

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	43 (1895)
Artikel:	Dreiundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1895
Autor:	Birchmeier
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-730401

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: 31.12.2025

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

Dreiundvierzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1895.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
A. Bericht der Direktion.	
Übersicht des Nordostbahn-Netzes mit Plan	3
I. Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden	5
II. Verhältnis zu andern Transportanstalten	10
III. Finanzverwaltung	14
IV. Betrieb:	
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	27
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs:	
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	28
2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	30
3. Durchschnittsergebnisse	31
4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	32
5. Frequenz nach den Stationen	33
6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren	38
7. Verkehr nach Entfernungen	40
8. Verkehr nach Warengegattungen	43
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	46
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes:	
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	47
2. Statistik des Betriebsdienstes	
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	55
b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen	57
3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben	60 u. 61
D. Finanzergebnis	62
E. Verschiedenes:	
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	68
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	71
3. Werkstättbetrieb	74
4. Unfälle	77
5. Versicherungen	77
6. Personalaletat	77
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	78
8. Kautionskassen	81
V. Bahnbau:	
1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien:	
a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben	82
b) Übrige Objekte	83
2. Bau neuer Linien:	
a) Allgemeines	85
b) Rechtsufrige Zürichseebahn	85
c) Thalwil-Zug	86
d) Etzwilen-Schaffhausen	87
e) Eglisau-Schaffhausen	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 1895, 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. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.	
5. Rechnungen über die Nebengeschäfte.	
6. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)	
7. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Rechtsufrigen Zürichseebahn von 1888—1895.	
8. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Etzwilen-Schaffhausen von 1890—1895.	

B. Bericht des Verwaltungsrates.

—o—o—o—o—o—

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir beeihren uns, Ihnen anmit den dreiundvierigsten, das Jahr 1895 umfassenden Bericht über unsre Geschäftsführung nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung vorzulegen.

Zum erstenmal schicken wir ein Verzeichniß der Bahnlinién der Nordostbahn einschliesslich der von dieser betriebenen Gemeinschaftsstrecken mit Angabe der Eröffnungsdaten und der Baulängen voraus, dem wir eine bezügliche Übersichtskarte beifügen. Gleichartige Beigaben sollen unsre Geschäftsberichte nun regelmässig erhalten, womit wir einem mancherorts entstandenen Wunsche entgegenzukommen glauben.

Der Bestand des Nordostbahnnetzes mit Einschluss der von der Nordostbahn betriebenen Gemeinschaftsstrecken ist zur Zeit folgender:

Strecken	Eröffnung	Baulänge
Eigenes Netz.		
1. Zürich-Aarau.		
Zürich-Baden	9. August 1847.	22,715 m
Baden-Brugg	29. September 1856.	8,789 m
Brugg-Aarau	15. Mai 1858.	18,108 m
		49,612 m
2. Zürich-Winterthur-Romanshorn.		
Winterthur-Romanshorn	16. Mai 1855.	56,112 m
Winterthur-Zürich	27. Dezember 1855.	27,109 m
		83,221 m
3. Winterthur-Schaffhausen	16. April 1857.	30,366 m
4. Turgi-Waldshut	18. August 1859.	15,509 m
5. Altstetten-Zug-Luzern	1. Juni 1864.	60,475 m
		106,350 m
6. Rorschach-Romanshorn-Konstanz.		
Romanshorn-Rorschach	15. Oktober 1869.	14,840 m*
Romanshorn-Konstanz	1. Juli 1871.	18,461 m
		33,301 m
7. Örlikon-Oberglatt-Bülach	1. Mai 1865.	15,946 m
8. Oberglatt-Dielsdorf	1. Mai 1865.	4,120 m
9. Winterthur-Etzweilen-Konstanz	17. Juli 1875.	61,575 m
10. Etzweilen-Singen	17. Juli 1875.	12,483 m
11. Zürich-Ziegelbrücke-Näfels	20. September 1875.	59,840 m
12. Glarus-Lintthal	1. Juni 1879.	15,752 m
		169,716 m
	Übertrag . . .	442,200 m

* Einschliesslich 450 m Verbindungsgeleise Egnach-Amrisweil.

Strecken	Eröffnung	Baulänge
	Übertrag	442,200 m
13. Sulgen-Gossau.		
Sulgen-Bischofszell	1. Februar 1876.	10,163 m }
Bischofszell-Gossau	5. Juli 1876.	12,507 m }
		22,670 m
14. Winterthur-Bülach-Koblenz	1. August 1876.	47,170 m
15. Effretikon-Hinwil	17. August 1876.	22,157 m
16. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	1. Oktober 1877.	18,294 m
17. Aarau-Suhr-Baden Ob.-Stadt	6. September 1877.	24,267 m
18. Baden Ob.-Stadt-Wettingen	15. Oktober 1877.	734 m
19. Otelfingen-Seebach-Kloten-Effretikon	15. Oktober 1877.	27,205 m
20. Dielsdorf-Niederweningen	12. August 1891:	6,630 m
		146,457 m
21. Zürich-Meilen-Rapperswil.		
Rapperswil-Stadelhofen	15. März 1894.	29,901 m }
Stadelhofen-Hauptbahnhof	1. Oktober 1894.	4,459 m }
		34,360 m
22. Etzwilen-Schaffhausen.		
Etzwilen-Feuerthalen	1. November 1894.	15,065 m }
Feuerthalen-Schaffhausen	2. April 1895.	1,184 m }
		16,249 m
	Total	661,936 m

Im Bau begriffene Linien:

Thalwil-Zug	1. Oktober 1896.	19,159 m
Eglisau-Schaffhausen	1. Dezember 1896.	17,773 m
	Total	36,932 m

Gemeinschaftlich mit der Centralbahn:*)

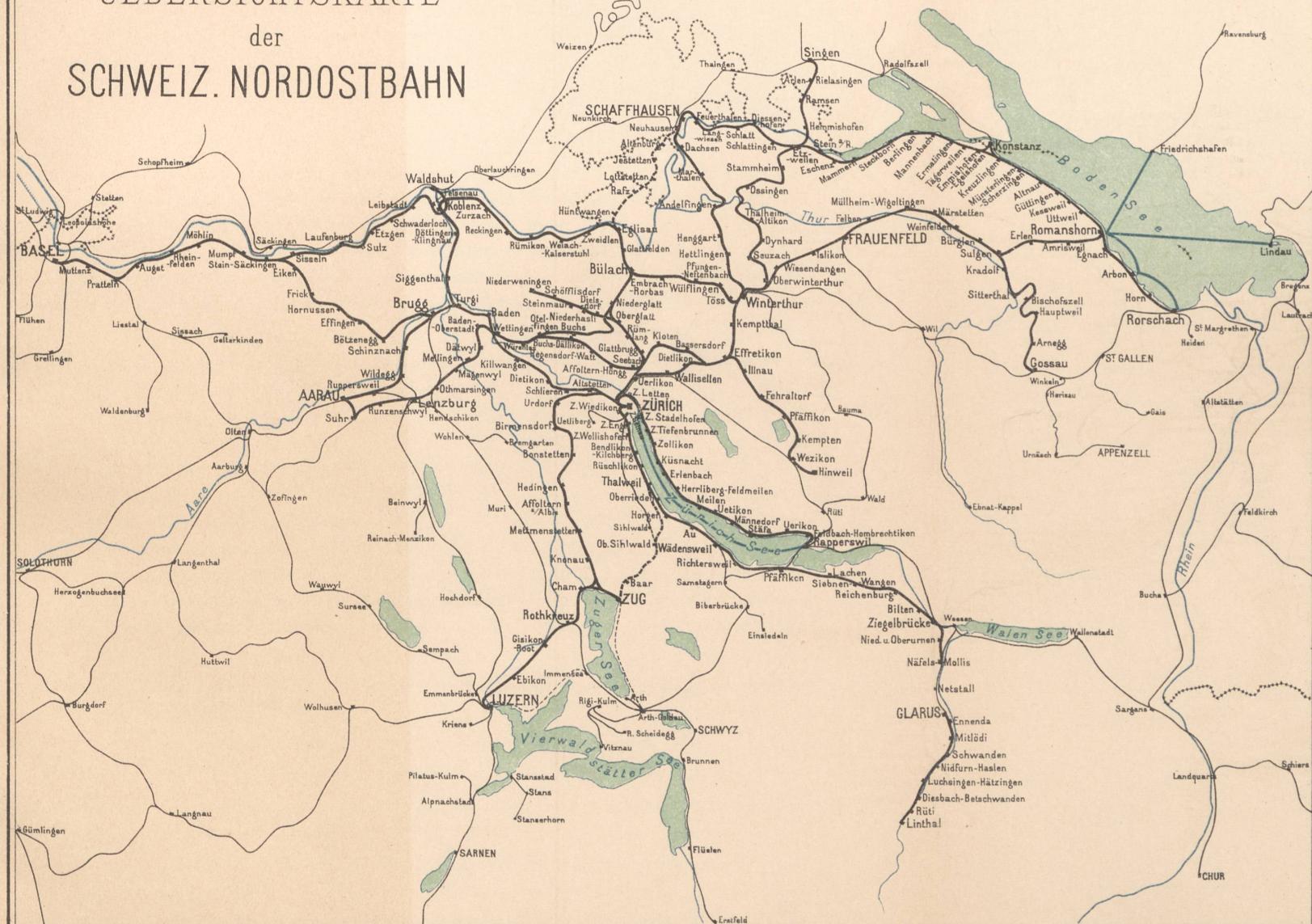
Bötzbergbahn.		
Brugg-Pratteln(-Basel)	2. August 1875.	48,086 m
Stein-Koblenz	1. August 1892.	25,501 m
		73,587 m
	Gesamt-Baulänge	772,455 m

