn für den im Jahr 1893 zu Lasten des Erneuerungsfonds abgeschriebenen demolierten Güterwagen K 4128 . . .	934	70	47,606	11	206,685	34
III. **Erneuerung der Schiffe.**						
a. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.						
1. Hauptreparatur des Dampfbootes „Helvetia“, verbunden mit neuer Radkonstruktion . . Fr. 33,484. 79						
ab: Zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung „ 27,284. —	6,200	79				
2. Wertabschreibung auf Dampfboot „St. Gallen“ . .	34,805	38	41,006	17		
b. Dampfboote auf dem Zürichsee:						
1. Erneuerung der beiden Dampfkessel für den Salondampfer „Helvetia“	53,685	87				
2. Teilweise Erneuerung der Schiffsschale und Auswechslung des Kessels des Schrauben-Dampfbootes „Schwalbe“ . . . . . Fr. 16,060. 22						
ab: Zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung . . . . . „ 150. —	15,910	22				
3. Wertabschreibung auf der ehem. Dampffähre, als Landungssteg in Rappersweil bestimmt . . .	27,000	—				
4. Wertabschreibung auf Dampfboot „Rappersweil“. .	45,724	50	142,320	59	183,326	76
Übertrag .	.	.	.	.	1,008,061	53

Rechnung über den Erneuerungsfonds
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1894.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	.	.	.	.	1,008,061	53
IV. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit etc.						
1. Neue Bremsgestänge zu Westinghouse-Bremsen an den 10 Gepäckwagen F 2031/2040	.	.	2,597	71		
2. Metallene Dampfleitungskuppelungen (25 Probestücke)	.	.	1,375	—		
3. Dampfheizungs-Abschlusshahnen mit Schlüsseln (120 Stück) für 20 Personenwagen	856	—				
„ 40 Gepäckwagen	1,712	—	2,568	—		
4. Abschreibung der infolge Einrichtung der Westinghousebremse beseitigten alten Bremsgestänge an den umgebauten 20 Personenwagen A 25/26, A^B 162/163, B 460, 462, 484/485 und 487/498	.	.	8,500	—		
5. Abschreibung der beseitigten Luftheizungs-Einrichtungen an vorgenannten 20 Umbauwagen und an Personenwagen C 1411	.	.	10,080	—	25,120	71
V. Hälftiger Anteil der Nordostbahn an den Kosten der Oberbauerneuerung auf den Gemeinschaftsbahnen.						
1. Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein Fr. 76,657. 05 / 2	.	.	38,328	52		
2. Aargauische Südbahn . . . . Fr. 70,653. 35 / 2	.	.	35,326	68	73,655	20
					1,106,837	44
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1895	.	.	.	.	7,849,874	55
Summe .	.	.	.	.	**8,956,711**	**99**

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

Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern

vom Jahr 1894.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Saldo-Vortrag vom Jahr 1893	.	.	284,656	09
Summe .	.	.	**284,656**	**09**
Ausgaben.				
I. **Erneuerung des Oberbaues.**				
Vergütung an den Erneuerungsfonds der Nordostbahn:				
a. für Schienen und deren Befestigungsmittel	29,824	77		
b. für Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	46,882	56		
c. für Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben u. s. w.	5,699	66		
	82,406	99		
ab: Aversalentschädigung der Gotthardbahn für die Oberbaumaterial-Erneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund) . .	7,830	—	74,576	99
II. **Saldo-Vortrag** auf 1. Januar 1895	.	.	210,079	10
Summe .	.	.	**284,656**	**09**

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

Beilage 3.

Rechnung über den Versicherungsfonds

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1894.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. **Saldo-Vortrag** vom Jahr 1893	.	.	.	.	996,653	45
II. **Einlage aus dem Betriebsertrag** pro 1894	.	.	.	.	100,000	—
Summe .	.	.	.	.	**1,096,653**	**45**
Ausgaben.						
Vergütung an die Gewinn- und Verlustrechnung gemäss § 4 des Regulativs für den Versicherungsfonds für die der Betriebsrechnung und den Rechnungen über die Hülfs- und Nebengeschäfte pro 1894 direkt belasteten Ausgaben für Unfallentschädigungen und Materialschäden über den Jahresbetrag von Fr. 75,000 hinaus, nämlich:						
a. Unfallentschädigungen	93,928	90				
b. Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial .	12,924	68				
	106,853	58				
abzüglich zu Lasten der Betriebsrechnung verbleibende .	75,000	—	31,853	58		
Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1895	.	.	1,064,799	87	1,096,653	45
Summe .	.	.	.	.	**1,096,653**	**45**

