

| | |
|---------------------|---|
| 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: 11.01.2026

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.

| | Seite |
|--|----------|
| A. Bericht der Direktion. | |
| 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. Personalaletat | 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) Thalwil-Zug | 84 |
| d) Etzwilen-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 Berichts Jahre 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 Erträge 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 Reinerträge 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 eingebrochenen, 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. Hieron 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 bzw. 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 unter dem 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 Fristverlängerungsgesuche. 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 unsren 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 ersten 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 Dritt, 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 $1\frac{1}{2}$ 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 Rat 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 unsren Anschauungen grundsätzlich bei, nahm aber, um dem Kanton Aargau nach Möglichkeit entgegenzukommen, die Beteiligung der S. C. B., deren Rechtsstellung im Prinzip nunmehr im gleichen Sinne gegeben war, vorausgesetzt, die für den Rechtsstandpunkt unpräjudizierliche 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 Initiativkomitee 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) Thalwil-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 zusammenentreten 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 Wortlauten 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. Der selbe 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 Berichtsjahre indessen noch nicht erfolgt.

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

grundätzlichen 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 dahierige Gestaltung dieser letztern, sowie die von der Nordostbahn zu stellenden Mitbenutzungsbedingungen Verhandlungen zwischen der Nordostbahn und der Sihlthalbahn eingeleitet wurden. Ein beizüglicher 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 letzjährigen 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 Mönchstein 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 unsren 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 D ü n g e m i t t e l auf der Basis von 4 Cts. pro Tonnenkilometer nebst normaler Expeditionsgebühr für alle schweizerischen Bahnen.

2. Die vollständige Neuberechnung der Reexpeditionstarife ab Delle, Loco, 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 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% Obligationenanhelns 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 Obligationenanhagens 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% Obligationenanhagens im Betrage von 10 Millionen Franken erteilt wurde.

Dieses Anleihen, dessen Obligationen als Teilbetrag des 160 Millionen Franken Anlehens 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 Obligationenanhagen 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% Obligationenanhagen 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 gekündigten 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 gekündigten 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 früheren Jahren gekündigten, 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: | | | | | | | | |
| Hypothekarleihen 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 gegenüber 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 letzjährigen 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, Wädenswil, 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, Kesswil, Uttweil, Egnach, Arbon, Horn, Amriswil, 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, Schöflisdorf 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-Thalwil | " | 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 vermittelnden 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 3½ % 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 Baubudget pro 1894 vorgesehenen Bauten und Anschaffungen zeigen die verfügbaren Mittel am 31. Dezember 1894 einen ungewöhnlich hohen Stand. Es betragen:

| | |
|--|----------------------------------|
| die Kasse inkl. Chèque-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.

W e r t s c h r i f t e n .

Die eigenen Wertpapiere erzeugten 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 Auslösung: | | |
| 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 0/0 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 11/4 % . . . Fr. 4,125. —

auf Fr. 160,000. — 3½% Obligationen der

Gotthardbahn à 1/5 0/0 " 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 Spezifi-

kation von.

Fr. 2,722,320. — Cts.

—

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1894.

| Nominalbetrag | | Zinsfuß | Bezeichnung der Wertpapiere | Datum der Titel | Wertung | Bilanz-Werte am 31. Dezember 1894 | | | |
|---------------|------|-------------------------------|---|--------------------|--------------------------------|--------------------------------------|------|-----------|------|
| Fr. | Cts. | | | | %/o | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| | | 0/0 | | | | | | | |
| | | | I. Schuldbriefe. | | | | | | |
| 48,500 | — | 4 | 4 Schuldbriefe | Diverse | 100 | — | — | 48,500 | — |
| | | | II. Diverse schweizerische Obligationen. | | | | | | |
| | | | I. Kantonale Obligationen. | | | | | | |
| 50,000 | — | 3 ¹ / ₂ | Kanton Bern | 31. Dez. 1887 | 97 | — | — | 48,500 | — |
| | | | 2. Städte-Obligationen. | | | | | | |
| 127,000 | — | 3 ¹ / ₂ | Stadt Bern | 1. Mai 1884 | 97 | — | — | 123,190 | — |
| | | | 3. Obligationen von Bankinstituten. | | | | | | |
| 490,000 | — | 4 | Bank für Oriental. Eisenbahnen in Zürich | 24. Juli 1894 | 97 ³ / ₄ | — | — | 478,975 | — |
| | | | 4. Obligationen schweizerischer Banken. | | | | | | |
| 93,000 | — | 4 | 44 Titel auf 3 schweiz. Bankinstitute mit | | | | | | |
| 200,000 | — | 3 ¹ / ₂ | Fälligkeitsterminen ab 1895—1897 | | | | | | |
| 293,000 | — | | | | | | | 293,000 | — |
| | | | 5. Eisenbahn-Obligationen. | | | | | | |
| 330,000 | — | 4 | Obligationen der Schweiz. Centralbahn . | 1. Juni 1894 | 99 ³ / ₄ | 329,175 | — | | |
| 160,000 | — | 4 | idem " Gotthardbahn . . . | 1. Januar 1884 | 99,80 | 159,680 | — | | |
| 490,000 | — | | | | | | | 488,855 | — |
| | | | III. Ausländische Obligationen. | | | | | | |
| 600,000 | — | 4 ¹ / ₂ | 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 | — | 3 ¹ / ₂ | 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 Ton- | | | | | | |
| 100,000 | — | | halle-Gesellschaft | 30. Nov. 1892 | 10 | 1,500 | — | | |
| 130,000 | — | | Sihlthalbahn-Aktien | 1. Febr. 1892 | 20 | 20,000 | — | | |
| 3,122,500 | — | | | | | | | 23,000 | — |
| | | | Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1894 | | | | | 2,722,320 | — |
| 3,58 % | — | | Durchschnittlicher Zinsertrag | | | | | 4,10 % | — |

VI. Entbehrliche Liegenschaften.

a) Liegenschaften konto 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 Um- | |
| gelände im Messgehalt von 2011,5 m ² und einem weiteren | |
| 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 unsren Couponszahlstellen und auf den Wegfall eines Guthabens an die schweizerischen Verbandsverwaltungen aus der Präsidialleitung der Konferenzen, die uns im Jahr 1893 abgelegen 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 Oberbaus 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 Aenderung erfahren und beträgt dieselbe wie im Vorjahr 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 Vorjahr. Die näheren 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 Zugs-kilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt. Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt, fallen auf:

| | 1893 | 1894 |
|---|-----------|-----------|
| a) Fahrplanmässige Züge: | | |
| 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) Ergänzung- 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 | 54.32 | 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 |
| 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 Vorjahr 290,934, im Berichtsjahr 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 Vorjahr dem internen Verkehr weitaus der grössere Teil von der Vermehrung zufällt. Die lange dauernde Gewerbeausstellung in Zürich hat dazu nicht unwesentlich beigetragen; in geringer Masse auch der Truppentransport für die Manöver in der Centralschweiz und am oberen 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 ähnlicher Masse ist der Gepäckverkehr und noch mehr der Viehverkehr angewachsen. Die grosse Vermehrung in der Stückzahl der 4. Klasse (s. Tabelle 2) röhrt 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 Einnahmebetrefftis 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 wichtigeren landwirtschaftlichen Produkten: Getreide, Baumfrüchte, Heu, Stroh und andern Futtermitteln. Die Abnahme im ersten Artikel ist auf den abermaligen Rückgang des Transitverkehrs 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.

| I. Personentransport. | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | | |
|--|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------|---------------|-------|------|
| | 1893 | | 1894 | | 1893 | | 1894 | | |
| | Personen | Pro- zente | Personen | Pro- zente | Fr. | Cts. | Pro- zente | Fr. | Cts. |
| 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 | 10 | 0.00 | 76 | 0.00 | 1,018.63 | 0.01 | 845.42 | 0.01 | |
| I. " | 9,661 | 0.11 | 16,395 | 0.16 | 10,351.67 | 0.13 | 29,510.16 | 0.34 | |
| II. " | 147,220 | 1.68 | 320,167 | 3.14 | 163,647.18 | 2.05 | 320,176.35 | 3.63 | |
| III. " | 2,363 | 0.03 | 2,020 | 0.02 | 22,279.39 | 0.28 | 24,655.61 | 0.28 | |
| Lust- und Rundfahrten | 24,585 | 0.27 | 25,094 | 0.25 | 87,168.17 | 1.10 | 94,286.71 | 1.67 | |
| I. " | 51,623 | 0.59 | 64,667 | 0.63 | 107,295.51 | 1.35 | 123,645.48 | 1.40 | |
| Coupons für kombinierbare | 15,610 | 0.17 | 19,472 | 0.19 | 54,154.01 | 0.68 | 70,039.41 | 0.79 | |
| Rundreise-Billette . . . III. " | 120,259 | 1.37 | 129,999 | 1.28 | 287,245.76 | 3.60 | 324,769.75 | 3.68 | |
| Total | 142,788 | 1.63 | 150,770 | 1.48 | 209,297.92 | 2.63 | 235,866.45 | 2.67 | |
| | 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 | |
| II. Gepäcktransport | 31,299 | | Tonnen 34,572 | | 597,064.43 | . | 652,734.93 | . | |
| III. Viehtransport. | | | Stück | | Stück | | | | |
| Klasse I | 8,921 | 2.79 | 11,193 | 2.31 | | | | | |
| " II | 61,509 | 19.23 | 70,336 | 14.54 | 337,047.59 | . | 417,901.47 | . | |
| " 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 | | | | | |
| 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 | 10,114,172.22 | 93.90 | 10,440,373.53 | 94.26 | |
| " Ib | 346,135 | 14.75 | 335,659 | 13.76 | | | | | |
| " IIa | 19,759 | 0.84 | 20,148 | 0.88 | | | | | |
| " 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.

| (Bahnänge 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 | 20.87 |
| Auf die ganze Bahnänge bezogen, kommen | Reisende | 290,934 | 313,382 |
| Auf jeden Bahnkilometer kommen | " | 13,881 | 15,384 |
| " " Personen-Wagenachskilometer kommen | " | 5.87 | 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 Bahnänge 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 | 50.48 | 49.47 |
| Auf die ganze Bahnänge 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.