Die gegenwärtige Betriebslänge der von der N. O. B. betriebenen Linien beträgt:

Nordostbahn	686,567 km
Bötzbergbahn (mit Koblenz-Stein)	88,346 km
Total	769,913 km

*) Von der Centralbahn betriebene Gemeinschaftslinien:
 Aargauische Südbahn (Aarau- und Brugg-Henschikon-Immensee) 57,471 m
 Wohlen-Bremgarten (gemeinschaftlich mit S. C. B. und Gemeinde Bremgarten) . . . 6,620 m

UEBERSICHTSKARTE
der
SCHWEIZ. NORDOSTBAHN



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

Der wichtigste Vorgang im Verhältnisse zum Bunde und zu den Kantonen war im Berichtsjahre der Erlass des in seiner rechtlichen Grundlage auch in unbeteiligten Kreisen stark angefochtenen Bundesgesetzes betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung vom 28. Juni 1895. Diesem Gesetze sind die Aktiengesellschaften für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen mit einer Betriebslänge von mindestens 100 Kilometer unterstellt, vorbehältlich Unterstellung auch anderer Eisenbahngesellschaften durch den Bundesrat bzw. die Bundesversammlung.

Durch dasselbe wird das Stimmrecht in der Generalversammlung ausschliesslich auf diejenigen Aktionäre beschränkt, deren Aktien auf den Namen lauten und seit wenigstens sechs Monaten oder seit dem Entstehen der Gesellschaft auf den betreffenden Namen im Aktienbuche eingetragen sind. Damit wollte — ob mit Erfolg, wird die Erfahrung lehren — erreicht werden, dass die Ausübung der Kompetenzen der Generalversammlung in möglichst stabilen Aktienbesitz übergehe und dem nur momentanen, zu Spekulationszwecken erworbenen Aktienbesitz entzogen werde, d. h. der zu Spekulationszwecken erworbene Besitz sich nach und nach in festere Hände verteile.

Sodann wird durch dieses Gesetz die Wahl eines Teiles der Verwaltungsmitglieder an den Bundesrat und die beteiligten Kantone übertragen. Wenn die Verwaltung aus mehreren Mitgliedern besteht, so ist der Bundesrat berechtigt, ein bis vier Mitglieder, und ebenso ist jeder Kanton, auf dessen Gebiet das Bahnnetz einer unter das Gesetz fallenden Gesellschaft sich erstreckt, berechtigt, nach Massgabe des Interesses ein bis vier Mitglieder zu wählen. Die kantonalen Vertreter dürfen $\frac{1}{3}$, diejenigen des Bundes und der Kantone zusammen $\frac{2}{5}$ der Gesamtzahl der Verwaltungsratsmitglieder ausmachen. Mindestens $\frac{4}{5}$ der Mitglieder der Verwaltung müssen aus Schweizerbürgern bestehen, welche in der Schweiz ihren thatsächlichen Wohnsitz haben.

Ferner wird durch dieses Gesetz dem Bundesrat das Recht eingeräumt, Beschlüsse der Generalversammlung oder der Verwaltung, durch welche bedeutende Landesinteressen ernstlich gefährdet oder verletzt werden, aufzuheben. Zu diesem Zwecke sind dem Bundesrat die Beschlüsse der Generalversammlung vor dem Vollzuge zur Kenntnis zu bringen, ebenso sind auf Verlangen alle Beschlüsse der Verwaltung und der Direktion sofort einzusenden. Die Bahn-gesellschaft kann gegen die (binnen Monatsfrist) zu erlassende Verfügung des Bundesrates an die Bundesversammlung rekurrieren.

Die Übertragung wichtiger Beamtenstellen an Ausländer bedarf der Genehmigung des Bundesrates, der berechtigt ist, die erteilte Genehmigung jederzeit zurückzuziehen.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Die Wahl der Direktion durch die Generalversammlung wird ausgeschlossen beziehungsweise dem Verwaltungsrat, in dem die Direktion nur noch beratende Stimme haben kann, übertragen.

Das Gesetz wurde mit dem 18. Oktober 1895 in Kraft gesetzt und den beteiligten Gesellschaften bis Ende des Jahres Frist bestimmt, um ihre Statuten mit demselben in Einklang zu bringen. Dabei hatte es die Meinung, dass bis dahin hinsichtlich des Stimmrechtes der Aktionäre die bisherigen Statutenbestimmungen in Kraft bleiben.

Aus zwingenden Gründen konnte bei der Nordostbahn diese Frist nicht eingehalten werden, weshalb sie für unsere Gesellschaft vom Bundesrate bis Ende Januar 1896 verlängert wurde. Am 27. Januar fand dann die Generalversammlung der Aktionäre zum Zwecke der Statutenrevision statt.

Bezüglich der Durchführung dieser letztern verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrates.

Für nach Januar 1896 stattfindende Generalversammlungen ist von Bedeutung die Übergangsbestimmung des Gesetzes, wonach diejenigen Aktionäre, welche binnen sechzig Tagen nach Inkrafttreten des Gesetzes ihre Aktien auf den Namen im Aktienbuche eintragen lassen, das Stimmrecht sofort mit der Eintragung erwerben.

Innert dieser Frist, d. h. bis 17. Dezember 1895 wurden mit Rücksicht auf diese Bestimmung von 160,000 Aktien 64,408 in unserm Aktienbuche eingetragen.

Ein weiterer gesetzgeberischer Vorgang, der aber im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse gelangte und mit Rücksicht auf die voraussichtliche Referendumsbewegung noch zur Zeit nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann, über den daher der nächste Geschäftsbericht Ausführlicheres zu bringen haben wird, ist die Behandlung eines bundesrätlichen Entwurfes zu einem Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahnen durch die eidgenössischen Räte. Das neue Gesetz soll an Stelle des Rechnungsgesetzes vom 21. Dezember 1883 treten und bezweckt in der Hauptsache die Gewinnung einer rechnerischen Grundlage für den geplanten Eisenbahnrückkauf.

Der schweizerische Eisenbahnverband sah sich veranlasst, in einer Kollektiveingabe an die Bundesversammlung gegen verschiedene Bestimmungen des Entwurfes Stellung zu nehmen. In einer Speialeingabe gab sodann die Nordostbahn ihren Protest zu zwei sie speciell berührenden Punkten kund. Wir verweisen hierüber, sowie über die mit dieser Gesetzesvorlage zusammenhängende Frage der Wiederaufnahme der Verhandlungen betreffend Zusammenlegung der Konzessionen, auf den beigedruckten Bericht des Verwaltungsrates.

Wie wir schon im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten, haben die schweizerischen Bahnverwaltungen in einer Eingabe an die h. Bundesversammlung es abgelehnt, der Motion Fonjallaz betr. Ermässigung der internen Taxen für Wein auf den Betrag derjenigen, welche für denselben Artikel im internationalen Verkehre in Konkurrenzverhältnissen erhoben werden, zu entsprechen. Die eidg. Räte sind dann auf die Motion infolge eines bezüglichen Berichts des Bundesrats nicht eingetreten, haben dagegen das folgende Postulat gestellt:

„Der Bundesrat wird eingeladen, seine Verwendung bei den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen dahin eintreten zu lassen, dass der Produkten- und Warentransport im internen Verkehre, namentlich der Weintransport, überhaupt und wenn immer möglich auf Basis des Staffeltarifsystems in abnehmenden kilometrischen Ansätzen billiger gestellt wird.“

Es ist einleuchtend, dass dieses Postulat viel weiter reicht, als die erwähnte Motion, ja recht eigentlich eine förmliche Umwälzung im Gütertarifwesen der schweizerischen Bahnen von eingreifendem finanziellem Belange bedeutet. Ob eine allgemeine Herabsetzung der Gütertarife mit oder ohne Staffeltarif von einzelnen oder allen schweizerischen Gesellschaften zur Zeit angenommen werden könnte, ist schwer zu sagen, da es sich dabei zunächst um das Mass der Herabsetzung handeln würde. Aber selbst eine für den einzelnen Transportgeber in den weitaus meisten Fällen unerhebliche Taxireduktion müsste in ihrer Gesamtheit für einzelne Verwaltungen sehr bedeutende Einnahmen-Ausfälle zur Folge haben und dass die meisten derselben, namentlich angesichts der dermaligen Umstände, nicht in der Lage wären, sie tragen zu können, dürfte ausser aller Frage stehen.