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

Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1894.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		116,993	08		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 5,670. 95				
b. Von Tieren	„ 8,037. 46				
c. Von Gütern	„ 368,596. 78	382,305	19		
3. Verschiedene Einnahmen		144	28		
Summe der Einnahmen		.	.	**499,442**	**55**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals		14,715	25		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals		140,641	01		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		3,076	73		
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		2,187	02		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter		3,657	60		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen		53,392	60		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		105,251	58		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		74,245	91		
10. Assekuranzprämien		13,334	24		
11. Verschiedenes		32,701	50		
Summe der Ausgaben		.	.	**453,203**	**44**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		499,442	55		
Die **Ausgaben** betragen		453,203	44		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1894		.	.	46,239	11
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben		.	.	41,006	17*
Netto-Ertrag pro 1894		.	.	5,232	94

* 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 1894.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		136,719	08		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 2,713. 30				
b. Von Tieren	„ 1,632. 45				
c. Von Gütern	„ 49,655. 57	54,001	32		
3. Ertrag des Kaufhausverkehrs		1,679	85		
4. Verschiedene Einnahmen		1,062	05		
Summe der Einnahmen		.	.	**193,462**	**30**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		5,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals		11,407	09		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals		120,898	91		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		1,774	41		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars		3,880	72		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		5,345	24		
7. Brennmaterial für die Schiffe		56,006	01		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		5,332	46		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		38,621	71		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren		7,735	68		
11. Ersatzleistungen		106	42		
12. Verschiedenes		9,000	77		
Summe der Ausgaben		.	.	**265,109**	**42**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		193,462	30		
Die **Ausgaben** betragen		265,109	42		
Überschuss der Betriebsausgaben pro 1894		.	.	71,647	12
Hiezu nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben		.	.	142,320	59*
Rückschlag pro 1894		.	.	213,967	71

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

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, geordnet nach den Bauobjekten, pro 1894.

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	A. Verwendungen zu Bauzwecken.					
	a) Bisheriges Netz.					
	Stammnetz.					
1. Kreuzlingen:	Stott'scher Gasregulator für die Gasbeleuchtung, Nachtrag pro 1893		300	—		
2. Romanshorn:	Erweiterung des Rangierbahnhofes, inkl. direktes Verbindungsgeleise der Romanshorner- mit der Rorschacherlinie; Abrechnung über Expropriation etc., Nachtrag pro 1893		585	10		
	Erstellung einer Brückenwage von 30 Tonnen Tragkraft . .		4,423	94		
3. Horn:	Erstellung eines Aufstell- und Verladegeleises von 57 *m* Länge .		2,207	35		
4. Winterthur:	Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes; Erwerbung von zum Teil abgegrabenem Quellwasser, Nachtrag pro 1893 . . .		12,021	75		
5. Oberglatt:	Erstellung eines weitern durchgehenden Geleises von 320 *m* Länge, Durchgehendmachung des Rampengeleises und beidseitiger Anfügung von Stumpengeleisen an dasselbe mit 222 *m* Nutzlänge, sowie Centralisierung und Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 94)		69,014	85		
6. Zürich:	Einrichtung der elektrischen Beleuchtung im Personenbahnhof inkl. Verwaltungsratssal und Büreau des Sekretärs des Verwaltungsrates		15,470	29		
	Einführung der Telegraphen- und Signalleitungen für die rechtsufrige Zürichseebahn auf dem Gebiete des Bahnhofes Zürich . (vide auch Pos. 96)		1,725	80		
7. Schlieren:	Verlängerung des Stumpengeleises beim Güterschuppen um 30 *m* .		600	50		
	Anschluss der Station an die öffentliche Wasserversorgung für einen Ventilbrunnen und die Küche der Dienstwohnung . . .		427	73		
8. Baden:	Erstellung einer weitern Rampe und Verlängerung des Vordaches am Güterschuppen Nr. 2		3,538	36		
9. Turgi:	Verbesserung der Petrolbeleuchtung durch Aufstellung von 13 neuen Laternen		788	95		
10. Aarau:	Entwässerung des Bahnhofes unter Anschluss an die städtische Kanalisation		13,836	12		
	Einführung der Blocksignaleinrichtung der Schweiz. Centralbahn von Olten her, Nachtrag pro 1893		1,858	90		
11. Koblenz:	Verbesserung der Wasserstation durch Erstellung eines Wasserstationsgebäudes über dem bestehenden Sodbrunnen; Verbindung der beiden Wasserreservoirs einerseits mit dem Reservoir der Lokomotivremise, anderseits mit zwei an den Hauptgeleisen angebrachten Wasserkrahnen, sowie Beschaffung eines Benzinmotors nebst Pumpe zum Füllen der Reservoirs im Wasserstationsgebäude; seitlicher Anbau an die Lokomotivremise, 18.17 *m* lang, und Anbau an das Unterkunftslokal . . . . . (vide auch Pos. 98)		25,656	07		
12. Schaffhausen:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben	Fr. 382. 95				
13. Dachsen:		„ 480. 35				
14. Henggart:		„ 429. 36				
15. Hettlingen:		„ 474. 96				
16. Kemptthal:		„ 291. 42				
17. Effretikon:		„ 167. 04				
18. Dietlikon:		„ 310. 62				
	Übertrag	Fr. 2,536. 70	152,455	71		