5. Frequenz nach den Stationen.

| | * Personen | * Gepäck | * Vieh | Güter | | | Gegenüber 1893 | | Rangordnung der Stationen | |
|-----------------------------|------------|----------|--------|---------|---------|--------|----------------|---------|---------------------------|--------------|
| | | | | Versand | Empfang | Total | Personen | Güter | nach | |
| | | | | | | | | | Personenzahl | Gütergewicht |
| 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 | |
|-----------------------------|-----------|--------|--------|---------|---------|--------|----------------|---------|------------------------------|-------------------|
| | | | | Anzahl | Tonnen | Stück | Tonnen | Tonnen | Anzahl | Tonnen |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | Versand | Empfang | Total | Personen | Güter | Per- sonen- zahl | Güter- gewicht |
| 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. Hauptwil | 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. Hinwil | 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. Hunzenschwy | 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. Kesswil | 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 | |
|--------------------------------|-----------|--------|--------|---------|---------|--------|----------------|---------|------------------------------|--------------|
| | | | | Versand | Empfang | Total | Personen | Güter | nach | |
| | | | | | | | | | Personenzahl | Gütergewicht |
| 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 | + 50 | 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 | |
|----------------------------|-----------|--------|--------|---------|---------|---------|----------------|----------|------------------------------|--------------|
| | | | | Versand | Empfang | Total | Personen | Güter | nach | |
| | | | | | | | | | Personenzahl | Gütergewicht |
| 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. Rütti (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. Schöflisdorf . . . | 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 | |
|-------------------------------------|-------------------|---------------|----------------|------------------|------------------|-----------|----------------|----------|------------------------------|--------------|
| | | | | Versand | Empfang | Total | Personen | Güter | nach | |
| | | | | | | | | | Personenzahl | Gütergewicht |
| Übertrag | 5,896,880 | 14,945 | 91,281 | 647,666 | 801,199 | 18,894 | + 37,447 | + 18,894 | 59 | 28 |
| 157. Ütikon | 37,447 | 103 | 101 | 10,079 | 8,815 | 471 | + 3,090 | + 20 | 95 | 172 |
| 158. Urdorf | 24,004 | 62 | 68 | 97 | 374 | — | — | — | — | — |
| 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. Willegg | 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 | 46,037 | 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 | 1,879,296 | 1,345,185 | + 87,780 | + 65,607 |
| § Verkehr der Stationen Zürich und Örlikon nach und von der Glattlinie 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 | 658 | - 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 | |
| <hr/> | | | | | | | | | |
| 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 | |
| <hr/> | | | | | | | | | |
| 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 | | |
|----------|------------|-------------|--------------|------------|------------|------------|-------------|--------------|------------|------------|
| | Kilo-meter | Anzahl | Personen-Km. | Tonnen | Tonnen-Km. | Kilo-meter | Anzahl | Personen-Km. | Tonnen | Tonnen-Km. |
| 1 | 2,959 | 2,959 | 1,454 | 1,454 | 41 | 8,880,071 | 25,276 | 124,013,689 | 1,084,878 | 24,864,844 |
| 2 | 71,181 | 142,362 | 10,464 | 20,928 | 42 | 17,184 | 721,728 | 18,947 | 776,827 | |
| 3 | 253,391 | 760,173 | 16,821 | 50,463 | 43 | 49,816 | 2,142,088 | 12,782 | 536,844 | |
| 4 | 594,211 | 2,376,844 | 26,682 | 106,728 | 44 | 14,982 | 659,208 | 11,970 | 514,710 | |
| 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 | | |
|----------|------------|-------------|--------------|-------------|------------|------------|-------------|-----------|--------------|--------|------------|--|
| | Kilo-meter | Anzahl | Personen-Km. | Tonnen | Tonnen-Km. | | Kilo-meter | 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 | 166,883 | 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 | | Distanz | Personen | | Güter | | | |
|----------|------------|-------------|--------------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|-------------|------------|---|
| | Kilo-meter | Anzahl | Personen-Km. | Tonnen | Tonnen-Km. | Kilo-meter | Anzahl | Personen-Km. | Tonnen | Tonnen-Km. | |
| Übertrag | 10,182,577 | 207,232,004 | 2,439,217 | 120,590,762 | Übertrag | 10,183,846 | 207,443,266 | 2,439,794 | 120,684,793 | | |
| 161 | 33 | 5,313 | 262 | 42,182 | 181 | — | — | — | — | — | — |
| 162 | 1 | 162 | 17 | 2,754 | 182 | — | — | — | — | — | — |
| 163 | 4 | 652 | — | — | 183 | — | — | — | — | — | — |
| 164 | 484 | 79,376 | 249 | 40,836 | 184 | — | — | — | — | — | — |
| 165 | 115 | 18,975 | 3 | 495 | 185 | — | — | — | — | — | — |
| 166 | 1 | 166 | 5 | 830 | 186 | 1 | 186 | — | — | — | — |
| 167 | 12 | 2,004 | 7 | 1,169 | 187 | — | — | — | — | — | — |
| 168 | 38 | 6,384 | 15 | 2,520 | 188 | — | — | — | — | — | — |
| 169 | 568 | 95,992 | 2 | 338 | 189 | — | — | — | — | — | — |
| 170 | 5 | 850 | 9 | 1,530 | 190 | — | — | — | — | — | — |
| 171 | — | — | 3 | 513 | 191 | — | — | — | — | — | — |
| 172 | — | — | 2 | 344 | 192 | 29 | 5,568 | — | — | — | — |
| 173 | 6 | 1,038 | 2 | 346 | 193 | — | — | — | — | — | — |
| 174 | 1 | 174 | 1 | 174 | 194 | — | — | — | — | — | — |
| 175 | — | — | — | — | 195 | — | — | — | — | — | — |
| 176 | 1 | 176 | — | — | 196 | — | — | — | — | — | — |
| 177 | — | — | — | — | 197 | — | — | — | — | — | — |
| 178 | — | — | — | — | 198 | — | — | — | — | — | — |
| 179 | — | — | — | — | 199 | — | — | — | — | — | — |
| 180 | — | — | — | — | 200 | — | — | — | — | — | — |
| Übertrag | 10,183,846 | 207,443,266 | 2,439,794 | 120,684,793 | 210 | 47 | 9,870 | — | — | — | — |
| | | | | | 224 | 1 | 224 | — | — | — | — |
| | | | | | Total | 10,183,924 | 207,459,114 | 2,439,794 | 120,684,793 | | |

8. Verkehr nach Warengattungen.

| A. Lebens- und Genussmittel: | Tonnen | Tonnen | Gegenüber 1893 | |
|--|-----------|-----------|----------------|---------|
| | | | mehr | weniger |
| | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Tonnen |
| 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.

| | Übertrag | Tonnen | 1893 | 1894 | Gegenüber 1893 | |
|--|----------|------------------|------------------|---------------|----------------|--------|
| | | | | | Tonnen | Tonnen |
| | | | 1,535,115 | 1,587,165 | | |
| D. Metallindustrie : | | | | | 52,050 | — |
| 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 | — | |
| | | 202,096 | 219,303 | 17,207 | — | |
| E. Textilindustrie : | | | | | | |
| <i>a) in Baumwolle.</i> | | | | | | |
| 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 | |
| | | 81,693 | 84,743 | 3,050 | — | |
| <i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i> | | | | | | |
| 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 | — | |
| <i>c) in Seide.</i> | | | | | | |
| 48. Seidenabfälle, Cocons | . | 414 | 440 | 26 | — | |
| 49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe | . | 10,026 | 11,437 | 1,411 | — | |
| <i>d) in Wolle.</i> | | | | | | |
| 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 | |
| | | 110,594 | 114,867 | 4,273 | — | |
| F. Gerberei : | | | | | | |
| 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 | — | |
| | | 21,475 | 23,327 | 1,852 | — | |
| G. Glas- und Thonwarenfabrikation : | | | | | | |
| 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 | — | |
| | | 19,324 | 23,013 | 3,689 | — | |
| H. Papierfabrikation : | | | | | | |
| 60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier-späne | . | 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 | — | |
| | | 34,591 | 37,795 | 3,204 | — | |
| I. Strohindustrie. | | | | | | |
| 63. Strohwaren aller Art | . | 594 | 663 | 69 | — | |
| | Übertrag | 1,923,789 | 2,006,133 | 82,344 | — | |

Verkehr nach Warengattungen.

| | Übertrag | | | Gegenüber 1893 | |
|---|--------------------|------------------|------------------|----------------|--------|
| | | | | mehr | |
| | | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Tonnen |
| K. Holzindustrie. | | 1,923,789 | 2,006,133 | 82,344 | — |
| 64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben | 30,576 | 31,795 | 1,219 | — | |
| 65. Parquerie 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 | |
| | 41,071 | 49,609 | 8,538 | — | |
| | Total | 70,201 | 78,051 | 7,850 | — |
| | Gesammtotal | 2,347,049 | 2,439,794 | 92,745 | — |

| Durch- schnittl. Bahn- länge | Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen | | | Transport-Einnahmen der eigenen Linien | | | | | | | | Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom. | | | |
|---------------------------------------|--|---------|--------|--|--------|-------|-----------------------------|------|-------|--------|------|--|--------|--------|--------|
| | Personen | Gepäck | Güter | per Bahnkilometer | | | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| | | | | Personen | Gepäck | Güter | per Tonnen- kilometer | | | | | | | | |
| Kilometer | Anzahl | Tonnen | Tonnen | Cts. | Cts. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| 1855 | 60 | 113,000 | — | 29,000 | 5,42 | — | 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 | — | 21,28 | 10,305 | 606 | 371 | 9,526 | 20,808 | 430 |
| 1860 | 178 | 192,862 | — | 87,383 | 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 | 17,564 | 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 | 16,653 | 31,459 | 1,788 |
| 1866 | 178 | 251,166 | 1,332 | 179,113 | 4,35 | 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 | 4,38 | 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 | 43,959 | 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 | 19,28 | 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 | 4,35 | 56,05 | 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 | 18,90 | 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 | 555,288 | 50 | 3.94 |
| 2,863,392 | 76 | 20.53 | 2,684,198 | 08 | 19.07 |
| 4,306,027 | 67 | 30.87 | 4,690,984 | 93 | 33.33 |
| 4,633,327 | 65 | 33.20 | 4,416,058 | 77 | 31.33 |
| 1,621,309 | 32 | 11.63 | 1,728,523 | 69 | 12.28 |
| 13,949,840 | 85 | 100 | 14,075,053 | 97 | 100 |
| | | | Totalausgaben | | |

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres erzeugt 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 näheren Angaben.

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

| | | Übertrag 21,131 m. | | | | | | | | | | | | |
|---|-----|--|---------------|-----------------------------|-------------|--|--|--|--|--|--|-------------------|--|--|
| von Profil | II | Eisenschienen auf Profil V Eisenschienen m. Belassung d. Holzschwellen | | | | | | | | | | | | |
| " " | II | " " " " " V | Stahlschienen | " " " " " | 595 " 201 " | | | | | | | | | |
| " " | III | " " " " " V | " " " " " | 567 " | | | | | | | | | | |
| " " | V | " " " " " V | " " " " " | 782 " 1921 " | | | | | | | | | | |
| " " | V | Stahlschienen mittelgute | " " " " " V | neue, und eiserne Schwellen | | | | | | | | | | |
| " " | V | " " " " " V | " " " " " | 504 " 25,701 m. | | | | | | | | | | |
| Zusammen Haupt- und Nebengeleise einschliesslich 80 Weichenverbindungen . . . | | | | | | | | | | | | (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-Obergлатt von Profil II auf das stärkere Profil V umgebaut werden musste, daher mittelgute Schienen mehr gewonnen wurden, als für die Einzelnauswechselung 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 betrug 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 hiermit 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 vermindernden 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 vermindernden 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 Nordostbahnenlinien. 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 |
| Erlledigt wurden im Berichtsjahre | 2,268 „ | 2,735 „ |
| Unerledigt blieben | 282 Fälle | 108 Fälle |