Was die Anregung der Einführung eines Staffeltarifs (event. wenigstens annähernd unter Wahrung der dermaligen Einnahmen) anbetrifft, so erinnern wir daran, dass die Nordostbahn einen solchen bis zum Jahre 1882 für ihren internen Verkehr besass und denselben auch im direkten

Verkehr als Anstosstarif verwendete. Er musste aber auf Veranlassung des h. Bundesrats aufgehoben und durch den heute noch bestehenden Proportionaltarif ersetzt werden, weil der h. Bundesrat an den weiteren Fortbestand desselben unerfüllbare Bedingungen knüpfte. Wir verweisen diesfalls auf das hierüber im Geschäftsbericht von 1882 pag. 8 u. f. Gesagte. Wir sind nun freilich noch heute der Ansicht, dass der Staffeltarif insbesondere im Güterverkehr grosser und einheitlicher Bahnnetze viele Vorteile vor dem Proportionaltarif voraus, dabei aber auch diesem gegenüber den Nachteil hat, dass er den Zwischenhandel erschwert. Die Bestrebungen, denselben im ganzen schweizerischen Verkehr einzuführen, sind auch nicht neu, so wenig wie anderseits die gegen diese Tarifart gerichteten Beschwerden (s. d. Geschäftsberichte von 1877 und 1881). Thatsächlich sind eine Reihe schweizerischer bestehender Ausnahmetarife für wichtige Transportartikel (Getreide, Steine, Obst u. a.) Staffeltarife, und die Frage liegt nahe, ob solche, wenn sie für diese Artikel berechtigt und zweckmässig sind, dies nicht auch für andere oder alle andern sein könnten. Eine solche Ausdehnung derselben wäre aber mit der Annahme einheitlicher Grundtaxen für alle schweizerischen Normalbahnen gleichbedeutend und dabei entstünde die Frage, ob diese annähernd auf der Höhe der bestehenden geringsten Taxen (Gotthardbahn und Nordostbahn) oder auf der Basis der bestehenden höhern Taxen (Vereinigte Schweizerbahnen, Jura-Simplonbahn, Schweizerische Centralbahn — von den teilweise noch höhern der kleinen Bahnen nicht zu reden) erfolgen müsste. Das erstere wäre für einen Teil der schweizerischen Verwaltungen wohl nicht annehmbar, und das letztere, event. auch eine Mittelstufe, würde bei dem mehr industriellen Charakter des ostschiweizerischen Verkehrs nicht nur dem interessierten Publikum wenig Befriedigung bieten, sondern wegen der Nähe der deutschen Bahnen und der vielfachen Einwirkung der Tarife derselben auf die schweizerischen eine einfache Tarifbildung verunmöglichen. Ausserdem müsste, wenn nicht ein ganz bedeutender Ausfall an Einnahmen entstehen sollte, die Taxermässigung für Transporte auf lange Distanzen durch eine entsprechende Taxerhöhung für die kurzen kompensiert werden, eine Anforderung, die an sich gerecht und dem relativen Mehraufwande angemessen, doch zweifellos den Verkehr der Eisenbahn zu Gunsten derjenigen durch Fuhrwerk beeinträchtigen würde. Die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen hat es daher in der Beantwortung des bezüglichen Schreibens des Eisenbahndepartements abgelehnt, auf die Anregung einzutreten (7. März 1896).

Die Verhandlungen mit den Bundesbehörden über die Gültigkeitsdauer der Retourbillette, in Verbindung mit der Frage der Unübertragbarkeit derselben und der Abstempelung bei Fahrtunterbrechungen haben zu einer Einigung geführt, die ihren Ausdruck in einer bezüglichen Ergänzung des Transportreglements gefunden hat. Darnach wurde vom 1. Januar 1896 an die Gültigkeitsdauer der Retourbillette um einen Tag verlängert und bestimmt, dass dieselben — wie auch die Rundfahrtbillette — zur Rückreise resp. Weiterreise nur für diejenigen Personen gültig sind, welche mit denselben die Reise angetreten haben. Die Billette sollen dementsprechenden Aufdruck erhalten. Auf die Abstempelung bei Fahrtunterbrechungen wurde verzichtet. Die Durchführung der Massnahme erforderte wegen des Umdrucks grosser Billetbestände einen erheblichen Aufwand an Arbeit und Kosten.

Anlässlich der Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement über die Neuausgabe unsers internen Personentarifs ist von diesem unter Hinweis auf das Vorgehen der Centralbahn das Begehr an uns gerichtet worden, unsere Personentaxen, insbesondere für Hin- und Rückfahrt, ebenfalls zu ermässigen. Nun stehen diese aber seit Jahren ganz erheblich tiefer, als die irgend einer andern schweizerischen Bahn — mit Ausnahme nunmehr derjenigen der Schweizerischen Centralbahn —, so dass wohl eine Aufforderung an die andern Verwaltungen, unsere Grundtaxen anzunehmen, sachlich nicht weniger angezeigt gewesen sein dürfte, abgesehen davon, dass eine Massnahme in dieser Richtung auch alle Tarifverhältnisse und die direkten Verkehrsbeziehungen ganz bedeutend vereinfachen und erleichtern würde, und insofern als ein Fortschritt auf dem Wege der Vereinheitlichung der schwe-

zerischen Eisenbahnfarife bezeichnet werden könnte. Ausserdem erschien uns das neue Tarifschema der Centralbahn an sich insofern doch nicht ganz einwandfrei, weil es den Taxunterschied zwischen einfachem und Retourbillett auf ein zu geringes Mass herabmindert. Insbesondere aber erwarten wir von einer Tarifänderung, die auch in dem numerisch sehr starken Verkehr auf kleine und kleinste Distanzen kleine Taxreduktionen bringt, nur eine Verminderung der Einnahmen, da wir nicht annehmen können, dass die kleinen, aber in ihrer Summe für das Unternehmen sehr bedeutenden Ermässigungen stimulierend auf den Verkehr einzuwirken vermögen. Eine Einnahmenverminderung aber zu einer Zeit herbeizuführen, wo die Betriebsausgaben stetig wachsen, wo neue Anforderungen aller Art und unproduktive Anlagen von grossem Umfange in Ausführung und Aussicht stehen, schien uns ganz unthunlich zu sein, und wir glaubten von vorneherein, der Zustimmung der höhern Gesellschaftsorgane gewiss zu sein, wenn wir das wiederholt gestellte Begehren ablehnten. Dagegen gab der übrige Inhalt des Tarifs dem Eisenbahndepartement Anlass, verschiedene Abänderungsanträge zu stellen, welche u. a. auch längst eingelebte Verhältnisse — wie z. B. die Taxermässigungen in einzelnen Relationen (Thurthalllinie-Unterseelinie u. a.) beseitigt hätten und gewisse Grundsätze für die Taxberechnung in Konkurrenzfällen aufzustellen. Es genehmigte indessen schliesslich die Grundlagen des Tarifs im allgemeinen, mit dem Vorbehalt, die ganze Materie bei gegebenem Anlasse seinerzeit für alle schweizerischen Bahnen einheitlich zu ordnen. Der neue Personentarif konnte dann, weil die Komplikation der Verlängerung der Retourbillette dazu kam und unsere Billetdruckerei nur für den laufenden Bedarf eingerichtet ist, mit grösster Anstrengung am 1. Februar 1896 eingeführt werden. Er bringt zum erstenmale eine einheitliche Berechnung der Personentaxen auf allen Linien der Nordostbahn, da längst vorgegangene Inkorporationen von Separatunternehmungen (Zürich-Zug-Luzern, Effretikon-Hinwil, Nationalbahn) auf diesem Gebiete nicht vollzogen und immer wieder auf diese Neuausgabe hin verschoben worden waren.

Gestützt auf § 11 der Konzession des Kantons Thurgau für die Linie Islikon-Frauenfeld-Romanshorn vom 8. Dezember 1852 gelangte der thurgauische Regierungsrat im November mit dem Begehr anher, dass die genannte Linie zweispurig gestaltet werde, indem er sich eventuell für die Bedürfnisfrage auf das in der Konzession hiefür im Streitfalle vorgesehene Schiedsgericht berief. Für den Fall ferner, dass mit Erfolg entgegengehalten werden sollte, es sei jene Konzessionsbestimmung durch das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 aufgehoben, stellte er die Anrufung des Bundesrates und eventuell der Bundesversammlung, gestützt auf Art. 14, Absatz 3 dieses Gesetzes, in Aussicht. Im Dezember schloss sich sodann der Regierungsrat des Kantons Zürich für die zürcherische Strecke Winterthur-Gundetswil dem Begehr der thurgauischen Regierung an, auf den gleichartigen Wortlaut der zürcherischen Konzession vom 21. Dezember 1852 verweisend.

Dieses Ansinnen wurde von uns entschieden abgelehnt, mit dem Hinweis darauf, dass für die zweispurige Anlage der Strecke Winterthur-Romanshorn ein Bedürfnis nicht vorliege. Von Seite der beiden Regierungen war auch durchaus nichts vorgebracht worden, was den Nachweis dafür hätte bilden können, dass die einspurige Linie dem Verkehr nicht mehr genüge.

Unser Bescheid veranlasste die thurgauische Regierung, die Vorlage der Angelegenheit an den Verwaltungsrat zu verlangen, um zunächst namentlich eine abschliessliche Erklärung darüber zu veranlassen, ob die Nordostbahn die Berufung auf das konzessionsgemäss Schiedsgericht eventuell anerkenne.

Die Angelegenheit ist nun zur Zeit noch beim Verwaltungsrat anhängig. Sie ist von erheblicher finanzieller Tragweite, indem sich die Baukosten nach vorläufigem Voranschlage auf ca. Fr. 3,900,000 belaufen würden.