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	Fr. 2,536. 70	152,455	71		
19. Wallisellen:		„ 531. 26				
20. Oerlikon:		„ 476. 46				
21. Oberglatt:		„ 376. 38				
22. Niederglatt:		„ 254. 92				
23. Schlieren:		„ 417. 32				
24. Dietikon:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signal-	„ 291. 31				
25. Killwangen:	scheiben	„ 413. 83				
26. Turgi:		„ 608. 24				
27. Schinznach:		„ 176. 96				
28. Wildegg:		„ 169. 54				
29. Siggenthal:		„ 587. 62				
30. Döttingen:		„ 325. 39	7,165	93		
31. Offene Bahn:	Beitrag an die Goldachkorrektion im Gebiete der Gemeinden Horn und Goldach pro 1894		1,830	09		
	Erstellung der Blockanlage zwischen Zürich und Altstetten . .		16,578	98		
	Erstellen von Glockensignalen auf der Strecke Döttingen-Koblenz-Mitte Rhein		3,998	58		
	Erstellung eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebebarrieren bei:					
	a) Kil. 99.804 östlich der Station Kreuzlingen .	Fr. 779. 31				
	b) „ 100.345 westlich der Station Kreuzlingen .	„ 1,005. 80				
	c) „ Bahnhof Romanshorn, 2 Stück . .	„ 1,573. 76				
	d) „ 92.269 Romanshorn-Rorschach . . (abzügl. Fr. 500, Beitrag von Bourry & Cie.)	„ 429. 25				
	e) „ 12.977 Oerlikon-Oberglatt . . .	„ 541. 56				
	f) „ 16.960 Niederhasli-Dielsdorf . . .	„ 1,177. 64				
	g) „ 7.436 Station Schlieren . . .	„ 662. 12	6,169	44	188,198	73
	(vide auch Pos. 99)					
	Linksufrige Zürichseebahn.					
32. Zürich-Wiedikon:	Einrichtung der Gasbeleuchtung . . . . . (vide auch Pos. 101 und 118)		1,029	18		
33. Wollishofen:	Erstellung einer Wasserabzugsdohle zur Verhinderung des Eindringens des Tag- und Regenwassers in das Petrolmagazin .		411	20		
34. Wädensweil:	Erweiterung des Abortgebäudes bezw. Vermehrung der Aborte durch Einbeziehung des Waschkücheanbaues, 5.85 *m* lang, 4.84 *m* breit		5,240	36		
35. Richtersweil:	Verriegelung der Weichen und Signale . . . . . (vide auch Pos. 102)		47,029	47		
	Verlängerung des ausserhalb der Drehscheibe liegenden Geleisestückes um 16 *m* unter Einlegung einer Kreuzung . . .		312	59		
36. Pfäffikon (Schwyz):	Erwerbung des von der Schweiz. Südostbahn erstellten Teilstückes des Bahnkörpers nordwestlich der Station von Kil. 33.247—33.177 der N. O. B. bezw. 0.184—0.255 der S. O. B. und des Teilstückes vom Bahnübergang östlich der Station Kil. 33.667—33.747,5 . .		15,214	38		
	Verriegelung der Weichen und Signale . . . . . (vide auch Pos. 103)		57,292	48		
	Vermehrung der Stationsbeleuchtung durch Anbringen von 6 neuen Laternen		527	40		
	Übertrag .		127,057	06	188,198	73

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1894.