Die von der Nordostbahn teils an die Reklamanten, teils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V. c. 4 beziffern sich auf

| 1893 | 1894 |
|---------------------|---------------------|
| 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:

| | | 1893 | 1894 |
|--------------------|-------|---------------------|---------------------|
| 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 Betriebsjahr wurden 14 Personenzugslokomotiven der Serie A^{2T} Compound (Nr. 57—70) und 5 Rangierlokomotiven der Serie F³ (Nr. 253—257) dem Betriebe übergeben; es waren somit zu Ende des Berichtsjahres 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 | Fahrplan-mässige Zugs-kilometer | Extrazugs-Kilometer | Total der Zugs-kilometer | Vorspann-Kilometer | Nutz-Kilometer | Material-transport-Kilometer | Leer-fahrten-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 | | | | | |
| Etzwiesen-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 |
| Aushilfe 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, Ver- | | | |
| packung, 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, Ver- | | | |
| packung, 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^{rl}) 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 "

Detaillierte 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 . . . | <u>24,379,557</u> | 58,537,217 |
| | | <u>25,098,175</u> |
| b) Auf fremden Bahnen: | | |
| Personenwagen | 6,099,269 | 7,080,049 |
| Gepäck- und Güterwagen . . . | <u>43,476,944</u> | 49,576,213 |
| | | <u>46,361,396</u> |
| Total: | <u>108,113,430</u> | <u>116,243,236</u> |

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 . | <u>5,544,188</u> | <u>69,192,052</u> |

3. Von den Nordostbahnwagen und fremden Wagen

| | | |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| zusammen auf der Nordostbahn: . . . | <u>127,729,269</u> | <u>136,814,517</u> |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------|

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 ² T | A ² und A ² T | A ³ u. A ³ T | C ² T u. C ³ T | E ² u. F ³ | Total | 1893 | 1894 |
| | | | | | | | 1893 | 1894 |
| a) Stand und Leistungen. | | | | | | | | |
| Zahl der Lokomotiven . . . | 43 | 34 | 30 | 50 | 6 | 149 | 163 | 27 |
| 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 |
| " " Rangierkilom. der Zugslok. . | 65,850 | 43,778 | 43,716 | 83,358 | 10,416 | | | 231,084 |
| Total Lokomotivkilometer: | 1,645,376 | 1,204,684 | 1,434,513 | 1,713,271 | 120,190 | | | 956,148 |
| (exkl. Rangierkilom. 1894) | 4,327.4 | 3,180.5 | 3,810.4 | 4,465.5 | 300.7 | | | |
| Im täglichen ink. 1894 | 4,507.8 | 3,300.5 | 3,930.1 | 4,693.8 | 329.8 | | | |
| Durchschnitt exkl. 1893 | 4,392.1 | 2,517.6 | 3,252.5 | 4,652.8 | 215.5 | 15,030.5 | | |
| inkl. 1893 | 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 |
| | 1893 | 17.91 | 17.11 | 22.17 | 32.81 | 11.09 | ***23.303 | |
| b) Kosten des Brennmaterials. | | | | | | | | |
| Verbrauch exkl. Rangierkilom. . Kg. | 12,418,478 | 9,913,525 | 13,752,230 | 19,047,223 | 731,227 | 52,026,344 | 55,862,683 | *8,892,722 |
| im ganzen inkl. Rangierkilom. . Kg. | 12,931,945 | 10,284,520 | 14,181,669 | 20,015,960 | 799,936 | | | *9,648,3 |
| Verbrauch exkl. 1894 | 7,8622 | 8,5395 | 9,8880 | 11,686 | 6,6612 | | 9.5151 | |
| p. Lokom.-Kilom. inkl. 1893 | 7,8595 | 8,5871 | 9,8860 | 11,683 | 6,6555 | | | 9.2343 |
| exkl. 1893 | 8,1269 | 8,1061 | 9,8231 | 11,4511 | 5,5939 | 9.4832 | | |
| 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 | *221,517.67 |
| ganzen inkl. Fr. | 324,775.25 | 258,287.35 | 356,161.05 | 502,684.41 | 20,089.74 | | | *242,517. |
| Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. 1894 Cts. | 19.7451 | 21.4461 | 24.8829 | 29.3485 | 16.7290 | | 23.8965 | |
| inkl. 1894 Cts. | 19.7386 | 21.4402 | 24.8280 | 29.3406 | 16.7149 | | | 23.1911 |
| Kosten per Kilom. exkl. 1893 " | 20.2416 | 20.1969 | 24.4694 | 28.5249 | 13.9343 | 23.6227 | | |
| inkl. 1893 " | 20.2266 | 20,1723 | 24.4557 | 28.5028 | 13,9115 | | | 23.1677 |
| c) Übrige Unterhaltskosten. | | | | | | | | |
| Verbrauch exkl. Rangier-Km. . Kg. | 22,876 | 20,348 | 22,907 | 28,434 | 1,723 | 86,565 | 96.288 | *20.657 |
| Schmiermat. inkl. Rangier-Km. . Kg. | 23,828 | 21,115 | 23,826 | 29,886 | 1,886 | | | *22.207 |
| Verbrauch exkl. 1894 | 0.014483 | 0.0175276 | 0.016470 | 0.017445 | 0.015695 | | 0.016401 | |
| p. Lokom.-Kilom. inkl. 1893 | 0.014482 | 0.0175274 | 0.016469 | 0.017443 | 0.015691 | | | 0.02123 |
| exkl. 1893 | 0.014225 | 0.01619 | 0.01588 | 0.017089 | 0.01271 | 0.0157 | | |
| inkl. 1893 | 0.01220 | 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 | *8,658.99 |
| inkl. Fr. | 9,965.67 | 8,831.— | 9,881.19 | 12,499.36 | 788.78 | | | *9,287.7 |
| Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. 1894 Cts. | 0.6057 | 0.73307 | 0.68885 | 0.7296 | 0.6564 | | 0.6859 | 0.8889 |
| inkl. 1894 Cts. | 0.6056 | 0.73306 | 0.68882 | 0.7295 | 0.6562 | | | |
| Kilom. exkl. 1893 " | 0.5962 | 0.6789 | 0.6657 | 0.7163 | 0.5328 | 0,6614 | | |
| 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 | *11,317.28 |
| inkl. Rangier-Km. . Fr. | 20,049.16 | 14,679.26 | 17,479.77 | 20,876.48 | 1,464.53 | | | *12,731. |
| Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomot. 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 | *93,506.27 |
| u. Tender inkl. Rangier-Km. . Fr. | 148,617.17 | 62,476.09 | 122,242.89 | 181,343.40 | 9,575.71 | | | *86,092. |
| Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. 1894 Cts. | 9.0324 | 5.1861 | 8.5215 | 10.5816 | 7.9671 | | 8.5618 | 8.2397 |
| inkl. 1894 Cts. | 9.0324 | 5.1861 | 8.5215 | 10.5846 | 7.9671 | | | |
| Kilom. exkl. 1893 " | 9.9627 | 6.0093 | 7.5305 | 10.4987 | 10.0289 | 8.941 | | |
| 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 | *335,000.21 |
| inkl. Rangier-Km. . Fr. | 503,407.25 | 344,273.70 | 505,764.90 | 717,403.65 | 31,918.76 | | | *350,422.0 |
| Kosten per Lokom.-Kilom. exkl. 1894 Cts. | 30.60 | 28.58 | 35.26 | 41.88 | 26.57 | | 34.36 | 33.53 |
| inkl. 1894 Cts. | 30.59 | 28.57 | 35.25 | 41.87 | 26.55 | | | |
| Kilom. exkl. 1893 " | 31.98 | 28.06 | 33.84 | 40.92 | 25.67 | 34.408 | | |
| inkl. 1893 " | 31.97 | 28.04 | 33.83 | 40.90 | 25.65 | | | 35.03 |
| Kosten p. Wagenachsenkilom. 1894 " | 1.73 | 1.61 | 1.53 | 1.25 | 2.11 | | 1.48 | Für jeden einzelnen Tag: |
| (exkl. Rangierkilom.) 1893 " | 1.78 | 1.64 | 1.52 | 1.24 | 2.31 | 1.48 | | Fr. 960.0 |
| | | | | | | | | Fr. 917.81 |

* In diesen Ziffern sind die Betreffnisse der Zugslokotiv-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 Zugslokotiven sind bei den einzelnen Serien ausschliesslich und einschliesslich Rangierkilometer mit in Berechnung gezogen, im Total nicht.

II. Personenwagen.

| Betriebsjahr | Sitzplätze der Wagen | | | | Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert | | | | | |
|--------------|----------------------|------------|-------------|-------------------|--|--------------------------|------------|---------------------|-----------------------|------------|
| | im einzelnen | | | Anzahl der Achsen | Personen- gewicht | Eigen- gewicht der Wagen | Bruttolast | | | |
| | I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse | | | | im ganzen | per Bahnkilo- meter | per Achsen- kilometer | |
| | Klasse | Klasse | Klasse | | | | im ganzen | per Bahnkilo- meter | per Achsen- kilometer | |
| 1894 | 49 | 81 | 451 | 581 | 1341 | 1,377 | 7,387 | 15,581 | 24,345 | 16,985,307 |
| 1893 | 49 | 81 | 451 | 581 | 1341 | 1,379 | 7,399 | 15,581 | 24,359 | 15,225,172 |

| Betriebsjahr | Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen. | Reparaturkosten | | | Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B. | Kosten des Schmiermaterials | | | Putzen, Heizen und Beleuchtung | |
|--------------|--|-----------------|----------|----------------------------|--|-----------------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------------|
| | | im ganzen | | per Achsen- kilometer | | Material | Aus- gaben für Material | per Achsenkilo- meter | Ausgaben für Material | Kosten per Achs- kilometer |
| | | Franken | Centimes | in Prozenten der Einnahmen | | Kilogr. | Franken | Gramme | 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 |
| 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 |

III. Gepäck- und Güterwagen.

| Betriebsjahr | Anzahl | | | | Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen | Eigen- gewicht der Wagen per Achse im Mittel | Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert | | | | | |
|--------------|---------------|--------------|----------------------------|------------|---|--|--|--------------------------|-------------|-------------|-------------|---------|
| | Gepäck- wagen | Güter- wagen | Totalzahl | der Wagen | | | Tonnen | Tonnen | Bruttolast | | | |
| | vierförmige | sechsförmige | vierförmige | der Wagen | | | Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh | Eigen- gewicht der Wagen | Bruttolast | | | |
| | Franken | Centimes | in Prozenten der Einnahmen | der Achsen | | | Material | Aus- gaben für Material | Bruttolast | | | |
| 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 |
| 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 |

| Betriebsjahr | Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen. | Reparaturkosten | | | Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B. | Kosten des Schmiermaterials | | | | |
|--------------|--|-----------------|----------|----------------------------|--|-----------------------------|-----------------------|--------|----------------------------------|--|
| | | im ganzen | | per Achsen- kilometer | | Material | Ausgaben für Material | | Betreffnis per Achsen- kilometer | |
| | | Franken | Centimes | in Prozenten der Einnahmen | | Kilogr. | Franken | Gramme | Ausgaben | |
| | | | | | | | | | | |
| 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 . . . " | | 33.88 | 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 . . . " | | 26.80 | 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 un durchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamt betriebsausgaben 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 | 11.83 |
| " 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 (Passivzinsen) | " 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 . " | | 0.78 | 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 | 44.96 | 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 |
| <i>a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:</i> | | | | | |
| 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 |
| <i>b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:</i> | | | | | |
| I. 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 | 153.87 | 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 | 0.88 | 0.36 |
| Verbrauch an Steinkohlen | Lokomotivkilometer | | 9.6892 | 9.4832 | 9.5151 |
| " Zugskilometer | " | | 10.8857 | 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 | | 25.3164 | 23.6227 | 23.8965 |
| " Zugskilometer | " | | 27.1864 | 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 | | 1.181 | 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 |
| <i>c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:</i> | | | | | |
| 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 |
| <i>d) Ausnützung der Wagen:</i> | | | | | |
| 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 Bahn- länge | Ausgabe per | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----------------------|---------------------------|-------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------------|----------------------|-------|-----------------------------|----------------------|-------|--|
| | | Allgemeine Verwaltung | | | Unterhalt und Aufsicht der Bahn | | | | | Expeditions- und Zugsdienst | | | |
| | | Personal | Sonstige Aus- gaben | Total | Personal | Unterhalt der Bahn | Oberbau- erneuer- ung | 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 Einzelauswechselung 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 Schuldbertrifftisse 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 | |
|---------------|--------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------|-------|-----------------------|-------------------|-------------------------------|-------|-----------|----------------------|-------------------------|--|
| Personal | Fahrdienst | | | | | Verschiedene Ausgaben | | | | Im ganzen | | | |
| | Material-verbrauch | Unterhalt des Roll-materials | Erneuerung des Roll-materials | Sonstige Ausgaben | Total | Pacht- und Mietzinse | Sonstige Ausgaben | Verwendungen aus Spezialfonds | 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 Vorjahr.