Der Prozess zwischen dem Staate Aargau als Kläger einerseits, der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, Beklagte, anderseits, betreffend Beteiligung an einer Wynenthalbahn gedieh im Berichtsjahre bis zur Replik und Duplik. Schlussverhandlung und Entscheid fallen in das Jahr 1896. Obschon

der Abschluss mithin ausserhalb des Rahmens dieses Berichtes liegt, wollen wir doch erwähnen, dass das Bundesgericht erkannt hat, es bestehe die vertragliche Verpflichtung der Centralbahn und der Nordostbahn zur Beteiligung an einer Wynenthalbahnunternehmung mit einem Drittel der Anlagekosten noch zu Recht, dass aber die beiden Gesellschaften zur Zeit zur Erfüllung nicht angehalten werden können, weil der Kanton Aargau den Ausweis darüber nicht erbracht habe, dass er seinerseits für die übrigen zwei Drittel der Kosten aufkommen werde.

Der im letzten Geschäftsbericht erwähnte Steuerkonflikt mit der Stadt Zürich ist im Berichtsjahre bis auf die Besteuerung des Bahnhofes Zürich zu einem für die Gesellschaft in der Hauptsache günstigen Abschlusse gelangt. Was jenen noch nicht erledigten Punkt betrifft, so liegt zur Zeit hinsichtlich der Frage der Heranziehung des Objektes zur Besteuerung für die einmündende neuen, steuerpflichtigen Linien ein bejahender Bescheid der Finanzdirektion des Kantons Zürich vor, gegen den der Rekurs an den Regierungsrat ergriffen werden wird.

Mit dem Vertrag zwischen dem Gründungskomitee und der Schweizer. Nordostbahngesellschaft vom 5. Juni 1873 über den Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn hängt ein Separatvertrag mit der Stadt Zürich vom 13. Juni 1873 zusammen, durch welchen jene folgende Verpflichtungen einging:

1. Sie sollte für das Füllmaterial, das sie aus den Tunneln und den Einschnitten der Bahnstrecke vom rechten Limmatufer bis Tiefenbrunnen zu ihrem Seequai beziehen würde, der Gesellschaft Fr. 1. 50 Cts. per Kubikmeter bezahlen und die Weiterbeförderung dieses Materials übernehmen.

2. Sie sollte der Gesellschaft da, wo städtische Liegenschaften für den Bau der Linie bleibend oder vorübergehend in Anspruch genommen würden, diese Liegenschaften ohne Entgelt bleibend oder vorübergehend überlassen und weder wegen Durchschneidung, noch wegen sonstiger Entwertung der nicht benützten städtischen Liegenschaften Entschädigungsforderungen stellen.

3. Sie sollte alle durch den Bau der Bahn bleibend oder vorübergehend bedingten Änderungen an ihrem Strassengebiet und sonstigem Grundeigentum ohne Entgelt zulassen.

4. Sie hatte die bleibend oder vorübergehend nötig werdenden Änderungen an städtischen Gas- und Wasserleitungen, Abzugskanälen u. s. w. auf eigene Rechnung zu nehmen.

Die zweite, wichtigste Leistung war an die Voraussetzung geknüpft, dass die Einmündung der Linie in den Bahnhof Zürich nach dem Projekt von 1872 (Schleifen-Projekt) erfolge; im Falle der Ausführung eines andern Projektes hatte die Stadt einen dem Werte des dadurch entlasteten städtischen Eigentums entsprechenden Geldbeitrag zu leisten. Nachdem dann in der Folge dieser Fall eintrat, kam hier nur noch dieses letztere Versprechen in Betracht.

Bekanntlich begann im Jahre 1876 die Nordostbahn im südlichen Gebiete der Stadt Zürich und dem angrenzenden der Gemeinde Riesbach die Bauarbeiten; die schwierig gewordene Finanzlage der Gesellschaft nötigte aber schon im Frühjahr 1877 zur Einstellung derselben. Es kam das sogen. Moratorium (Stundungsabkommen) zu stande, dem auch die Stadt Zürich durch Beschluss vom 28. April 1878 beitrat, ohne dass der Vertrag vom 13. Juni 1873 in irgend einer Weise erwähnt wurde.

Anlässlich der Ausführung des im Jahre 1889 neubegonnenen Baues bestritt nun die Stadt Zürich, dass dieser Vertrag noch zu Recht bestehe, und es kam im Jahre 1894 zum Prozesse, der heute noch vor Schiedsgericht anhängig ist. Die Nordostbahn klagte auf Grund der erwähnten Verpflichtungen, einschliesslich Zinse bis 1. Januar 1895, den Betrag von Fr. 1,008,269. 37 Cts. ein, zuzüglich Prozesszins vom genannten Tage an. Zur Kompensation stellt die Stadt eventuell Forderungen im Gesamtbetrage von Fr. 17,498. 67 Cts.

Ein Teil der Klageansprüche der Nordostbahn aus der dritten und vierten oben erwähnten Verpflichtung qualifizieren sich als Rückforderungen, da die Nordostbahn der Stadt für Änderungen am Strassennetz, Gasleitungen etc., welche sie nicht selbst ausführte, vorbehältlich der Rückforderung, gewisse Vergütungen leistete.

Der Hauptanspruch, Zahlung von Fr. 729,560.—, ist hergeleitet aus Z. 2, bezw. der an diese Verpflichtung geknüpften, oben erwähnten weiteren Bestimmung.

Die von der beteiligten Landesgegend s. Z. neu eingeleiteten Verhandlungen betreffend Erstellung einer Station Bäch an der linksufrigen Zürichseebahn (zwischen Richtersweil und Pfäffikon) fanden auf Veranlassung der Interessenten vor dem Eisenbahndepartement ihre Fortsetzung, gelangten aber im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse. Wir beharrten prinzipiell bei unserm ablehnenden Standpunkte und betonten neuerdings, dass wir es zur Zeit für gänzlich ausgeschlossen halten, dass eine Station Bäch einen Verkehr erhielte, der mit den Anlage- und Betriebskosten auch nur annähernd in angemessenem Verhältnisse stünde, und dass wir es daher, zumal bei der sonstigen ausserordentlichen Inanspruchnahme der finanziellen Kräfte unserer Gesellschaft zu Bauzwecken, als durchaus unbillig ansehen würden, wenn uns zugemutet werden wollte, eine solche Station zum grössern Teile auf unsere Kosten zu erstellen. Die Bauausgabe für eine Vollstation Bäch würde sich auf ca. Fr. 150,000 belaufen.

Auch gegenüber dem nunmehr ebenfalls an das Eisenbahndepartement gezogenen Begehren betreffend Erstellung einer Haltstelle Schübelbach (an der gleichen Linie) beharrten wir bei unserer Ablehnung, hier namentlich auch aus technischen Gründen. Ebenso wurde der erneuerten Anregung betr. Erstellung einer Station Steinhausen an der Linie Zürich-Affoltern-Zug zur Zeit keine weitere Folge gegeben.

Bezüglich der neuen Linien ist hier nur zu erwähnen, dass für die Schlussstrecke Feuerthalen-Schaffhausen der Linie Etzweilen-Schaffhausen der Eröffnungstermin vom Bundesrate auf den 1. Mai 1895 angesetzt war, die Eröffnung des regelmässigen Betriebes auf der ganzen Linie aber schon am 2. April erfolgen konnte. Im übrigen verweisen wir auf Abschnitt V dieses Berichtes.

Über die Beteiligung der Nordostbahn an einem Nebenbahnen-Unternehmen Uerikon-Hinwil-Bauma, ferner die Förderung von Studien über Nebenbahnenprojekte und über eine Engadin-Orientbahn verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrates.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die Verkehrsbeziehungen zu andern Transportanstalten geben keinen Anlass zu weitläufiger Berichterstattung. In erster Linie verdient Erwähnung, dass die „Union commerciale“, der im Januar 1879 abgeschlossene Vertrag zwischen der Nordostbahn, der Centralbahn, der ehemaligen Jura-Bern-Luzernbahn und den Westschweizerischen Bahnen, dem dann auch die Vereinigten Schweizerbahnen beigetreten sind, über die gegenseitigen Beziehungen im internationalen und direkten Güterverkehr mit Ende 1895 abgelaufen ist. Die in diesem Vertrage niedergelegten Grundsätze über die Instradierung der Güter und über die Frachtverteilung haben sich im Laufe der Zeit eingelebt, und erstere haben auch im Verkehre mit andern schweizerischen Bahnen vielfach Anwendung gefunden. Bei der Mehrzahl der beteiligten Verwaltungen war daher die Neigung vorhanden, das genannte Vertragsverhältnis fortzusetzen, immerhin unter Beordnung gewisser Verhältnisse, die aus der Fusion der Jura-Bern-Luzernbahn mit den Westschweizerischen Bahnen entstanden sind, sowie einer Verständigung über die Behandlung der Bahnen mit aussergewöhnlichen Steigungen. Hierüber werden wir dem Verwaltungsrat eine Vorlage machen, sobald diesfalls etwas Bestimmtes vereinbart ist. Inzwischen ist die Union, da ein vertragsloser Zustand für die Zwischenzeit nicht konvenienter kann, vorläufig in gemeinsamem Einverständnis bis Ende Juni 1896 verlängert worden.

Mit der Union commerciale stehen in engem Zusammenhange die Verträge unserer Gesellschaft mit jener der Vereinigten Schweizerbahnen vom Jahre 1880 und 1886 über die Beordnung verschiedener Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehre. Die Verhandlungen über die Erneuerung resp. Revision derselben (Berücksichtigung der rechtsufrigen Seebahn u. a.) schweben immer noch; doch ist ein Abschluss jetzt in naher Aussicht.