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		Übertrag .	127,057	06	188,198	73
37. Enge:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben.	Fr. 109. 34				
38. Bendlikon:		„ 294. 72				
39 Rüschlikon:		„ 439. 62				
40. Thalweil:		„ 243. 02				
41. Oberrieden:		„ 110. 71				
42. Au:		„ 402. 37				
43. Pfäffikon (Schwyz):		„ 330. 88				
44. Lachen:		„ 275. 22				
45. Siebnen:		„ 147. 05				
46. Reichenburg:		„ 398. 42				
47. Bilten:		„ 409. 97				
48. Niederurnen:		„ 410. 07	3,571	39		
49. Offene Bahn:	Wasserversorgung des Wärterwohnhauses bei Kil. 50,986 zwischen Reichenburg und Bilten		2,314	93		
	Erstellung eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebebarrieren bei:					
	a) Kil. 24.920 zwischen Wädensweil und Richtersweil	Fr. 788. 72				
	b) „ 31.827 zwischen Richtersweil und Pfäffikon (Schwyz)	„ 783. 38				
	(vide auch Pos. 104)		1,572	10	134,515	48
	Linie Winterthur-Koblenz.					
50. Glattfelden:	Erstellung von je 2 elektrischen Kontrollapparaten für die Signalscheiben	Fr. 382. 67				
51. Rümikon:		„ 473. 24	855	91		
52. Offene Bahn:	Erstellung elektrischer Glockensignale auf der Strecke Zurzach-Koblenz		3,053	78		
	Abfindung der Gipsgrubenbesitzer in Riethheim für Verzicht auf Benützung bezw. Unterführung der Übergänge bei Kil. 43.941 und 44.081		8,035	45	11,945	14
	Linie Baden-Niederglatt.					
53. Buchs (N.O.B.):	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben	Fr. 416. 43				
54. Otelfingen:		„ 487. 47				
55. Würenlos:		„ 355. 81	1,259	71		
56. Würenlos:	Erstellung einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft . .		2,833	63	4,093	34
	Linie Glarus-Lintthal.					
57. Diesbach:	Verlängerung des Stumpengeleises um 30 *m*		.	.	622	40
	Linie Effretikon-Hinweil.					
58. Illnau:	Zuleitung des Wassers in die Küche des Stationsgebäudes im Anschluss an die dortige Wasserversorgung		515	65		
59. Fehraltorf:	Verlängerung des Stumpengeleises Nr. 3 und Verbindung desselben mit dem durchgehenden Geleise Nr. 2, sowie Erstellung einer Signalwendescheibe gegen Illnau		5,476	15		
60. Fehraltorf:	Erweiterung der Dienstwohnungen durch Erstellung je eines Dachzimmers	Fr. 303. —				
61. Kempten:		„ 303. —				
62. Hinweil:		„ 303. —	909	—		
		Übertrag .	6,900	80	339,375	09

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		Übertrag .	6,900	80	339,375	09
63. Hinweil:	Erstellung eines elektrischen Kontrollapparates für die Signalscheibe gegen Wetzikon		236	68	7,137	48
	Linie Sulgen-Gossau.					
64. Sitterthal:	Erstellung eines Ladekrahns von 6000 kg. Tragkraft . . .		.	.	3,366	83
	Ehemalige Nationalbahn.					
65. Emmishofen:	Verlängerung des Güterschuppens um 12 *m*		4,606	02		
66. Stein a/Rhein:	Dasselbe		4,775	51		
67. Emmishofen:	Erstellung von je 2 mechanischen Signalscheiben mit elektrischen Kontrollapparaten	Fr. 1,833. 49				
68. Tägerweilen:		„ 1,359. 16				
69. Dynhard:		„ 1,434. —				
70. Seuzach:		„ 1,558. 81	6,185	46		
71. Ossingen:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben	Fr. 397. 84				
72. Regensdorf:		„ 204. 08	601	92		
73. Affoltern b/H.:	Durchgehendmachung des Gütergeleises mittelst Einlegen einer Weiche bei Kil. 26.3 sowie Auffüllung und Beschotterung für den auf Bahngebiet liegenden Teil des Anschlussgeleises der Firma Woodtli & Kuhn; Anbringen eines Geleisestumpens von 40 *m* Länge in östlicher Richtung		6,314	64		
74. Mellingen:	Erstellung einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft . .		2,886	57		
75. Offene Bahn:	Erstellung eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebebarrieren bei:					
	a) Kil. 26.580 Station Affoltern b/H. . . .	Fr. 803. 66				
	b) „ 33.055 Buchs-Dällikon	„ 778. 59				
	c) „ 63.175 bei Hunzenschwyl	„ 1,053. 84	2,636	09	28,006	21
	(vide auch Pos. 108)					
	Linie Zürich-Zug-Luzern.					
76. Cham:	Erstellung eines neuen Stationsgebäudes, 16.30 *m* lang, 9.10 *m* breit, 8.4 *m* hoch, massiv, Versetzung des Passagierabtrittes, Erweiterung des Vorplatzes und der Geleiseanlage, bestehend in Verbindung der beiden Geleisestumpen rechts und links vom bisherigen Stationsgebäude zu einem durchgehenden Gütergeleise, Verlängern des vorhandenen Ausweichgeleises von 218 *m* auf 320 *m* Nutzlänge, sowie Einrichtung der Gasbeleuchtung		54,309	92		
	(vide auch Pos. 110 und 118)					
77. Gisikon:	Erstellung der Zweigwasserleitungen im Anschlusse an die dortige Wasserversorgung für die Küche des Stationsgebäudes und für einen Hahnen auf dem Verladeplatz		205	13		
78. Bonstetten:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben.	Fr. 473. 24				
79. Affoltern:		„ 581. 83				
80. Mettmenstetten:		„ 608. 32				
81. Knonau:		„ 542. 74				
82. Cham:		„ 242. 47				
83. Gisikon:		„ 363. 29				
84. Ebikon:		„ 569. 28	3,381	17		
	(vide auch Pos. 112)					
85. Offene Bahn:	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Km. 61,136 zwischen Ebikon-Luzern mit laufendem Brunnen		9,628	02	67,524	24
		Übertrag .	.	.	445,409	85