| | 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 |
| Betriebsausgaben | 20,806,655 | 11 | 22,116,164 | 49 | + 1,309,509 | 38 |
| Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung | 12,114,489 | 15 | 12,118,589 | 97 | + 4,100 | 82 |
| oder: | 8,692,165 | 96 | 9,997,574 | 52 | + 1,305,408 | 56 |
| 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 |
| 10,272,741 | 19 | 10,878,736 | 86 | + | 605,995 | 67 |
| 846,578 | 21 | 837,237 | 13 | - | 9,341 | 08 |
| 11,119,319 | 40 | 11,715,973 | 99 | + | 596,654 | 59 |
| 478,234 | 22 | 723,141 | 37 | + | 244,907 | 15 |
| 11,597,553 | 62 | 12,439,115 | 36 | + | 841,561 | 74 |
| Hievon sind erforderlich: | | | | | | |
| 1. Für Verzinsung der Anleihen: | | | | | | |
| a) Hypothekarleihen auf das alte Netz von Fr. 145,837,500 | 5,442,687 | 50 | 5,559,354 | 17 | + 116,666 | 67 |
| b) Hypothekarleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000 | 120,000 | — | 120,000 | — | - | - |
| c) Subventionsdarleihen | 240,225 | — | 296,425 | — | + 56,200 | — |
| 2. Für Verzinsung der Einzahlungen auf die neuen Stammmakten: | | | | | | |
| Emission von 1892 zu 4 1/2 % | 5,802,912 | 50 | 5,975,779 | 17 | + 172,866 | 67 |
| 169,984 | 90 | — | — | - | 169,984 | 90 |
| 5,972,897 | 40 | 5,975,779 | 17 | + | 2,881 | 77 |
| 5,624,656 | 22 | 6,463,336 | 19 | + | 838,679 | 97 |
| 560,000 | — | 590,000 | — | + | 30,000 | — |
| 141,514 | 85 | 146,821 | 67 | + | 5,306 | 82 |
| 701,514 | 85 | 736,821 | 67 | + | 35,306 | 82 |
| 4,923,141 | 37 | 5,726,514 | 52 | + | 803,373 | 15 |
| Zur Verfügung der Aktionäre | | | | | | |

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. erzeugt 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 Vorjahr. Der Einnahmenausfall von Fr. 326,920. 61 Cts. röhrt 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 „ |
| „ „ „ 3 b: 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 Hülfs geschäften 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 Dampf- booten 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 Eisenbahnsgesellschaft 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 Subventionsdarlehens in Abzug zu bringen ist.

Das Minus auf den Einnahmen aus sonstigen Quellen ist darauf zurückzuführen, dass unter dieser Rechnungsrubrik im Vorjahr 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 Schlagbaubarrieren 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 ersetzenen Umladwagen der Stationen Mettmenstetten und Birmensdorf.

Der Ertragsanteil der gemeinschaftlichen Linien bleibt mit Fr. 9,341. 08 Cts. hinter demjenigen des Vorjahrs 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 röhrt grösstenteils daher, dass zufolge verschiedener Beanspruchungen 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 Vorjahr und schliesslich hat sich auch die zu unsren 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 Böttzbergbahn 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 Vorjahr, für die Aargauische Südbahn 5,217% gegen 5,275% im Jahre 1893. Im Durchschnitt verzinsten sich die Gesamtbeleihungen 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 Subventionsdarlehen für die rechts- ufrige Zürichseebahn, nämlich: | |
| | 1. 1½% 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 Sub- ventionsdarlehen 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 Subventionsdarlehen 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 | |
| II. Gepäcktransport | | Tonnen 281 | . | Tonnen 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 | | | | | |
| " d, Schweine | | 486 | 7.54 | 939 | 16.99 | 8,859. 35 | . | 8,037. 46 | . | |
| " 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 | . | |
| | Gesamtotal | . | . | . | . | 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 | 75.88 | 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 Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

| | Personen | | | Gepäck | | | Vieh | | | Güter | | | Ver- schiedenes | | Total- einnahme | |
|---------------|----------|---------|------|--------|-------|------|-------|-------|------|---------|---------|------|--------------------|------|--------------------|------|
| | Anzahl | Fr. | Cts. | Tonnen | Fr. | Cts. | Stück | Fr. | Cts. | Tonnen | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| 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 Personenverkehr sind ziemlich stabil geblieben; der Güterverkehr dagegen hat erheblich weniger eingetragen als im Vorjahr. Letzteres ist dem Ausfall in der Obsternte in der Schweiz (Spec. T. II) und dem weiteren Rückgang 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 | | | |
|---------|------|----------|---|---------|----------|----------------|--------|-----|-----------|
| 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 Fahr-kilometer | | In Prozenten der Brutto-einnahmen | | Total | | Per Fahr-kilometer | | In Prozenten der Brutto-einnahmen | |
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | 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.

| a. Leistungen der Schiffe: | | | 1893 | | 1894 | |
|--|--|---------|------------|--|-----------|--|
| | 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 | | 55.88 | |
| d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: | im ganzen | Franken | 60,296.95 | | 74,245.91 | |
| per Kilometer | Centimes | | 49.86 | | 63.00 | |

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
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 | 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 |
| II. Gepäcktransport | | | | | | | | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | |
| Klasse I | 26 | 0.63 | 92 | 5.80 | 3,374. 40 | . | 1,632. 45 | . |
| " II | 1,325 | 32.31 | 707 | 40.73 | | | | |
| " 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. | | | | | | | | |
| Eilgut | 3,984 | 4.67 | 730 | 1.98 | 156,041. 16 | . | 48,568. 87 | . |
| 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 | | | | |
| " " Ib | 9,475 | 11.10 | 5,570 | 15.10 | | | | |
| " " IIa | 1,816 | 2.13 | 683 | 1.85 | | | | |
| " " IIb | 3,788 | 4.44 | 489 | 1.82 | | | | |
| " " IIIa | 1,959 | 2.30 | 841 | 2.28 | | | | |
| " " IIIb | 42,723 | 50.06 | 22,793 | 61.79 | | | | |
| Total | 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 | | | | | | | | |
| Gesamttotal | . | . | . | . | 2,810. — | . | 1,062. 05 | . |
| Rekapitulation: | . | . | . | . | 624,088. 05 | . | 193,462. 30 | . |
| 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 Verkehrs 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 | |
|-------------|----------------|------------------|----------------|-----------------|----------------|
| | | | | Fr. 0. 42 Cts. | Fr. 5. 56 Cts. |
| 1894 | Fr. 0. 42 Cts. | Fr. 5. 56 Cts. | Fr. 0. 94 Cts. | Fr. 1. 39 Cts. | Fr. 1. 39 Cts. |
| 1893 | „ 0. 46 „ | „ 7. 84 „ | „ 0. 82 „ | „ 2. 01 „ | „ 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 | | | |
|---------|------|---------|---|---------|---------|----------------|---|---------------|------------|
| Fr. | Cts. | Prozent | Fr. | Cts. | Prozent | Mehrausgabe | | Minderausgabe | |
| 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 partizipieren 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 Kapitel 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 |
|---|---|-------------|------------|-----------|
| <i>a. Leistungen der Schiffe:</i> | | | | |
| 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 | . | Zeitstunden | 26,619 | 5,195 |
| und zwar in | . | Zeitstunden | 3,827 | 765 |
| sonach per Zeitstunde durchschnittlich | . | Kilometer | 6.96 | 6.79 |
| Trajektfähre. Dieselbe durchlief | . | Zeitstunden | 28,456 | 19,581 |
| und zwar in | . | Zeitstunden | 2,248 | 1,537 |
| sonach per Zeitstunde durchschnittlich | . | Kilometer | 12.66 | 12.74 |
| Total: Zurückgelegte | . | Zeitstunden | 286,046 | 144,042 |
| per Zeitstunde durchschnittlich | . | Kilometer | 11.87 | 13.44 |
| <i>b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz</i> | . | Ster | 21 | 13 |
| Steinkohlen | . | Tonnen | 4,436.150 | 2,116.550 |
| Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: | . | " | 4,444.550 | 2,121.750 |
| (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.) | | | | |
| 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 |
| <i>c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen</i> | . | 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 |
| <i>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen</i> | . | Franken | 69,273.27 | 38,528.35 |
| per Kilometer | . | Centimes | 24.22 | 26.81 |

Finanzergebnis des Dampfboothbetriebes auf dem Zürichsee.

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. Werkstättbetrieb.

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 erzeugt 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 Tenderräder, 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:

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

| | |
|---|---------------------|
| 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 Dampfzylindern, 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

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 erzeugt 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 Werft 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 Gütertrans- portes auf dem Zürichsee wegen der Eröffnung der Rechtsufrigen Zürichseebahn | 350,000. — |
| <u>Netto - Vermehrung wie oben</u> 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 Ein- schluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto | 501 | 519 |
| ebenso und Arbeiter auf andern Konti | 760 | 691 |
| | 1,261 | 1,210 |

III. Expeditions- und Zugdienst.

| | | |
|--|-------|-------|
| 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 im 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 " |
| | Fr. 471,593. 99 " |
| Sonach Bestand per 31. Dezember 1894 | Fr. 7,940,525. 65 Cts. |

| | a. | | b. | | c. | | Total | |
|--|---|-----------|---|-----------|-----------------------------------|-----------|------------------|-----------|
| | Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten | | Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter | | Krankenkasse für die Bahnarbeiter | | | |
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| I. Jahresrechnung pro 1894. | | | | | | | | |
| 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. Abgangentschädigungen 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 | |

| | <i>a.</i> Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten | | <i>b.</i> Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter | | <i>c.</i> Krankenkasse für die Bahnarbeiter | | Total | |
|--|---|------|--|------|--|------|--------------|------|
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| II. Bilanz auf 31. Dezember 1894. | | | | | | | | |
| 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) Barkautioen 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 | Fr. 115. 75 Cts. |
| und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben | |
| und Zinsen | " 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 Kautioen der Beamten und Angestellten, sowie der ständigen Güterarbeiter per 31. Dezember 1894:

| | Kautioen von: | | | | Total | |
|--|--------------------------|-----------|--------------------------|-----------|------------------|-----------|
| | Beamten und Angestellten | | ständigen Güterarbeitern | | | |
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| A. Bestand der Kautioen. | | | | | | |
| 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 Kautioen. | | | | | | |
| a) Unter getrennter Verwaltung: | | | | | | |
| 1. Barkautioen 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. B a h n b a u .