Infolge der Fortsetzung der Schweiz. Seethalbahn bis Wildegg haben eine Reihe von Änderungen in der Güterintradierung mit dieser Bahn eintreten müssen, die wesentlich auf der Grundlage der betr. Bestimmungen der Union commerciale erfolgt, indessen im ganzen für uns nicht von grosser Bedeutung sind.

Ebensowenig gab die auf gleicher Basis erfolgte Einfügung der Linie Huttwyl-Wolhusen in den direkten Verkehr Anlass zu besondern Verhandlungen.

Die Eröffnung der Strecke Feuerthalen-Schaffhausen führte zu einer Revision der bestehenden Vereinbarungen über die Güterintradierung zwischen Schaffhausen und Konstanz und weiter im Sinne einer angemessenen Beteiligung der schweizerischen Linie an demselben auf Grund des mit der Grossh. Badischen Bahn hierüber bestehenden Vertrags.

Im übrigen erstreckte sich die Thätigkeit der Verwaltung in ihren kommerziellen Beziehungen zu andern Verwaltungen auf die Ausbildung, Ergänzung und Revision der bestehenden direkten Gütertarife in grosser Zahl und zum Teil von bedeutender Ausdehnung.

Von den Tarifarbeiten im internen Verkehr waren die wesentlichsten die Neuaufstellung und Ausgabe des Distanzenzeigers für das ganze Netz, als Basis für den oben citierten neuen Personentarif und den im Berichtsjahre nicht mehr vollendeten neuen Gütertarif, beides umfangreiche Arbeiten, nötig geworden infolge gänzlichen Aufbrauchs der Vorräte und vielfacher Änderungen infolge der Einverleibung von Filialbahnen und Eröffnung neuer Linien. Ferner mag die Einführung eines neuen, erheblich reduzierten und den Anforderungen des Handels besser angepassten Tarifs für das Lagerhaus Zürich Erwähnung finden.

Die Verhandlungen unter den dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetretenen Verwaltungen behufs Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen in den verschiedenen, für die internationalen Verkehre gültigen Reglementen sind im Berichtsjahre noch nicht zum Abschluss gelangt. Dieselben wurden im Hinblick auf die Konferenz der Delegierten der vertragsschliessenden Staaten behufs Revision des internationalen Übereinkommens sistiert, sind aber, nachdem diese letztere im Monat März dieses Jahres stattgefunden hat, wieder aufgenommen worden. — Die am deutsch-italienischen Eisenbahnverbande beteiligten Verwaltungen haben im Berichtsjahre ein neues Übereinkommen betreffend den Transport von Gütern im deutsch-italienischen Verkehre vereinbart, das mit dem 1. April 1896 in Kraft getreten ist.

Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen kündigte unterm 24. Dezember 1894 für sich sowie im Namen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der württembergischen und bayerischen Staatseisenbahnen das bisherige Sonderabkommen mit den Bahnen des Schweizerischen Wagenverbandes (exkl. Gotthardbahn) über die Vergütungen für gegenseitige Benutzung der Güterwagen auf Ende März 1895 mit der Erklärung, dass die Süddeutschen Bahnen vom 1. April 1895 an im gegenseitigen Wagen-Durchgangsverkehr die Sätze des deutschen Vereins-Wagenübereinkommens in Rechnung bringen werden. Während das Sonderabkommen zwischen den süddeutschen und den schweizerischen Bahnen als Wagenmietsatz 1 Cts. Laufmiete für den Achskilometer und daneben nur noch eine Verzögerungsgebühr von Fr. 3. 75 Cts. per Wagen und Tag vorsieht, enthält das deutsche Vereins-Wagenübereinkommen das gemischte System von Lauf- und Zeitmiete mit 1 Pfennig per Wagenkilometer unter ersterem und 1 Mark per Tag unter letzterem Titel, dessen

Anwendung die schweizerischen Bahnen in bedeutend erhöhtem Masse belasten würde. Die beteiligten schweizerischen Bahnen verlangten Beibehaltung des Status quo in Übereinstimmung mit ihrem Bestreben, auch im Verkehr mit den übrigen dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Bahnen, für den bis jetzt die Sätze des Vereinswagenübereinkommens zur Anwendung kamen, billigere, den heutigen Verhältnissen besser entsprechende und die schweizerischen Bahnen mit ihren weit geringeren Wagenstellungen weniger belastende Mietsätze zu erzielen.

Da eine Einigung zur Sache nicht zu erzielen war, wurde schliesslich vereinbart, den Streit zum schiedsgerichtlichen Austrag zu bringen. Das Centralamt für internationalen Transport in Bern übernahm auf Anfrage die Funktion des Schiedsgerichtes und wird nun über die Art und die Höhe der Mietentschädigung zu entscheiden haben. Die süddeutschen Bahnen haben die nach ihren Anschauungen seit April 1895 entstandenen Forderungen bereits eingeklagt, und die Klagebeantwortung der beteiligten Verwaltungen des Schweizerischen Wagenverbandes wird demnächst eingereicht werden.

In weiterer Ausführung der Vorschriften des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe sind vom Schweizerischen Eisenbahnverbande einheitliche Vorschriften betreffend die Belehrung und die periodischen Prüfungen des Betriebspersonales aufgestellt worden, die nach Genehmigung der bezüglichen Vorlage an das Eisenbahndepartement auf den 1. Mai 1895 in Kraft gesetzt werden sollten. Da jedoch die Festsetzung der Einführungsbestimmungen noch bedeutenden Aufwand an Zeit und Arbeit erforderte, namentlich auch hier noch zum Zwecke eines, soweit möglich, übereinstimmenden Verfahrens aller beteiligten Verwaltungen Verhandlungen im Eisenbahnverbande (allerdings ohne Erfolg) stattfanden, konnte das Reglement auch bei uns im Berichtsjahre noch nicht eingeführt werden.

Die neuen Vorschriften bezwecken, das Personal auf der Höhe seiner Aufgabe zu erhalten, und sind somit eine Ergänzung der Vorschriften vom 1. Oktober 1890 betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst. Verpflichtung einerseits des Betriebspersonales zur fortgesetzten Aneignung aller für die richtige Dienstabwicklung erforderlichen Kenntnisse (Dienstvorschriften etc.), anderseits der leitenden Stellen zur Unterstützung des Personals durch Belehrung, ferner die Vorschrift periodischer Prüfungen (von vier zu vier Jahren) und von Specialprüfungen bei Beförderungen und Versetzungen bilden mit der Vorschrift der Untersuchung des im äussern Dienste thätigen Personales spätestens alle fünf Jahre auf die erforderlichen physischen Eigenschaften den Hauptinhalt.

Nach längeren Verhandlungen gelangte die Revision des Allgemeinen Reglements über den Fahrdienst durch die Genehmigung der teilweise abgeänderten Vorlage des Schweizerischen Eisenbahnverbandes an das Eisenbahndepartement zum Abschlusse, und es wurde das revidierte Reglement mit den erforderlichen Ausführungsbestimmungen mit dem 1. Dezember in Kraft gesetzt.

Die Verbandsbahnen verzichteten für einmal darauf, den Entscheid des Eisenbahndepartements weiter zu ziehen, wonach in der Regel von einer Lokomotivrevision zur andern, ausgenommen bei Schnellzugs- und Rangierlokomotiven, wo die Grenze von 60,000 Kilometer zugelassen ist, eine Leistung von 50,000 Kilometer nicht überschritten werden soll. Der Verband kam demnach im Berichtsjahre auf die Sache nicht zurück (vgl. Geschäftsbericht für 1893, S. 12).

Die Frage einer Revision der Betriebsentschädigungen für die Gemeinschaftsbahnen (s. Geschäftsbericht für 1893, S. 9 und 10) gelangte im Berichtsjahre in der Weise zur Erledigung, dass die Nordostbahn darauf verzichtete, ihre bezügliche Anregung zur Zeit weiter zu verfolgen, vorbehältlich späteren Zurückkommens auf dieselbe, falls veränderte Verhältnisse dies angezeigt erscheinen lassen sollten. Die aus den bisherigen Verhandlungen mit der Schweizerischen Centralbahn gewonnenen Ergebnisse machten es unwahrscheinlich, dass zur Zeit im Falle gerichtlichen Austrages dem Richter der Nachweis in überzeugender Weise erbracht werden könnte,

dass die Nordostbahn für ihre vertragsgemässen Betriebsleistungen für die Bötzbergbahn, einschliesslich Koblenz-Stein, durch die vertragliche Entschädigung von Fr. 2. 70 Cts. per Zugskilometer ungenügend gedeckt sei, oder dass diese Entschädigung nicht in richtigem Verhältnisse zu derjenigen der Centralbahn für die Aarg. Südbahn (Fr. 2. 40 Cts. per Zugskilometer) stehe.

Dagegen wurde bei diesem Anlasse zum Vertrage mit der Schweiz. Centralbahn vom 4. April 1874 betreffend den Bau und Betrieb der Gemeinschaftsbahnen ein auf gewisse Zeit rückwirkender Nachtrag vereinbart, welcher bestimmt, dass Leistungen der Bötzbergbahn oder der Aarg. Südbahn aus Haftpflicht für Tötungen oder Verletzungen von Reisenden und Drittpersonen, einschliesslich ihrer Betreffnisse bei Leistungen der am Vertrage vom 5. September 1885 betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle beteiligten Bahnen, grundsätzlich nicht von der betreibenden Verwaltung auf Rechnung ihrer Betriebsentschädigung zu tragen, sondern der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung zu belasten sind.