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1894.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	445,409	85
	Rollmaterial.				
86. Lokomotiven:	Anschaffung folgender Lokomotiven:				
	a) 3 Personenzugslokomotiven A^{2T} No. 58/60 (Compound) mit Luftdruckbremse, Einrichtung für die Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser	176,117	88		
	b) 6 Personenzugslokomotiven A^{2T} No. 65/70 (Compound) mit Luftdruckbremse, Einrichtung für die Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser	341,978	44		
	c) 5 Tenderlokomotiven F^3 No. 253/257 mit Dampfheizungseinrichtung	165,421	51		
87. Personenwagen:	Anschaffung von 8 Personenwagen III. Klasse C^3 No. 1518/1525 mit Abtritt, Luftdruckbremse und Dampfheizung	94,756	07		
88. Gepäckwagen:	Ansrüstungsgegenstände für die pro 1893 beschafften 2 Gepäckwagen F No. 2095/6	223	50		
89. Güterwagen:	Anschaffung folgender Güterwagen:				
	a) 60 Stück G^{RI} No. 2361/2420 mit Westinghousebremse und Dampfleitung	196,036	97		
	b) 40 offene Specialgüterwagen L^{RI} No. 7091/7130 von $12^1/_2$ Tonnen Tragkraft mit Handbremse und offener Bremshütte .	136,418	36		
90. Kontinuierliche Luftdruckbremsen:	Einrichtung der Westinghousebremse an:				
	a) 6 Lokomotiven C^{3T} No. 149/154	14,449	20		
	b) 88 Personenwagen (vierklötzig): A^B 111/127, 129/133, B 411/424, B^C 811/818, B^C 821/830, C 1111/1116, 1118/1145	59,721	73		
	c) 40 Personenwagen (achtklötzig): A^B No. 134/135, B 425/430, B^C 1062/1066, C 1401/2, C 1404/1414, 1665/1670, 1675/1682	27,921	40		
	d) 5 Personenwagen (achtklötzige Bremse) unter Ersetzung der bereits bestehenden $^3/_4$"-Leitung durch 1"-Leitung: A^B No. 354/356, C^2 1671/1672 . . . . . (vide auch Pos. 115)	2,606	75		
	e) 12 Gepäckwagen F No. 2003/2004, 2031/2040 . . .	10,623	40		
	Ausrüstung der im Jahre 1894 umgebauten 20 Personenwagen A 25/26, A^B 162/163, B 460, 462, 484/485, 487/489, 490/498 mit der Westinghousebremse und dem Notsignal . . . (vide auch Pos. 91, 115 und 116)	21,784	64		
	Anbringen der doppelten Westinghousebremse an 7 Personenwagen, A^B No. 275/277, B 451/454	1,692	11		
	Anbringen der Bremsleitung an Krankenwagen D No. 1804 . .	210	98		
91. Dampfheizung:	Einrichtung der Dampfheizung an:				
	a) 6 Lokomotiven C^{3T} No. 149/154	1,941	15		
	b) 85 Personenwagen, nämlich:				
	5 Wagen A^B 125, 132, C 1135, 1138, 1142 Fr. 2,020.30				
	55 Wagen A^B 122/124, 126/131, 133/135, B 425/430, B^C 811/816, C1126/1134, 1136/1137, 1139/1141, 1143/1145, 1401/1414 . . . . . „ 22,000.—				
	25 Wagen A^B 351, 354/356, B^C 1062/1066, C 1665/1672, 1675/1682 . . . „ 10,625.— (vide auch Pos. 116)	34,645	30		
	Übertrag .	1,286,549	39	445,409	85