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen und Erweiterungen im Bahnhof Zürich.

Im letzjährigen 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 Verkehrs 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 Verwaltungsrat vom Herrn Verwaltungsratspräsidenten Guyer-Zeller dermassen thatkräftig unterstützt wurde, dass das weit ausgreifende und der successiven Ausführung fähige Umbau- und Erweiterungsprojekt vom Verwaltungsrat 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 1. 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, künftig hin 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. Hierdurch erhalten wir direkte und durchgehende Linien Winterthur-Thalwil-Gotthard und Aarau-Altstetten-Thalwil-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 Einstieghalle 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 Einstieghalle 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 Einstieghalle 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 Einstieghalle 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 Wartsäulen 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 Depot-schlosserei, 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 Gesamt-anlage nicht genügen, so könnten weitere Remisen für ausschliessliche Unterbringung von Güterzugslokomotiven entweder in das Geleisedreieck zwischen den Personenzugsgeleisen der linksufrigen Seebahn und den Güterzugs-geleisen 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 m² 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 | <u>12,500</u> " " " |

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 Imprägnier-anstalt 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 | Projektete 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 Bahnhofsräume des bestehenden und des projektierten Empfangsgebäudes in Zürich, sowie derjenigen der zum Vergleiche herbeizogenen Bahnhöfe in Köln, Frankfurt und Dresden gibt nachfolgende Tabelle Aufschluss:

| Benennung der Bahnhofsräume | Zürich | | Köln | Frankfurt | Dresden |
|--|------------|------------|---|------------------|------------------|
| | bestehende | projektete | | | |
| | 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 Rundreisebillettausgabe | 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 | | |
| Abritte, Wasch- und Baderäume | 264 | 524 | — | — | — |
| Post, Telegraph und Telephon | 43 | 205 | — | — | — |
| Einstieghalle, 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 doppelpurige 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 Abritte 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- bzw. 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 Ladekrahmens 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 Etzwilen; 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 Etzwilen-Schaffhausen und die zwei ersten Lose der Linie Thalweil-Zug.

Für Ausführung der Unterbauarbeiten des ersten Loses der Linie Eglisau-Schaffhausen fand die öffentliche Konkurrenzaukschreibung 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 schwelenden 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-Rapperswil 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 Bundesrat 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 Maßstab 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 schwiegender 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 Gesamtbetrag von Fr. 2,241,000 im Konkurrenzwege statt. Die von neun Unternehmern hierauf eingegangenen Offerten führten zur Vergabe 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 Luftsäume ausgeführt worden. Später sollen maschinelle Einrichtungen, d. h. Druckventilatoren, welche per Sekunde $0,5 \text{ m}^3$ 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 Lote 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 Einschnitt, 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, erstere 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 betragen 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 weiteren 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 Bahnhofsanlage Zug betreffend, immer neue Differenzen, teils mit den Behörden, teils mit der Gotthardbahn auftauchten.

Ein Teil des für die Bahnhofsauffüllung benötigten Materials soll aus dem Zugtunnel 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 Gleiseanlagen 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 früheren 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 Aufnahmgebäude in Zug ergab, bei geringer Beteiligung, nicht das gewünschte Resultat, so dass die Pläne nunmehr vom Hochbaubureau der Bauabteilung erstellt werden.

d. E t z w e i l e n - S c h a f f h a u s e n .

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 stattgefunder 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 Trieb sand und Wasser, wodurch ein neuer Einbruch entstand, ein darüber liegendes Haus derart gefährdet, 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 Schleusen, 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 Gerüsts 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 dahерigen 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 Vergabeung der Arbeiten an die Firma Probst, Chappuis & Wolf in Bern (mit dem niedrigsten Abgebot) 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 A²T (Compound) und 5 Stück F³. Damit stieg der Bestand an Lokomotiven am Jahreschluss 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 Etzwilen-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 Verwaltungsrat 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 Verwaltungsrat 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.

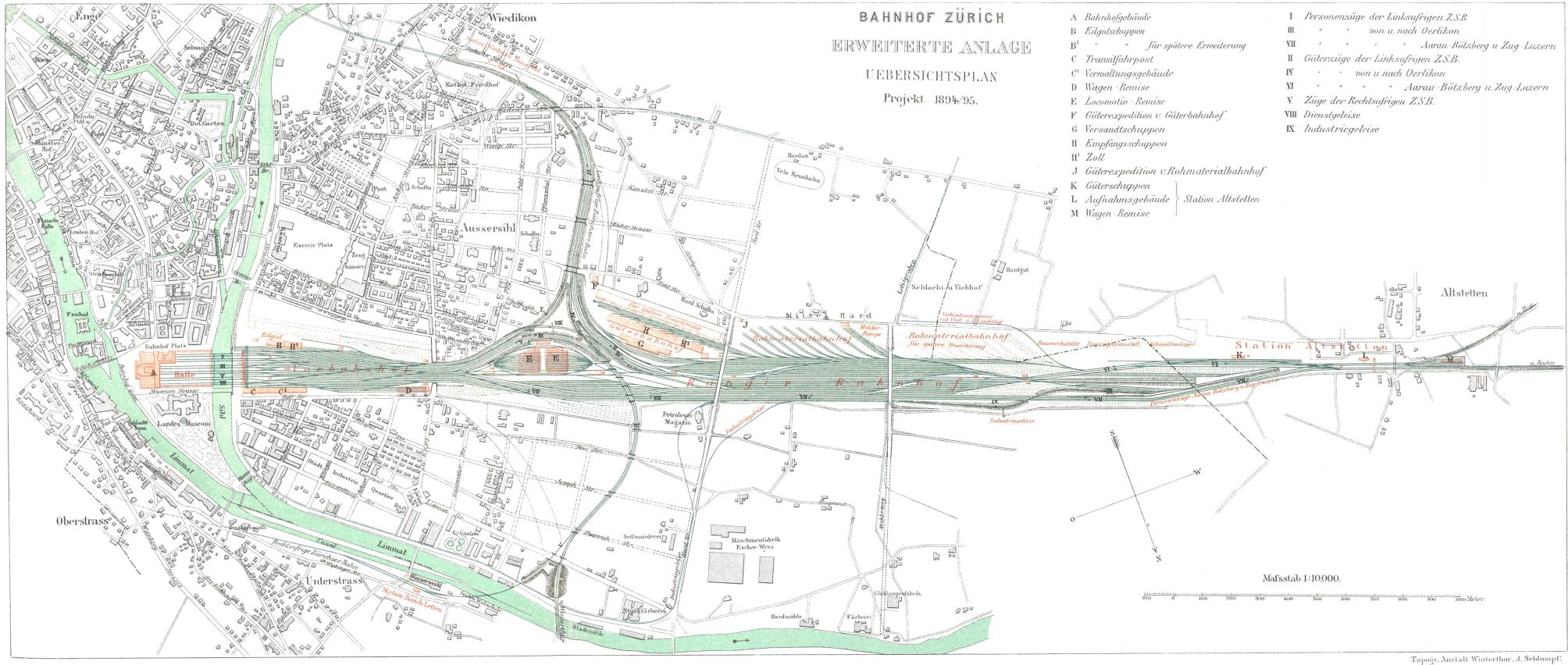
Die Direktion hielt im Berichtsjahre 114 Sitzungen und fasste 3091 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Was die Zahl der Direktionsgeschäfte betrifft, so ist zu bemerken, dass das Hauptregister im Berichtsjahre 39,812 (Prinzipal-) Nummern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

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:
vom Wurster Randodöös u C° in Winterthur.

Rechtsufrige Zürichsee-Bahn

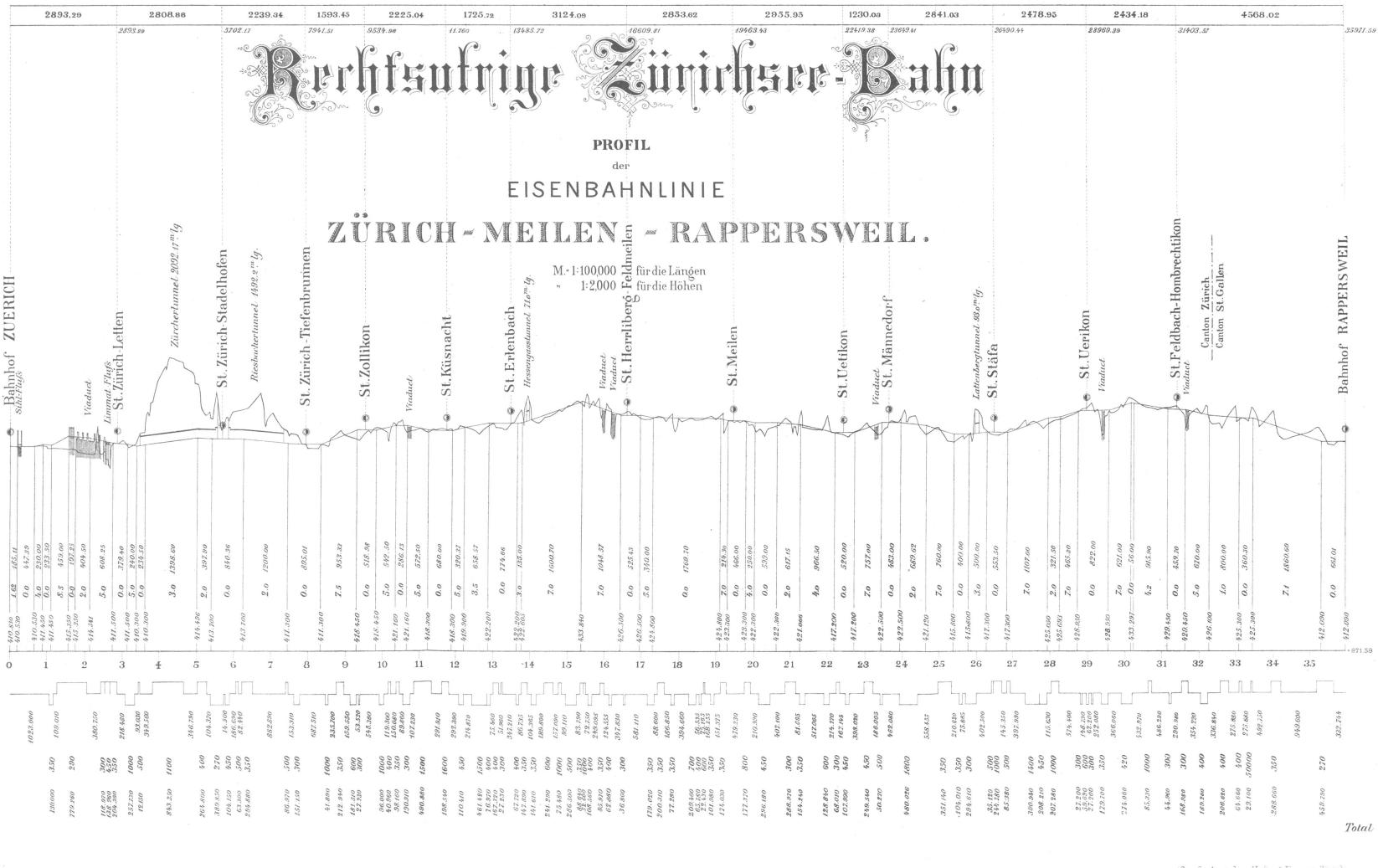
PLAN
der
EISENBAHN LINIE
ZÜRICH - MEILEN - RAPPERSWEIL.