Es ist diese Vereinbarung im Hinblick auf den grösseren Verkehr der Bötzbergbahn besonders für die Nordostbahn von Bedeutung.

Die Schweizer. Seethalbahn eröffnete am 1. Oktober 1895 ihre neue Strecke Lenzburg-Willegg, nachdem der technische und der Betriebs-Anschluss auf der Nordostbahnstation Willegg vorläufig bewerkstelligt worden war, vorbehältlich späterer fester Regelung aller Mitbenutzungsverhältnisse daselbst durch Vertrag. Dieser Vertrag ist seither zu stande gekommen und beidseitig verwaltungsräthlich genehmigt worden.

Für den Anschluss der Strecke Willegg-Lenzburg an ihre alte Linie in Lenzburg hat die Seethalbahn daselbst eine eigene Station („Lenzburg-Stadt“) erstellt. Neue Verhandlungen zwischen der Aargauischen Südbahn und der Seethalbahn sind nun anhängig über die Mitbenutzung der alten Station Lenzburg, die die Seethalbahn aufzugeben zu wollen erklärte, obschon sie nach wie vor zum mindesten für den Güterverkehr mit derselben Schienenverbindung haben muss. Der Mitbenutzungsvertrag vom 11. September 1883 ist von ihr auf den 30. Juni 1896 gekündet, wogegen vom Vertragsstandpunkte nichts eingewendet werden konnte. Dagegen wurde der Seethalbahn auf Grund des Eisenbahngesetzes das Recht bestritten, die Mitbenutzung der Station Lenzburg aufzugeben. Die Verhandlungen über Anbahnung eines neuen Mitbenutzungsverhältnisses sind bis jetzt nicht zum Abschlusse gelangt. Mit Bezug auf die principielle Frage ist indessen auf bezügliche Vorlage der Aargauischen Südbahn ein Entscheid des Bundesrates ergangen, wonach dem Ansinnen der Seethalbahn, ein eigenes Stationsgebäude mit Güterschuppen neben der alten Station Lenzburg zu erstellen, nicht entsprochen worden ist. Die Seethalbahn bleibt also principiell an die Mitbenutzung der alten Station Lenzburg gebunden und sind nur noch die künftigen Bedingungen festzustellen.

Eine Einigung mit der Sihlthalbahn über die Mitbenutzung der Station Sihlbrugg (Thalweil-Zug) ist noch nicht zu stande gekommen und auch die Verhandlungen mit der Gotthardbahn über den Anschluss von Zug-Goldau an die Schweizer. Nordostbahn auf der Station Zug sind noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Eine vertragliche Verständigung ist ferner noch nicht erfolgt mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch die Nordostbahn. Inzwischen ist eine den Bedürfnissen entsprechende Erweiterung dieses Bahnhofes unter Ersetzung des primitiven Aufnahmsgebäudes durch ein neues, den Verhältnissen angemesseneres durchgeführt worden.

Ebenso ist über die Neuregelung der beidseitigen Kostenbeteiligung am Bahnhofe Schaffhausen infolge der Erweiterung dieses letztern mit den badischen Staatsbahnen eine principielle Einigung noch nicht erfolgt.

Pendent ist ferner noch vor Bundesgericht der Rechtsstreit mit der Schweiz. Südostbahn betr. Kostenbeteiligung dieser letztern an in ihrem Interesse vom Bundesrate der Nordostbahn aufgelegten Zugsleistungen.

Der Umbau des Bahnhofes Luzern und die zweispurige Anlage der Zufahrtsstrecke Senni-matt-Luzern ist so weit vorgerückt, dass die betriebsbereite Fertigstellung, wenn nicht schon auf den Sommer, doch jedenfalls auf den Herbst 1896 erwartet werden kann.

Eine Schlussrechnung über die Versicherungsleistungen aus dem Vertrage vom 5. September 1885 betreffend gemeinsame Tragung von Entschädigungen für Eisenbahnunfälle liegt mit Bezug auf die Unfälle von Mönch-stein und Zollikofen den beteiligten Verwaltungen noch nicht vor, steht aber in naher Aussicht. Die Gesamt-leistung der Nordostbahn beträgt bis zur Stunde Fr. 498,262. 34. Vorgesehen sind noch ca. Fr. 40,000.

III. Finanzverwaltung.

In der Generalversammlung vom 29. Juni 1895 wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, die fakultative Konversion der 52,000 Stück Prioritätsaktien in Stammaktien durchzuführen, und zwar unter folgenden Bedingungen:

Die Umwandlung erfolgt, wenn sie in der Zeit vom 15. September bis Ende Oktober 1895 erklärt wird, gegen ein Aufgeld von Fr. 45 für jede Prioritätsaktie, welches anlässlich der Abstempelung der Titel bei der Konversionsanmeldung zu entrichten ist, — wenn die Konversion erst nach dieser Frist angemeldet wird, gegen ein Aufgeld von Fr. 50 per Stück. Nach dem 1. Dezember 1895 werden überhaupt keine Anmeldungen mehr angenommen.

Die Inhaber von konvertierten Prioritätsaktien erhalten für das Jahr 1895 diejenige Dividende, welche für dieses Jahr den nicht konvertierten Prioritätsaktien ausgerichtet wird. Vom Jahr 1896 an treten sie in die Rechte der Stammaktien ein.

Aus dem von den Prioritäts-Aktionären bezahlten Aufgeld sollten die jetzigen Stamm- und die konvertierten Prioritätsaktien in der Zeit vom 27. bis 31. Dezember 1895 Fr. 15 per Aktie erhalten: Diese Vergütung wird der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung entnommen, welchem Konto dagegen die ganze Einnahme aus dem jetzigen und späteren Aufgeld zufliessen soll.

Diejenigen Aktionäre, welche von der diesjährigen Konversion nicht Gebrauch machen, erhalten nach dem Jahre 1898 ihre Aktien mit Fr. 550 zurückbezahlt, plus Fr. 15 aus dem genannten Fonds, also zusammen Fr. 565 per Aktie. Sollte indessen dannzumal anstatt der Rückzahlung auch eine Konversion dieses Restes der Prioritäts- in Stammaktien stattfinden, so sind diesen Aktien von dem für die Konversion zu bestimmenden Aufgeld Fr. 15 in Abzug zu bringen.

In Ausführung dieses Beschlusses wurde den Inhabern von Prioritätsaktien deren freiwillige Konversion in Stammaktien angeboten.

In der Frist bis Ende Oktober 1895 wurden
50,776 Prioritätsaktien und bis zum 1. Dezember 1895 weitere
191 Prioritätsaktien, also zusammen
50,967 Stück zur Umwandlung angemeldet und diese durch entsprechende Abstempelung der Titel
vollzogen, so dass das Aktienkapital der Gesellschaft gegenwärtig aus
108,000 Stammaktien à Fr. 500
50,967 konvertierten Prioritätsaktien à Fr. 500,
1,033 bisherigen Prioritätsaktien à Fr. 500,
zusammen 160,000 Stück volleinbezahlten Aktien besteht.

Davon waren am 31. Dezember 66,023 Aktien auf den Namen ausgestellt und im Aktienbuch eingetragen, während noch 93,977 Stück aus Inhaberaktien bestanden, welchen nach Art. 2 des Stimmrechtsgesetzes vom 28. Juni 1895 erst nach Ablauf von 6 Monaten nach ihrer Eintragung in das Aktienbuch ein Stimmrecht an den Generalversammlungen zusteht.

Das anlässlich der Konversion den 50,967 Prioritätsaktien entrichtete Aufgeld betrug Fr. 2,294,470. — Cts.
wogegen an die 108,000 Stammaktien à Fr. 15 Fr. 1,620,000. — Cts.
und an 50,967 konvertierte Prioritätsaktien à Fr. 15 „ 764,505. — „
zu vergüten waren. Hiezu kommen die durch die Konversion verursachten Spesen mit . . . „ 59,231. 15 „
so dass die bezüglichen Ausgaben zusammen betragen Fr. 2,443,736. 15 Cts.

Die Mehrauslagen wurden beschlussgemäss der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung entnommen mit Fr. 149,266. 15 Cts.

Der Betrag des Obligationenkapitals ist im Berichtsjahr unverändert geblieben; dagegen hat sich der Zinsfuss durch die bereits schon im vorjährigen Bericht besprochene Rückzahlung des auf den 24. Juni 1895 gekündeten 4 %o-Anleihens vom 1. Juni 1888 im Betrage von 7 Millionen Franken und die gleichzeitige Emission eines 3 1/2 %o-Anleihens in gleichem Betrage etwas ermässigt.

Der bei Begebung dieser Obligationenanleihe erzielte Agioerlös von 1 %o = Fr. 70,000. — Cts.
wurde abzüglich der Emissionsspesen von „ 12,029. 07 „
mit Fr. 57,970. 93 Cts.

der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung einverleibt.

Am 31. Dezember 1895 waren Fr. 111,500. — gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen älterer Anleihen ausstehend.