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag		1,286,549	39	445,409	85
91. Dampfheizung:	Ausrüstung der pro 1894 umgebauten 20 Personenwagen mit:					
	a) der kompletten Dampfheizung 7 Wagen: A Nr. 25/26, B 460, 462, B 484/485, 487	Fr. 5,653. 55				
	b) der Dampfleitung, 13 Wagen: A^B No. 162/163, B 488/498 (vide auch Pos. 90, 115 und 116)	„ 1,352.—	7,005	55		
	Einrichtung der Dampfleitung an:					
	a) 1 Krankenwagen D No. 1804	Fr. 31. 53				
	b) 2 Gepäckwagen F No. 2003/2004	„ 80.—				
	c) 25 Gepäckwagen F No. 2031/2050, 2056/2060	„ 1,639. 50	1,751	03		
	Anschaffung von 50 Dampfheizungskuppelungen für Lokomotiven		3,750	—		
92. Geschwindigkeitsmesser:	Ausrüstung von 50 Lokomotiven mit dem Geschwindigkeitsmesser B^{2T} No. 7, 13, 17, 24, 27, 28, 33, 36/37, 43, C^{3T} 127/154, 161/172		29,437	81	1,328,493	78
	Mobiliar und Gerätschaften.					
93. Bahnaufsichtsdienst:	Zuteilung der Güterwagen K No. 4599 und 4643 an den Bahnaufsichtsdienst zur Verwendung bei Untersuchung und Verstärkung eiserner Brücken bezw. für Untersuchung und Reglierung von Brückenwagen (vide auch Pos. 114)		8,801	—		
	Inventarausrüstung für den neu kreierten Wärterposten No. 696 Effretikon-Hinweil		131	20		
94. Stationsdienst:	Anschaffung einer feuerfesten Geldkasse für die Bahnhofinspektion Winterthur		387	—		
	Inventarvermehrung für die erweiterten Wartzimmer der Station Oerlikon		689	35		
	Inventarvermehrung infolge Erstellung der Centralanlage Oberglatt (vide auch Pos. 5)		12	50		
	Inventarabgabe an die neu kreierten 5 Hülfsweichenwärterposten im Bahnhof Zürich		221	50		
	Anschaffung von 5 neuen Stationsumladwagen (vide auch Pos. 118)		5,323	17		
95. Transportdienst:	Übertragung des Gastransportwagens O^2 No. 8201 vom „Rollmaterial“ auf das Inventar für den „Transportdienst“ (vide auch Pos. 114)		10,674	—		
	Zuteilung des vom Rollmaterial abgeschriebenen gedeckten Güterwagens K^C No. 3131 zu Magazinierungszwecken an den Depotchef in Winterthur, zum Altmaterialwert (vide auch Pos. 114)		250	—		
96. Telegraphenapparate:	Vermehrung des Telegrapheninventars für den Bahnhof Zürich infolge Einführung der Rechtsufrigen Zürichseebahn (vide auch Pos. 6)		1,061	20	27,550	92
	Summe der Ausgaben		.	.	1,801,454	55

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1894.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Einnahmen.				
	Stammnetz.				
97. Zürich:	Abschreibung auf einem Holzschuppen im Rohmaterialbahnhof, Miete pro 1894	100	—		
	Abschreibung beseitigter Bauobjekte infolge Unterführung der Langstrasse: *a*) Gitterrollbarriere . . . . . Fr. 1,000. — *b*) Passerelle über die Bahn . . . . „ 4,335. —	5,335	—		
	Abschreibung der beseitigten 2 Säureschuppen (sogen. Petroleumschuppen) im Güterbahnhof	10,958	—		
98. Koblenz:	Abschreibung des beseitigten Brunnenhauses . . . . . (vide auch Pos. 11)	500	—		
99. Offene Bahn:	Abschreibung beseitigter hölzerner Schiebebarrieren infolge deren Ersetzung durch eiserne Schlagbaumbarrieren bei: *a*) Kil. 99.804 Station Kreuzlingen östlich . . Fr. 80. — *b*) „ 100.345 Station Kreuzlingen westlich . „ 200. — (kleine eis. Zugbarrieren) *c*) „ 92.269 Romanshorn-Rorschach . . „ 80 — *d*) Bahnhof Romanshorn, 4 eiserne Drehbarrierren „ 400. — *e*) Kil. 12.977 Oerlikon-Oberglatt . . . . „ 80. — *f*) „ 16.960 Niederhasli-Dielsdorf . . . „ 80. — *g*) „ 7.436 Station Schlieren . , . . „ 80. — (vide auch Pos. 31)	1,000	—		
100. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	14,747	80	32,640	80
	Linksufrige Zürichseebahn.				
101. Zürich-Wiedikon:	Abschreibung der anlässlich Einrichtung der Gasbeleuchtung zurückgezogenen Beleuchtungsgegenstände für Petrol . . . . (vide auch Pos. 32 und 118)	142	80		
102. Richtersweil:	Abschreibung des beseitigten Aufzugpfostens samt Drahtleitung der Schlagbaumbarriere bei Kil. 27.865 infolge deren Einbeziehung in die Centralanlage . . . . . (vide auch Pos. 35)	92	—		
103. Pfäffikon (Schwyz):	Desgleichen bei Kil. 32.92 . . . . . (vide auch Pos. 36)	126	85		
104. Offene Bahn:	Abschreibung der Erstellungskosten der auf die Rechtsufrige Zürichseebahn versetzten Wärterbude am „Werdgässchen“, Kil. 3.56 .	1,400	—		
	Abschreibung beseitigter hölzerner Schiebebarrieren infolge deren Ersetzung durch eiserne Schlagbaumbarrieren bei: *a*) Kil. 24.920 Wädensweil-Richtersweil . . Fr. 80. — *b*) „ 31.827 Richtersweil - Pfäffikon (Schwyz) (hölzerne Schiebebarriere) . . „ 120. — (vide auch Pos. 49)	200	—		
105. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	101	20	2,062	85
	Linie Winterthur-Koblenz.				
106. Landverkäufe:	Erlöse hiefür	.	.	152	50
	Linie Sulgen-Gossau.				
107. Hauptweil:	Abschreibung der auf die Rechtsufrige Zürichseebahn versetzten Wärterbude ab der Station Hauptweil	.	.	480	—
	Übertrag .	.	.	35,336	15