Maßstab 1:100,000

1 0.5 0 1 2 3 4 5 6 7 Km.



*Distanz von Mitte zu Mitte der Stationen
Entfernung von Zürich*



Graph. Anstalt v. Hofer & Burger Zürich

PLAN DER EISENBAHN LINIE SCHAFFHAUSEN - ETZWEILEN

Maßstab 1:100,000

1 0.5 0 I 2 3 4 5 6 7 Km

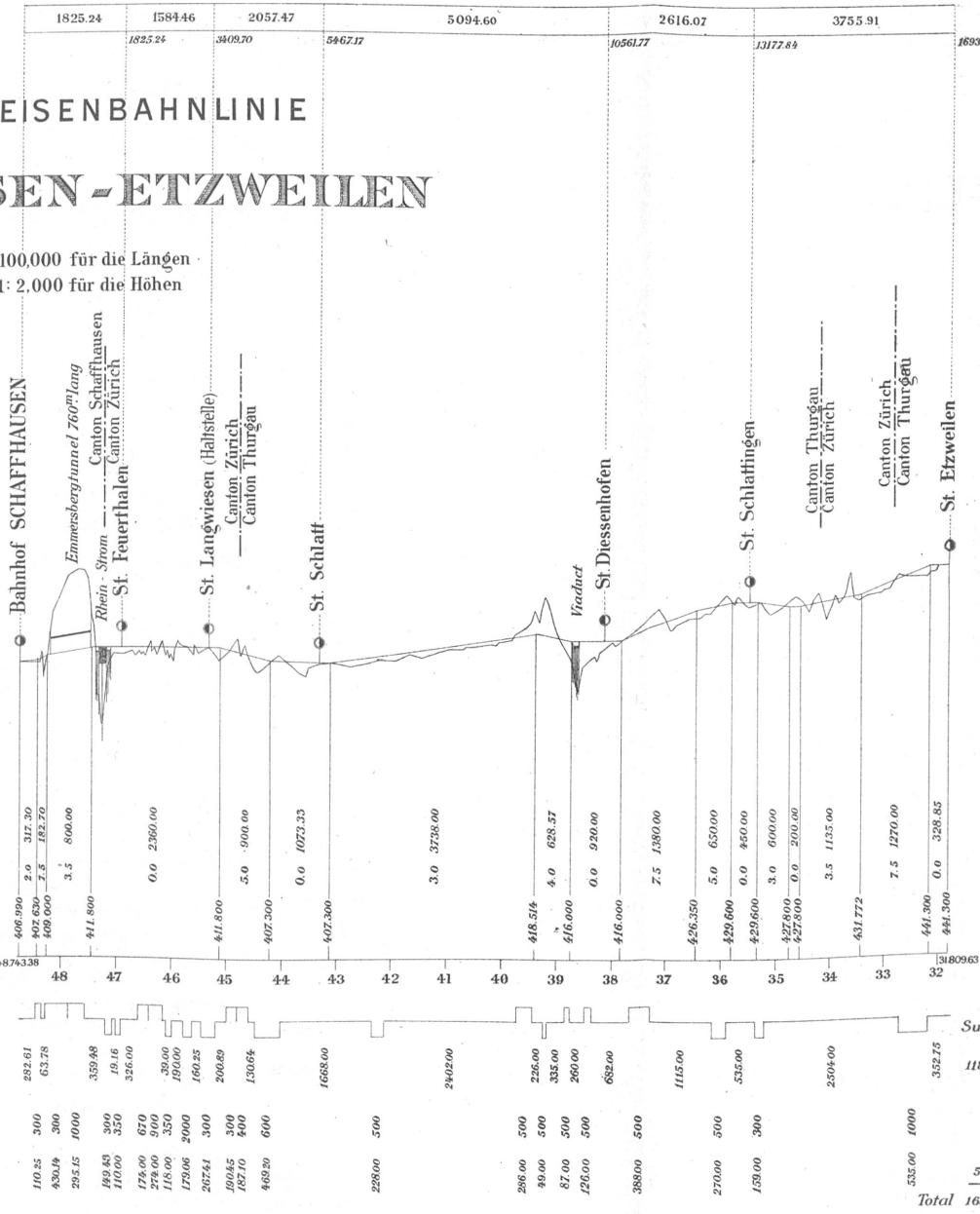


Hofer & Burger, Zürich

Distanz von Mitte zu Mitte der Stationen Entfernung von Schaffhausen

PROFIL DER EISENBAHN LINIE SCHAFFHAUSEN - ETZWEILLEN

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 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.)
-

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|------------|------|------------|------|------------|------|
| Einnahmen. | | | | | | |
| 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, Restauranzen, Landabschnitte etc. | 96,488 | 66 | | | | |
| c) Für Rollmaterial | 576,039 | 43 | 1,037,348 | 05 | | |
| 2. Ertrag von Hülfgeschäften. | | | | | | |
| 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.

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---------|------|-----------|------|---------|------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| 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 | 01 | | |
| | | | 46,121 | 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

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|-----------|------|-----------|------|-----------|------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| 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 | | |
| <i>b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)</i> | | | | | | |
| 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) $\frac{2}{3}$ 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.

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|-----------|------|-----------|------|-----------|------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| Übertrag . | 3,152,611 | 58 | . | . | 3,239,486 | 58 |
| 3. Zugdienstpersonal (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 Zugpersonal | 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. | | | | | | |
| <i>a) Lokomotiven.</i> | | | | | | |
| 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 | | |
| <i>b) Wagen.</i> | | | | | | |
| 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. | | | | | | | |
| <i>a) Unterhalt.</i> | | | | | | | |
| 1. Lokomotiven und Tender | | 489,451 | 65 | | | | |
| 2. Personenwagen | | 207,297 | 54 | | | | |
| 3. Gepäck- und Güterwagen | | 223,786 | 62 | 920,535 | 81 | | |
| <i>b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)</i> | | | | | | | |
| 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 Hülfgeschäften | | | | | | | |
| 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.

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|---------|------|-----------|------|-------------------|-----------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| 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. Bözbergbahn (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 Wädenswil 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.

| | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|--|-----------|------|-----------|------|-------------------|-----------|
| Ausgaben. | | | | | | | |
| 1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc. | | 31,148 | 54 | | | | |
| Hiezu: | | | | | | | |
| Emissionskosten d. 3½% 10 Millionen Anleihens v. 31. August 1894 | | 16,893 | 80 | 48,042 | 34 | | |
| 2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen. | | | | | | | |
| a. Hypothekarleihen von 160 Millionen Franken. | | | | | | | |
| Fr. 10,000,000 zu 3½% vom ^{31. August} 1894 Fr. 116,666.67 | | | | | | | |
| „ 134,000,000 „ 4% „ 5,360,000. — | | | | | | | |
| „ 1,837,500 „ 4½% „ 82,687.50 | | | | | | | |
| <u>Fr. 145,837,500</u> | | 5,559,354 | 17 | | | | |
| b. Hypothekarleihen 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 87,750. — | | | | | | | |
| „ 860,000 „ 2½% v. 15. Febr. — 31. Dez. 1894 „ 17,200. — | | | | | | | |
| „ 460,000 „ 2% v. 15. Febr. — 31. Dez. 1894 „ 8,050. — | | | | | | | |
| „ 3,200,000 „ 2½% „ 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 „ 4½% „ 20,250. — | | 296,425 | — | 5,975,779 | 17 | | |
| <u>Fr. 13,502,000</u> | | | | | | | |
| 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 Rück- erstattungen | | Verwendungen zu Bauzwecken | | Zusammenzüge | | TOTAL | |
|--|-------------------------------------|----|----------------------------------|----|--------------|-----------|---------|----|
| | | | | | | | | |
| I. Bahnanlage und feste Einrichtungen. | | | | | | | | |
| 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. Schätzungs- und Gerichtskosten | — | — | 570 | — | — | — | 570 | — |
| 4. Vermarkung | — | — | 6 | 80 | — | — | 6 | 80 |
| 5. Verschiedenes | — | — | 117 | 35 | — | — | 117 | 35 |
| D. Bahnbau. | | | | | | | 13,944 | 63 |
| 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 Stations- einrichtungen. | | | | | | | | |
| a. Verwaltungsgebäude | — | — | — | — | — | — | | |
| b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einstieghallen, Trottoirs und Rampen | 28,468 | 50 | 50,496 | 09 | 22,027 | 59 | | |
| c. Werkstätten und feste Einrichtungen der selben, 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 Rück- erstattungen | | Verwendungen zu Bauzwecken | | Zusammenzüge | | TOTAL | |
|--|-------------------------------------|------|----------------------------------|------|--------------|------|-----------|------|
| | Fr. | Ots. | Fr. | Ots. | Fr. | Ots. | Fr. | Ots. |
| Übertrag . | 54,190 | 80 | 348,908 | 55 | . | . | 270,871 | 68 |
| 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. | | | | | | | 23,846 | 07 |
| 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 |
| | 56,864 | 91 | 445,409 | 85 | . | . | 364,698 | 87 |
| II. Rollmaterial. | | | | | | | 388,544 | 94 |
| 1. Lokomotiven und Tender | 824 | — | 733,095 | 99 | . | . | 732,271 | 99 |
| 2. Personenzüge | 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 Unterhaltdienst | — | — | 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. Werft Romanhorn | 34,805 | 38 | 3,029 | 90 | . | . | 31,775 | 48 |
| B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werft Wollishofen | 97,285 | 40 | — | — | . | . | 97,285 | 40 |
| C. Imprägnieranstalt | — | — | — | — | . | . | — | — |
| | 132,090 | 78 | 3,029 | 90 | . | . | . | . |
| | 285,346 | 66 | 1,804,484 | 45 | . | . | 129,060 | 88 |
| Total der Netto-Ausgaben . | . | . | . | . | . | . | 1,519,137 | 79 |