Im Berichtsjahre wurden folgende Einzahlungen auf Subventionsdarlehen geleistet:

Für die rechtsufrige Zürichseebahn	<u>Fr. 80,000. —</u>
„ „ Linie Eglisau-Schaffhausen	<u>„ 110,000. —</u>
	<u>Fr. 190,000. —</u>

und dagegen die vertraglich vereinbarten Obligationentitel ausgeliefert.

Am eidgenössischen Eisenbahnpfandbuche fanden im Jahr 1895 folgende, unsere Unternehmung betreffende Mutationen statt:

1. Neue Pfandbucheinträge, gemäss den erteilten Bewilligungen des Bundesrates vom 4. Juni 1894 und 30. April 1895, als Teile des Anleihens von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die ältern Linien:

a) Das 3½% 10 Millionen-Anleihen vom 31. August 1894, bestehend in

8,600	Obligationen Nr.	1—8,600 zu Fr. 500	= Fr. 4,300,000. —
5,700	"	8,601—14,300 "	" 5,700,000. —
<u>14,300</u>	Obligationen im Nominalbetrage von		Fr. 10,000,000. —

b) Das an Stelle des auf 24. Juni 1895 gekündeten 4% Anleihens von 7 Millionen Franken vom 1. Juni 1888 getretene 3½% Anleihen im gleichen Betrage vom 15. Juni 1895 bestehend in

4,200	Obligationen Nr.	1—4,200 zu Fr. 500	= Fr. 2,100,000. —
4,900	"	4,201—9,100 "	" 4,900,000. —
<u>9,100</u>	Obligationen im Nominalbetrage von		Fr. 7,000,000. —

2. Löschungen am Pfandbuche. Vom vorerwähnten rückbezahnten und bezw. konvertierten 4% Anleihen von 7 Millionen Franken vom 1. Juni 1888:

6,100	rückbezahlte Titel zu Fr. 500	=	Fr. 3,050,000. —
7,200	konvertierte "	" 500	" 3,600,000. —
<u>13,300</u>	Obligationen im Nominalbetrag von		Fr. 6,650,000. —

Es verblieben von diesem Anleihen zu Ende des Jahres 1895 somit noch zu löschen übrig 700 Obligationen, nämlich 469 zur Rückzahlung gekündete und 231 konvertierte Titel, welche seitdem bis auf wenige 46 Stück ebenfalls zur Löschung gelangten.

Mit Bezug auf die Bewegungen im Kapitalverkehr pro 1895 verweisen wir auf den nachstehenden Auszug aus der Bilanz per 31. Dezember 1895 über diejenigen Konti, welche gegenüber dem Vorjahr eine Änderung erzeigen, und den daran anschliessenden Nachweis über die zufolge dieser Mutationen eingetretene Verminderung der verfügbaren Mittel.

Laut Rechnung V über den Kapitalverkehr wurde aus dem Jahr 1894 ein Aktiv-			
saldo vorgetragen von			Fr. 3,011,575. 45 Cts.
während dieselbe per Ende 1895 mit einem Passivsaldo abschliesst von			" 5,710,048. 68 "
was eine Verminderung der verfügbaren Mittel ergiebt von			Fr. 8,721,624. 13 Cts.

I. Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1895,

verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1894
über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1895 gegen 1894			
	1894		1895		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren.								
1. Verwendungen zu Bauzwecken:								
a) Nettobelastung für das bisherige Netz . . .	161,335,017	63	165,166,730	16	3,831,712	53	—	—
b) " für neue N. O. B.-Linien . . .	30,626,205	44	34,492,725	82	3,866,520	38	—	—
c) " für unvollendete Bauobjekte . . .	7,071,378	23	8,637,127	15	1,565,748	92	—	—
2. Beteiligung bei anderen Bahnunternehmungen:								
bei der Bötzbergbahn	12,175,000	—	12,300,000	—	125,000	—	—	—
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,122,014	33	2,077,957	33	—	—	44,057	—
4. Zu amortisierende Verwendungen	16,521,841	47	16,088,540	77	—	—	433,300	70
	229,851,457	10	238,763,081	23	9,388,981	83	477,357	70
B. Kreditoren.								
Subventionsdarlehen:								
a) Subvention für die rechtsufrige Zürichseebahn .	4,920,000	—	5,000,000	—	80,000	—	—	—
b) dito für die Linie Eglisau-Schaffhausen .	1,650,000	—	1,760,000	—	110,000	—	—	—
	6,570,000	—	6,760,000	—	190,000	—	—	—
Rekapitulation:								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“ . . . .	.	.	477,357	70				
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“ . . . .	.	.	190,000	—	667,357	70		
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“ . . . .	.	.	.	.	9,388,981	83		
Netto-Verminderung der verfügbaren Mittel, laut nebenstehendem Nachweis							8,721,624	13

II. Nachweis über die Verminderung der Aktiven der Bilanz pro 1895
gegenüber den Aktiven im Jahr 1894.

A. Aktiven.	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1895 gegen 1894			
	1894		1895		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Verfügbare Mittel.								
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	13,893,872	01	7,008,708	46	—	—	6,885,163	55
2. Wertschriften	2,722,320	—	3,424,845	—	702,525	—	—	—
3. Entbehrliehe Liegenschaften:								
a) Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	812,601	19	807,670	59	—	—	4,930	60
b) Liegenschaften-Konto Enge, Villenquartier	32,059	22	—	—	—	—	32,059	22
4. Materialvorräte:								
a) Materialkonto	1,798,885	38	1,152,583	30	—	—	646,302	08
b) Materialrechnung des Ober-Ing. für d. Betrieb	2,270,778	78	1,947,775	58	—	—	323,003	20
c) Werkstätte-Konto	463,207	44	427,406	02	—	—	35,801	42
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	70,066	34	132,995	11	62,928	77	—	—
Hievon ab:								
Vermehrung der Aktiven	22,063,790	36	14,901,984	06	765,453	77	7,927,260	07
Restbetrag gleich der Verminderung der Aktiven	—	—	—	—	—	—	7,161,806	30
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	2,451,648	53	4,264,431	43	1,812,782	90	—	—
2. Spezialfonds	9,124,753	52	9,017,355	10	—	—	107,398	42
3. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,749,298	34	1,144,557	52	—	—	604,740	82
4. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	5,726,514	52	6,185,688	69	459,174	17	—	—
Hievon ab:	19,052,214	91	20,612,032	74	2,271,957	07	712,139	24
Verminderung der Passiven	—	—	—	—	712,139	24	—	—
Restbetrag gleich der Vermehrung der Passiven	—	—	—	—	1,559,817	83	—	—
Rechnungsabschluss.								
Die Verminderung der „Aktiven“ beträgt	—	—	—	—	7,161,806	30	—	—
Die Vermehrung der „Passiven“, beträgt	—	—	—	—	1,559,817	83	—	—
Totalverminderung der Aktiven im Jahre 1895	—	—	—	—	—	—	8,721,624	13

Über die in den vorstehenden beiden Tabellen enthaltenen Mutationen gegenüber dem Bestande von Ende 1894 fügen wir hier, soweit solches erforderlich scheint, einige erläuternde Bemerkungen an.

A. Aktiven.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

a) Bisheriges Netz	Fr. 3,831,712. 53 Cts.
b) Neue Linien	„ 3,866,520. 38 „
	Fr. 7,698,232. 91 Cts.

Hierüber ist das Nähere aus den Rechnungen III und IV, sowie aus der Beilage 6 zu den Jahresrechnungen ersichtlich.

c) Unvollendete Bauobjekte.

Die Verwendungen für zu Ende 1895 unvollendet gebliebene und deshalb noch nicht definitiv auf Baurechnung verbuchte Objekte setzen sich zusammen wie folgt:

1. Romanshorn: Erstellung eines weitern Güterschuppens	Fr. 90,000. — Cts.
2. Müllheim: Stationserweiterung	„ 62,553. 78 „
3. Schaffhausen: Bahnhofserweiterung	„ 2,382,657. 37 „
4. Winterthur: Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes	„ 1,609,104. 08 „
5. Oerlikon: Stationserweiterung	„ 178,143. 81 „
6. Zürich: Bahnhofserweiterung	„ 1,415,357. 10 „
7. Altstetten: Stationserweiterung	„ 300,644. 44 „
8. Erstellung der II. Spur von Zürich-Thalwil	„ 233,505. 05 „
9. Desgleichen auf der Strecke Bülach-Eglisau	„ 113,953. 61 „
10. Verstärkung eiserner Brücken und Erstellung neuer eiserner Konstruktionen für kleinere Objekte auf verschiedenen Linien	„ 156,632. 78 „
11. Eindecken und Einfriedigung offener Brücken und Durchlässe, sowie Anbringen von Leitschienen auf Brücken	„ 13,438. 47 „
12. Baden: Erstellung einer neuen Zufahrt zum Güterschuppen und des Fussgänger-durchlasses an der Bruggerstrasse	„ 22,388. 47 „
13. Verriegelung der Weichen und Signale auf verschiedenen Stationen	„ 6,435. 19 „
14. Geleisevermehrungen in Konstanz (Schweizerabteilung) und Romanshorn	„ 9,083. 26 „
15. Erstellen eines Wärterwohnhauses bei km 58.8 zwischen Tägerweilen und Emmishofen	„ 6,677. 93 „
16. Legen von Telegraphenkabeln zwischen Zürich-Oerlikon als Ersatz für die bisherige Luftleitung	„ 18,964. 85 „
17. Ergänzen der Einfriedigungen und für Barrieren etc.	„ 8,225. 14 „
18. Einrichtung kontinuierlicher Luftdruckbremsen an Wagen	„ 3,326. 35 „
19. Anschaffung von Geschwindigkeitsmessern für Lokomotiven	„ 17,625. — „
20. Verschiedene Inventaranschaffungen	„ 6,830. 47 „
21. Ausrüstung der zwei Eisboote in Romanshorn mit je einem Naphtamotor	„ 6,880. — „
Übertrag	Fr. 6,662,427. 15 Cts.