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		Übertrag	.	.	35,336	15
	Ehemalige Nationalbahn.					
108. Offene Bahn:	Abschreibung von 13 Stück auf die Rechtsufrige Zürichseebahn versetzten Wärterbuden à Fr. 300 per Stück		3,900	—		
	Abschreibung beseitigter hölzerner Barrieren infolge deren Ersetzung durch eiserne Schlagbaumbarrieren bei:					
	a) Kil. 26.580 Station Affoltern b/H. (hölzerne Rollbarriere)	Fr. 50.—				
	b) „ 33.055 Buchs-Dällikon (hölz. Schiebebarriere)	„ 30.—				
	c) „ 63.175 Station Hunzenschwyl (hölz. Schiebebarriere)	„ 30.—	110	—		
	(vide auch Pos. 75)					
109. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren		302	—	4,312	—
	Linie Zürich-Zug-Luzern.					
110. Cham:	Abschreibung folgender beseitigter Bauobjekte:					
	a) Altes Stationsgebäude (von der ehemal. Ostwestbahn erstellt)	Fr. 16,760.50				
	b) Beseitigte Kopframpe am Güterschuppen .	„ 150.—				
	c) Zurückgezogene Beleuchtungsgegenstände für Petrol infolge Einrichtung der Gasbeleuchtung	„ 156.—	17,066	50		
	(vide auch Pos. 76 und 118)					
111. Rothkreuz:	Anteil der Aargauischen Südbahn an den auf die Station Rothkreuz entfallenden Kosten für Einführung eines weitern Telegraphendrahtes Zürich-Luzern für die Zugsrückmeldung pro 1893		98	26		
	(vide auch Pos. 119)					
112. Gisikon:	Abschreibung des beseitigten Klingelwerks		47	—		
	(vide auch Pos. 83)					
113. Rekognitionsgebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren		5	—	17,216	76
	Rollmaterial.					
114. Güterwagen:	Abschreibung der dem Bahnaufsichtsdienst zur Verwendung bei Untersuchung und Verstärkung eiserner Brücken bezw. für Untersuchung und Reglierung von Brückenwagen zugeteilten 2 gedeckten Güterwagen K No. 4599 und 4643		8,801	—		
	(vide auch Pos. 93)					
	Übertragung des Gastransportwagens O^2 No. 8201 vom „Rollmaterial“ auf das Inventar des „Transportdienstes“ . . .		10,674	—		
	(vide auch Pos. 95)					
	Abschreibung von 13 ausrangierten Güterwagen:					
	a) 10 gedeckte Güterwagen K No. 9711, K^C 3058, 3074, 3078, 3083, 3095, 3126, 3131, 3137, O^K 9214	Fr. 42,290.40				
	b) 3 offene Güterwagen L 9660/61, 9682 . .	„ 9,213.40	51,503	80		
	(vide auch Pos. 95)					
115. Kontinuierliche Bremsen:	Abschreibung der beseitigten bisherigen Bremsgarnitur an den pro 1894 auf grösseren Radstand umgebauten und hiebei mit neuer Bremsgarnitur versehenen 4 Personenwagen A No. 25/26 und A^B 162/163		3,220	88		
	(vide auch Pos. 90, 91 und 116)					
	Gutschrift für die an den 5 Wagen A^B No. 354/356 und C 1671/1672 abgenommene $^3/_4$″-Bremsleitungsgarnitur anlässlich deren Ausrüstung mit neuer Bremsgarnitur, bezw. mit der 1″-Leitung .		325	—		
	(vide auch Pos. 90*d*)					
		Übertrag .	74,524	68	56,864	91