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken vom Jahr

| | Rechtsufrige Zürichsee- bahn. | | | | Dielsdorf-Nieder- weningen. | | | | Thalweil- | |
|--|----------------------------------|------|-----------|------|--------------------------------|------|--------|------|-----------|------|
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| I. Bahnanlage und feste Einrichtungen. | | | | | | | | | | |
| A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung. | | | | | | | | | | |
| 1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen | 36,078 | 64 | | | | | | | 67,559 | 38 |
| 2. Bureukosten | 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. Schätzungs- und Gerichtskosten | 10,829 | 15 | | | | | | | 1,898 | 65 |
| 4. Herstellung der Katasterpläne und Vermar- kung | 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 bzw. 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 | | |
| | | — | — | | | — | — | | | 332,574 | 65 | | | | |
| | | 215,680 | 05 | | | — | — | | | 563,385 | 55 | | | | |
| | | 169,605 | — | | | 209,157 | 98 | | | 157,730 | 78 | | | | |
| | | 72,084 | 22 | | | — | — | | | 45,657 | 72 | | | | |
| | | 29,554 | 23 | | | — | — | | | — | — | 1,099,348 | 70 | | |
| 405,049 | 95 | — | — | 486,923 | 50 | — | — | 209,157 | 98 | — | — | 3,875,834 | 90 | 1,692,789 | 51 |
| 1,895,683 | 49 | — | — | 1,435,279 | 04 | — | — | 269,422 | 57 | — | — | — | — | — | — |

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken vom Jahr

| | Rechtsufrige Zürichsee- bahn. | | | | Dielsdorf-Nieder- weningen. | | | | Thalweil- | |
|--|----------------------------------|------|-----------|------|--------------------------------|------|----------|------|-----------|------|
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| Übertrag . | . | . | 1,979,759 | 23 | . | . | 11,519 | 92 | . | . |
| 3. Hochbau und mechanische Stations- einrichtungen. | | | | | | | | | | |
| a. Verwaltungsgebäude | — | — | | | | | | | — | — |
| b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einstieghallen, Trot- toirs 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 Gaslei- tungen | 9,353 | 80 | | | — | — | | | — | — |
| h. Verschiedenes | 200 | 50 | | | — | — | | | — | — |
| | | | 203,741 | 33 | | | 17 | 10 | | |
| 4. Telegraph, Signale und Verschie- denes. | | | | | | | | | | |
| a. Telegraphenleitungen | 9,190 | 51 | | | 1 | 45 | | | — | — |
| b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei- tungen | 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 | | |
| II. Rollmaterial. | | | 2,285,543 | 60 | | | 11,548 | 72 | | |
| 1. Lokomotiven und Tender | 56,296 | 08 | | | — | — | | | — | — |
| 2. Personenwagen | — | — | | | — | — | | | — | — |
| 3. Gepäck- und Güterwagen | 1,149 | 60 | | | — | — | | | — | — |
| III. Mobiliar und Gerätschaften. | | | 57,445 | 68 | | | — | — | | |
| 1. Für die Allgemeine Verwaltung | — | — | | | — | — | | | — | — |
| 2. Für den Bahnaufsichts- und Unter- haltungsdienst | 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 | | | 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

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|-----------|---------|------------|------|-----------|--------------|
| Einnahmen. | | | | | | |
| I. Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1893 | | | | | | 2,239,246 38 |
| II. Kapitaleinzahlungen. | | | | | | |
| 1. Einzahlungen auf konsolidierte Anleihen. 3½% Anleihen von 10 Millionen Franken vom 31. August 1894 (Emission des Hypothekaranleihe von 160 Millionen Franken) | | | 10,000,000 | — | | |
| 2. Einzahlungen auf Subventionsdarleihen. a) Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichsee- bahn. IV. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 15. Februar 1894 | 460,000 | — | | | | |
| b) Subventionsdarleihen für die Linie Thalwil-Zug. III. und letzte Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 31. Dezember 1894 Fr. 157,000.— Nachtragszahlung des Initiativ- komitee, Wert 1. Februar 1892 „ 33,000.— | | 190,000 | — | | | |
| c) Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaff- hausen. III. und letzte Rate, Wert 1. Juni 1894 | | 325,000 | — | | | |
| d) Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaff- hausen. 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 Bau- objekte“: 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 Bau- objekte“: 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 |

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1894.

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|-----------|------|-----------|------|------------|------|
| Ausgaben. | | | | | | |
| 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

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|---------|------|------------|------|-------------------|-----------|
| Einnahmen. | | | | | | |
| 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.

| | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|--|----------|------------|------|------------|------|-------------------|-----------|
| Ausgaben. | | | | | | | |
| | 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 |
| II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen. | | | | | 199,032,601 | 30 |
| 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 | — | | |
| 2. Aargauische Südbahn. | | | | | | |
| a. Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . | 5,965,000 | — | 14,460,000 | — | | |
| 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-Hinwil 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% Hypothekanleihen 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-Linthal, verzinslich zu 2½% bzw. 4½% | 3,650,000 | — | | | | |
| 2. Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, verzinslich zu 2% und bzw. 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 Etzwilen-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-

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|------------|------|------------|------|--------------------|-----------|
| Debitoren. | | | | | | |
| | | | | | | |
| 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. Entbehrliehe 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.

| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
|---|---------------|------|-----------|------|-------------|------|
| Kreditoren. | | | | | | |
| | | | Übertrag | | | |
| III. Schwebende Schulden. | | | | | | |
| 1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen: | | | | | | |
| a. des 4½% Gemeinschafts-Anleihens vom 1. April 1874 | Fr. 1,000.— | | | | | |
| b. des 4% Anleihens von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860 | 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 Kauktionen der Angestellten: | | | | | | |
| a. der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten | Fr. 96,844.71 | | | | | |
| b. der Krankenkasse der Nordostbahn-Arbeiter | “ 2,109.73 | | | | | |
| c. der Barkauktionen von Beamten und Angestellten | 67.10 | | | | | |
| d. der Kauptionskasse der Güterarbeiter | 946.90 | | 99,968 | 44 | | |
| 4. Barkauktionen 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 |

Beilage zur Bilanz.

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 Eisenbahn- gesellschaften 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 Oberbaus. | | | | | | |
| 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: | | | | | | |
| Vergütung der „Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern“ für die Erneuerung des Oberbaus auf dieser Linie im Jahr 1894, abzüglich der Aversalentschädigung der Gotthardbahn | | | 692,626 | 42 | | |
| | | | 74,576 | 99 | 618,049 | 43 |
| II. Erneuerung des Rollmaterials. | | | | | | |
| a. Lokomotiven. | | | | | | |
| 1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampf- cylindern, 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 grösseren Radstand mit neuen Achsen, Tragfedern, Achsbüchsen und Kupp- lungen 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 |
| <i>c. Gepäck- und Güterwagen.</i> | | | | | | |
| 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 | — | | | | |
| Hievon ab: Vergütung der Jura-Simplonbahn für den im Jahr 1893 zu Lasten des Erneuerungsfonds abgeschriebenen demolierten Güterwagen K 4128 | 48,540 | 81 | | | | |
| | 934 | 70 | 47,606 | 11 | 206,685 | 34 |
| III. Erneuerung der Schiffe. | | | | | | |
| <i>a. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.</i> | | | | | | |
| 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 | | |
| <i>b. Dampfboote auf dem Zürichsee:</i> | | | | | | |
| 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 | | | |
| IV. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebs-sicherheit etc. | | | | | 1,008,061 | 53 |
| 1. Neue Bremsgestänge zu Westinghouse-Bremsen an den 10 Gepäckwagen F 2031/2040 | | | 2,597 | 71 | | |
| 2. Metallene Dampfleitungskupplungen (25 Probestücke) | | | 1,375 | - | | |
| 3. Dampfheizungs-Abschlusshähnen mit Schlüsseln (120 Stück) für 20 Personenwagen | 856 | - | | | | |
| " 40 Gepäckwagen | 1,712 | - | 2,568 | - | | |
| 4. Abschreibung der infolge Einrichtung der Westinghouse-bremse beseitigten alten Bremsgestänge an den umgebaute 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 Oberbau-erneuerung auf den Gemeinschaftsbahnen. | | | | | | |
| 1. Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein Fr. 76,657.05 | | | 38,328 | 52 | | |
| 2 | | | | | | |
| 2. Aargauische Südbahn Fr. 70,653.35 | | | 35,326 | 68 | 73,655 | 20 |
| 2 | | | | | 1,106,837 | 44 |
| VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1895 | | | | | 7,849,874 | 55 |
| | | | Summe | | 8,956,711 | 99 |
| N.B. 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 |
| | | | 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 |
| | | | 284,656 | 09 |

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

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 |
| N.B. 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 | | |
| 3. Verschiedene Einnahmen | 382,305 | 19 | | |
| | 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 | | | | |
| Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884: | | | | |
| Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben | | | 46,239 | 11 |
| Netto-Ertrag pro 1894 | | | 41,006 | 17* |
| * Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt. | | | 5,232 | 94 |