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1894.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	74,524	68	56,864	91
115. Kontinuierliche Bremsen.	Abschreibung der beseitigten, bezw. ersetzten alten Bremsgestänge, inkl. Montage, an den pro 1894 umgebauten und hiebei mit der Westinghousebremse mit neuem Gestänge ausgerüsteten 20 Personenwagen A 25/26, A^B 162/163, B 460, 462, 484/485, 487/98 . . . . . (vide auch Pos. 90, 91 und 116)	8,500	—		
116. Luftheizung:	Abschreibung der beseitigten Luftheizung an 21 Personenwagen A No. 25/26, A^B 162/163, B 460, 462, 484/485, B 487/498 und C 1411 . . . . . (vide auch Pos. 90, 91 und 115)	10,080	—		
117. Reserveausrüstung:	Gutschrift für an den Betrieb abgegebene Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven aus der Reserve	824	—	93,928	68
	Mobiliar und Gerätschaften.				
118. Stationsdienst:	Abschreibung der infolge Einrichtung der Gasbeleuchtung zurückgezogenen Inventargegenstände für Petrolbeleuchtung auf folgenden Stationen: *a*) Zürich-Wiedikon . . . . . Fr. 137.50 *b*) Cham . . . . . „ 57.— (vide auch Pos. 32 und 101, 76 und 110)	194	50		
	Anteil der Aarg. Südbahn an den pro 1893 für die Station Rothkreuz erlaufenen Kosten für Zuteilung von 2 auf den Altmaterialwert abgeschriebenen Güterwagen	250	—		
	Abschreibung von 5 ausrangierten Stationsumladewagen: Mettmenstetten und Birmenstorf, 2 Stück à Fr. 650 Fr. 1,300.— Fehraltorf, Mammern und Mannenbach (auf den Altmaterialwert abgeschriebenen Güterwagen) 3 Stück à Fr. 160 . . . . . „ 480.— (vide auch Pos. 94)	1,780	-		
119. Telegraphenapparate:	Anteil der Aarg. Südbahn an den Kosten für Vermehrung des Telegrapheninventars der Station Rothkreuz infolge Einführung eines weitern Telegraphendrahtes für die Zugsrückmeldung Zürich-Luzern pro 1893 . . . . . (vide auch Pos. 111)	237	79	2,462	29
	Summe der Einnahmen .	.	.	153,255	88
	Zusammenzug für *bisheriges Netz.*				
	Summe der Ausgaben	1,801,454	55		
	Summe der Einnahmen	153,255	88		
	Netto-Ausgaben .	.	.	1,648,198	67
	Übertrag .	.	.	1,648,198	67

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, geordnet nach den Bauobjekten, pro 1894.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		.	.	1,648,198	67
b) Neue Linien.					
120. Rechtsufrige Zürichseebahn: Bauausgaben pro 1894		2,393,038	37		
121. Thalweil-Zug: idem „ „		1,899,858	59		
122. Etzweilen-Schaffhausen: idem „ „		2,003,168	25		
123. Eglisau-Schaffhausen. idem „ „		269,422	57		
		6,565,487	78		
abzüglich:					
124. Dielsdorf-Niederweningen: Rückerstattung der vom schweiz. Eisenbahndepartement beanstandeten Bauausgaben:					
a) Rückerstattung zu viel verrechneter Frachten auf Baumaterialtransporten infolge Anwendung der Tariftaxen, statt der dem Reglement vom 1. Mai 1893 entsprechenden Diensttaxen	Fr. 1,677. 70				
b) Bahnunterhalt im I. Betriebsjahr	„ 9,875. 17	11,552	87	6,553,934	91
Summe der Netto-Ausgaben von Titel A		.	.	**8,202,133**	**58**
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.					
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.					
1. Verstärkung des Schiffsaufzugs der Werfte in Romanshorn		3,029	90		
2. Wertabschreibung auf dem Dampfboot „St. Gallen“		÷ 34,805	38	÷ 31,775	48
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.					
3. Wertabschreibung auf dem Dampfboot „Rappersweil“		÷ 45,724	50		
4. idem „ der Dampffähre		÷ 27,000	—		
5. Verkaufserlös für den Remorqueur „Biene“ und für 13 Schleppboote		÷ 18,500	—		
6. Diverse Liquidationserlöse für Warenschiffmaterial, Mobiliar etc.		÷ 6,060	90	÷ 97,285	40
Summe der Netto-Einnahmen von Titel B		.	.	**129,060**	**88**