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 | | | |
| 3. Ertrag des Kaufhausverkehrs | 54,001 | 32 | | |
| 4. Verschiedene Einnahmen | 1,679 | 85 | | |
| | 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. | | | | | |
| <i>a) Bisheriges Netz.</i> | | | | | |
| 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 | | |
| 3. Horn: | Erstellung einer Brückenwage von 30 Tonnen Tragkraft | 4,423 | 94 | | |
| 4. Winterthur: | Erstellung eines Aufstell- und Verladegeleises von 57 m Länge | 2,207 | 35 | | |
| 5. Obergлатt: | Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes; Erwerbung von zum Teil abgegrabenem Quellwasser, Nachtrag pro 1893 | 12,021 | 75 | | |
| | Erstellung eines weitern durchgehenden Geleises von 320 m Länge, Durchgehendmachung des Rampengeleises und beidseitiger Anfügung von Stumpfengeleisen 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 Bureau 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 Stumpfengeleises 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 Petroleumbeleuchtung 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 Wasserstationengebäudes über dem bestehenden Sodbrunnen; Verbindung der beiden Wasserreservoirs einerseits mit dem Reservoir der Lokomotivremise, anderseits mit zwei an den Hauptgeleisen angebrachten Wasserkränen, sowie Beschaffung eines Benzinmotors nebst Pumpe zum Füllen der Reservoirs im Wasserstationengebäude; seitlicher Anbau an die Lokomotivremise, 18.17 m lang, und Anbau an das Unterkunftslokal (vide auch Pos. 98) | 25,656 | 07 | | |
| 12. Schaffhausen: | | Fr. 382.95 | | | |
| 13. Dachsen: | | „ 480.35 | | | |
| 14. Henggart: | | „ 429.36 | | | |
| 15. Hettlingen: | Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben | „ 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 Signalscheiben | " 291. 31 | | | | |
| 25. Killwangen: | | " 413. 83 | | | | |
| 26. Turgi: | | " 608. 24 | | | | |
| 27. Schinznach: | | " 176. 96 | | | | |
| 28. Wildegg: | | " 169. 54 | | | | |
| 29. Siggenthal: | | " 587. 62 | | | | |
| 30. Döttingen: | | " 325. 39 | | | | |
| 31. Offene Bahn: | Beitrag an die Goldachkorrektion im Gebiete der Gemeinden Horn und Goldach pro 1894 | 7,165 | 93 | | | |
| | Erstellung der Blockanlage zwischen Zürich und Altstetten | 1,830 | 09 | | | |
| | Erstellen von Glockensignalen auf der Strecke Döttingen-Koblenz-Mitte Rhein | 16,578 | 98 | | | |
| | Erstellung eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebbarrieren bei: | 3,998 | 58 | | | |
| 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 | " 429. 25 | | | | | |
| | (abzügl. Fr. 500, Beitrag von Bourry & Cie.) | | | | | |
| e) " 12.977 Oerlikon-Oberglatt | " 541. 56 | | | | | |
| f) " 16.960 Niederhasli-Dielsdorf | " 1,177. 64 | | | | | |
| g) " 7.436 Station Schlieren | " 662. 12 | | | | | |
| | (vide auch Pos. 99) | 6,169 | 44 | 188,198 | 73 | |
| Linksufrige Zürichseebahn. | | | | | | |
| 32. Zürich-Wiedikon: | Einrichtung der Gasbeleuchtung | 1,029 | 18 | | | |
| | (vide auch Pos. 101 und 118) | | | | | |
| 33. Wollishofen: | Erstellung einer Wasserabzugsdohle zur Verhinderung des Eindringens des Tag- und Regenwassers in das Petrolmagazin | 411 | 20 | | | |
| 34. Wädenswil: | Erweiterung des Abortgebäudes bzw. Vermehrung der Aborten durch Einbeziehung des Waschkücheanbaues, 5.85 m lang, 4.84 m breit | 5,240 | 36 | | | |
| 35. Richterswil: | Verriegelung der Weichen und Signale | 47,029 | 47 | | | |
| | (vide auch Pos. 102) | | | | | |
| | Verlängerung des ausserhalb der Drehscheibe liegenden Geleisstückes 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. bzw. 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 | 57,292 | 48 | | | |
| | (vide auch Pos. 103) | | | | | |
| | 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: | | Fr. 109.34 | | | | |
| 38. Bendlikon: | | " 294.72 | | | | |
| 39 Rüschlikon: | | " 439.62 | | | | |
| 40. Thalweil: | | " 243.02 | | | | |
| 41. Oberrieden: | | " 110.71 | | | | |
| 42. Au: | | Fr. 402.37 | | | | |
| 43. Pfäffikon (Schwyz): | Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben. | " 330.88 | | | | |
| 44. Lachen: | | " 275.22 | | | | |
| 45. Siebnen: | | " 147.05 | | | | |
| 46. Reichenburg: | | " 398.42 | | | | |
| 47. Biltens: | | " 409.97 | | | | |
| 48. Niederurnen: | | " 410.07 | | | | |
| 49. Offene Bahn: | Wasserversorgung des Wärterwohnhauses bei Kil. 50,986 zwischen Reichenburg und Biltens | 3,571 | 39 | | | |
| | Erstellung eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebebarrieren bei: a) Kil. 24.920 zwischen Wädensweil und Richtersweil | 2,314 | 93 | | | |
| | b) " 31.827 zwischen Richtersweil und Pfäffikon (Schwyz) (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. Oetelfingen: | " 487.47 | 1,259 | 71 | | | |
| 55. Würenlos: | " 355.81 | 2,833 | 63 | 4,093 | 34 | |
| 56. Würenlos: | Erstellung einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft | | | | | |
| Linie Glarus-Linthal. | | | | | | |
| 57. Diesbach: | Verlängerung des Stumpengeleises um 30 m | | | | 622 | 40 |
| Linie Effretikon-Hinwil. | | | | | | |
| 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 | Fr. 303.— | | | | |
| 61. Kempten: | je eines Dachzimmers | " 303.— | | | | |
| 62. Hinwil: | | " 303.— | | | | |
| | Übertrag | 909 | — | | | |
| | | 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: | | | | | Fr. 1,833.49 | |
| 68. Tägerweilen: | Erstellung von je 2 mechanischen Signalscheiben mit elektrischen Kontrollapparaten | | " | 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. 26.50 Station Affoltern b/H. | | Fr. 803.66 | | | |
| | b) " 33.055 Buchs-Dällikon | | " 778.59 | | | |
| | c) " 63.175 bei Hunzenschwil | | " 1,053.84 | | | |
| | (vide auch Pos. 108) | | 2,636 | 09 | 28,006 | 21 |
| | | 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: | | | Fr. 473.24 | | | |
| 79. Affoltern: | | | " 581.83 | | | |
| 80. Mettmenstetten: | | | " 608.32 | | | |
| 81. Knonau: | Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben. | | " 542.74 | | | |
| 82. Cham: | | | " 242.47 | | | |
| 83. Gisikon: | | | " 363.29 | | | |
| 84. Ebikon: | | | " 569.28 | | | |
| | (vide auch Pos. 112) | | 3,381 | 17 | | |
| 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 ² T No. 58/60 (Compound) mit Luftdruckbremse, Einrichtung für die Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser | 176,117 | 88 | | | |
| | b) 6 Personenzugslokomotiven A ² T 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 ¹ I No. 2361/2420 mit Westinghousebremse und Dampfleitung | 196,036 | 97 | | | |
| | b) 40 offene Spezialgüterwagen L ¹ I 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 ³ T No. 149/154 | 14,449 | 20 | | | |
| | b) 88 Personenwagen (vierklötzig): AB 111/127, 129/133, B 411/424, BC 811/818, BC 821/830, C 1111/1116, 1118/1145 | 59,721 | 73 | | | |
| | c) 40 Personenwagen (achtklötzig): AB No. 134/135, B 425/430, BC 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: AB 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, AB 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, AB 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 ³ T No. 149/154 | 1,941 | 15 | | | |
| | b) 85 Personenwagen, nämlich: 5 Wagen AB 125, 132, C 1135, 1138, 1142 Fr. 2,020.30 55 Wagen AB 122/124, 126/131, 133/135, B 425/430, BC 811/816, C1126/1134, 1136/1137, 1139/1141, 1143/1145, 1401/1414 " 22,000.— 25 Wagen AB 351, 354/356, BC 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 Nr. 162/163, B 488/498 | " 1,352.— | 7,005 | 55 | | |
| | (vide auch Pos. 90, 115 und 116) | | | | | |
| | 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. Geschwindigkeits- messer: | Ausrüstung von 50 Lokomotiven mit dem Geschwindigkeitsmesser B ² T No. 7, 13, 17, 24, 27, 28, 33, 36/37, 43, C ³ T 127/154, 161/172 | | 29,437 | 81 | 1,328,493 | 78 |
| | | | | | | |
| | Mobiliar und Gerätschaften. | | | | | |
| 93. Bahnaufsichts- dienst: | Zuteilung der Güterwagen K No. 4599 und 4643 an den Bahnaufsichtsdienst zur Verwendung bei Untersuchung und Verstärkung eiserner Brücken bzw. für Untersuchung und Reglierung von Brückenwagen | | 8,801 | — | | |
| | (vide auch Pos. 114) | | | | | |
| | Inventarausrüstung für den neu kreierten Wärterposten No. 696 Effretikon-Hinweis | | 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 | | 12 | 50 | | |
| | (vide auch Pos. 5) | | | | | |
| | Inventarabgabe an die neu kreierten 5 Hülfsweichenwärterposten im Bahnhof Zürich | | 221 | 50 | | |
| | Anschaffung von 5 neuen Stationsumladwagen | | 5,323 | 17 | | |
| | (vide auch Pos. 118) | | | | | |
| 95. Transportdienst: | Übertragung des Gastransportwagens O ² No. 8201 vom „Rollmaterial“ auf das Inventar für den „Transportdienst“ | | 10,674 | — | | |
| | (vide auch Pos. 114) | | | | | |
| | Zuteilung des vom Rollmaterial abgeschriebenen gedeckten Güterwagens K ^C No. 3131 zu Magazinierungszwecken an den Depothof in Winterthur, zum Altmaterialwert | | 250 | — | | |
| | (vide auch Pos. 114) | | | | | |
| 96. Telegraphen- apparate: | Vermehrung des Telegrapheninventars für den Bahnhof Zürich infolge Einführung der Rechtsufrigen Zürichseebahn | | 1,061 | 20 | 27,550 | 92 |
| | (vide auch Pos. 6) | | | | | |
| | 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. Petroleum- schuppen) 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 Drehbarrieren | “ 400.— | | | |
| | e) Kil. 12.977 Oerlikon-Obergлат | “ 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 zurück- gezogenen Beleuchtungsgegenstände für Petrol | 142 | 80 | | |
| | (vide auch Pos. 32 und 118) | | | | |
| 102. Richtersweil: | Abschreibung des beseitigten Aufzugspostens samt Drahtleitung der Schlagbaumbarrieren bei Kil. 27.865 infolge deren Einbeziehung in die Centralanlage | 92 | — | | |
| | (vide auch Pos. 35) | | | | |
| 103. Pfäffikon (Schwyz): | Desgleichen bei Kil. 32.92 | 126 | 85 | | |
| | (vide auch Pos. 36) | | | | |
| 104. Offene Bahn: | Abschreibung der Erstellungskosten der auf die Rechtsufrige Zürich- seebahn versetzten Wärterbude am „Werdgässchen“, Kil. 3.56 . . . | 1,400 | — | | |
| | Abschreibung beseitigter hölzerner Schiebebarrieren infolge deren Ersetzung durch eiserne Schlagbaumbarrieren bei: a) Kil. 24.920 Wädenswil-Richtersweil | Fr. 80.— | | | |
| | b) „ 31.827 Richtersweil - Pfäffikon (Schwyz) (hölzerne Schiebebarriere) | “ 120.— | | 200 | — |
| | (vide auch Pos. 49) | | | | |
| 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 Hunzenschwil (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 Zugrückmeldung pro 1893 (vide auch Pos. 119) | | 98 | 26 | | |
| 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 Regierung von Brückenwagen zugeteilten 2 gedeckten Güterwagen K No. 4599 und 4643 (vide auch Pos. 93) | | 8,801 | — | | |
| | Übertragung des Gastransportwagens O ² No. 8201 vom „Rollmaterial“ auf das Inventar des „Transportdienstes“ (vide auch Pos. 95) | | 10,674 | — | | |
| | Abschreibung von 13 ausrangierten Güterwagen: | | | | | |
| | a) 10 gedeckte Güterwagen K No. 9711, K ^c 3058, 3074, 3078, 3083, 3095, 3126, 3131, 3137, OK 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 AB 162/163 (vide auch Pos. 90, 91 und 116) | | 3,220 | 88 | | |
| | Gutschrift für die an den 5 Wagen AB No. 354/356 und C 1671/1672 abgenommene 3/4"-Bremseleitungsgarnitur anlässlich deren Ausrüstung mit neuer Bremsgarnitur, bezw. mit der 1"-Leitung (vide auch Pos. 90d) | | 325 | — | | |
| | 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, bzw. ersetzen alten Bremsgestänge, inkl. Montage, an den pro 1894 umgebauten und hiebei mit der Westinghousebremse mit neuem Gestänge ausgerüsteten 20 Personenwagen A 25/26, AB 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, AB 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 weiteren Telegraphendrahtes für die Zugrückmeldung 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-Nieder-Rückerstattung der vom schweiz. Eisenbahndepartement beanstandeten Bauausgaben: | | | | | |
| a) Rückerstattung zu viel verrechneter Frachten auf Baumaterialtransporten infolge Anwendung der Tariffaxen, 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 „Rapperswil“ | . | 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 Waren Schiffmaterial, Mobilier etc. | . | 6,060 | 90 | 97,285 | 40 |
| | | | | | |
| | Summe der Netto-Einnahmen von Titel B | | | 129,060 | 88 |
| | | | | | |