Hiezu:	Übertrag .	Fr. 6,662,427. 15 Cts.
Einzahlungen auf die Kapitalbeteiligung der Nordostbahn an dem neuen Bahnhof Luzern, gemäß Vertrag vom 30. Januar 1894	" 1,974,700. — "	
Zusammen	Fr. 8,637,127. 15 Cts.	

II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.

Die Vermehrung des Beteiligungskapitals der Nordostbahn an der Bötzbergbahn um Fr. 125,000 im Berichtsjahr wurde in der Hauptsache für die Bestreitung der Restausgaben für die Erstellung des II. Geleises Stein-Pratteln und für die Auswechslung der Eisenkonstruktionen der Mumpfer- und Ergolzbrücke bei Augst I. Spur erfordert.

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Wie in Beilage 6 zu den Jahresrechnungen aufgeführt, besteht die lediglich auf die Dampfboot-Unternehmung auf dem Zürichsee entfallende Verminderung des Anlagekapitals von Fr. 44,057 in einer weitern Wertabschreibung auf dem im Jahre 1895 ausrangierten und nach Entnahme der Maschine einstweilen als Badderschiff vermieteten Dampfboote „Rappersweil“, in den Restabschreibungen auf den abgebrochenen Fahrzeugen „Linth-Escher“ und „Wolf“, sowie im Erlös für den an die Gemeinde Wädenswil verkauften Landungssteg daselbst und für Verkäufe entbehrlicher Schiffsausrüstungen etc.

IV. Zu amortisierende Verwendungen.

Die Zu- und Abschreibungen auf diesem Konto, durch welche sich derselbe im Jahre 1895 netto um Fr. 433,300. 70 Cts. vermindert hat und damit von Fr. 16,521,841. 47 Cts. auf Fr. 16,088,540. 77 Cts. per Ende des Berichtsjahres reduziert wurde, sind in der Bilanz selbst näher bezeichnet.

V. Verfügbare Mittel.

An effektiven Ausgaben für Bauzwecke waren im Berichtsjahr zu bestreiten:	
für das bisherige Netz, laut Rechnung III	Fr. 4,237,977. 39 Cts.
abzüglich Übertrag von Verwendungen ab dem Konto „Unvollendete Bauobjekte“ für im	
Jahre 1895 zur definitiven Verbuchung gelangte Bauten	" 2,507,764. 17 "
	Fr. 1,730,213. 22 Cts.
für die neuen Linien	" 3,866,520. 38 "
für zu Ende 1895 unvollendet gebliebene Bauobjekte	" 4,073,513. 09 "
für Gemeinschaftsbahnen	" 125,000. — "
	Fr. 9,795,246. 69 Cts.

Da von der durch die Generalversammlung unterm 29. Juni 1895 erteilten grundsätzlichen Bewilligung zur Ausgabe eines weitern Anleihens von Fr. 10,512,500 als Rest des 160 Millionen-Anleihens I. Hypothek bisher noch kein Gebrauch gemacht wurde, mussten zur Deckung obiger Ausgaben nach Absorbierung der noch disponiblen Bau-gelder (vide Saldo vortrag von 1894 in der Kapitalrechnung) von Fr. 3,011,575. 45 Cts.
und der eingegangenen Subventionsgelder von " 190,000. — "

zusammen Fr. 3,201,575. 45 Cts.

einstweilen die Betriebsüberschüsse herangezogen werden.

Infolgedessen ergab sich nach Abzug der Verminderung der Debitoren durch die Rückerstattungen und Erlöse auf dem Baukonto laut Rechnung III von	Fr. 450,321. 86 Cts.
und die Nettoabschreibung auf den zu amortisierenden Verwendungen von	" 433,300. 70 "
	Fr. 883,622. 56 Cts.
per Ende 1895 ein Rückschlag auf der Kapitalrechnung von	Fr. 5,710,048. 68 Cts.
Total gleich der vorerwähnten Brutto-Bauausgaben	Fr. 9,795,246. 69 Cts.

1. Wechsel.

Für das in diskontierten Wechseln angelegte Kapital wurde ein Zinsenertragnis von Fr. 268,412. 18 Cts. erzielt, gleich 2,539 % Durchschnittszins gegen 2,46 % im Vorjahr.

2. Wertschriften.

Auf dem Bestande derselben fanden im Jahre 1895 folgende Veränderungen statt:

Neue Anlagen:

Verschiedene Schuldbriefe auf Liegenschaften durch Übertragungen vom Baukonto und Liegenschaftskonto Enge	Fr. 305,980. — Cts.
Verschiedene für spätere Abgabe an die Pensions- und Hülfskasse erworbene Schuldbriefe 4 % Obligationen der Nordostbahn vom 1. Juni 1888, gekündete pari Fr. 172,500. — Cts.	" 365,000. — "
konvertierte pari " 49,000. — "	" 221,500. — "
3 1/2 % Obligationen des Kantons Bern vom 31. Dezember 1887 zu pari von der Pensions- und Hülfskasse übernommen	" 400,000. — "
	Fr. 1,292,480. — Cts.

Hiezu infolge Konversion:

3 % Obligationen des Kantons Bern, d. d. 1. Mai 1895, Fr. 450,000 zu 97,666 %	" 439,500. — "
3 1/2 % Obligationen der Nordostbahn, d. d. 15. Juni 1895, Fr. 60,500 zu 101 %	" 61,105. — "
	Fr. 1,793,085. — Cts.

Ausgänge:

Inventarwert:

1. Infolge Rückzahlung:

3 1/2 % Obligationen der Aargauischen Bank	Fr. 200,000. — Cts.
4 % Obligationen der Nordostbahn, d. d. 1. Juni 1888	" 172,500. — "
Diverse Schuldbriefe	" 13,500. — "
2 Anteilsscheine auf die neue Tonhalle	" 100. — "
3 Theateraktien	" 450. — " Fr. 386,550. — Cts.

2. Infolge Auslösung:

Eine 3 1/2 % Obligation der Stadt Bern	" 970. — "
3. Infolge Abtretung an Hülfs- und Kautionskassen:	
4 Schuldbriefe, verzinslich zu 3 5/8 % an Pensions- und Hülfskasse .	Fr. 190,000. — Cts.
4 Stück 3 1/2 % Obligationen der Nordostbahn, d. d. 15. Juni 1895 zu 101 % an Kautionskasse der Güterarbeiter .	" 4,040. — " " 194,040. — "
Übertrag .	Fr. 581,560. — Cts.

Übertrag Fr. 581,560. — Cts.

4. Infolge Konversion:

3½ % Obligationen des Kantons Bern vom 31. Dezember 1887	Fr. 448,500. — Cts.
4 % Obligationen der Nordostbahn, d. d. 1. Juni 1888	„ 60,500. — „
	„ 509,000. — „
	Fr. 1,090,560. — Cts.
Mehr anlagen pro 1895	Fr. 702,525. — Cts.
Hiezu Saldo vortrag von 1894	„ 2,722,320. — „
Bestand per 31. Dezember 1895 laut nachstehender Tabelle	Fr. 3,424,845. — Cts.

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1895.

Nominalbetrag			Zinsfuß	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1895					
Fr.	Cts.	‰					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
208,380	—	3	Diverse	1 Schuldbrief	1. Mai 1895	100	208,380	—				
175,000	—	3 ⁵ / ₈		1 "		100	175,000	—				
30,000	—	3 ³ / ₄		1 "		100	30,000	—				
102,600	—	4		7 "		100	102,600	—				
515,980	—								515,980	—		
II. Diverse schweizerische Obligationen.												
1. Kantonale Obligationen.												
450,000	—	3	Diverse	Kanton Bern	1. Mai 1895	97 ⁶⁶ / ₆₆	—	—	439,500	—		
126,000	—	3 ¹ / ₂		Stadt Bern	1. Mai 1884	97	—	—	122,220	—		
3. Obligationen von Bankinstituten.												
490,000	—	4	Diverse	Bank für Oriental. Eisenbahnen in Zürich	24. Juli 1894	97 ³ / ₄	—	—	478,975	—		
93,000	—	4		34 Titel auf 2 schweiz. Bankinstitute .	1. Juni 1894	100	—	—	93,000	—		
5. Eisenbahn-Obligationen.												
330,000	—	3 ¹ / ₂	Diverse	Obligationen der Schweiz. Centralbahn .	1. Juni 1894	99 ³ / ₄	329,175	—				
160,000	—	3 ¹ / ₂		idem " Gotthardbahn . . .	1. April 1895	99 ⁸⁰	159,680	—				
490,000	—								488,855	—		
III. Ausländische Obligationen.												
600,000	—	4 ¹ / ₂	Diverse	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.												
320,000	—	3 ¹ / ₂	Diverse	Obligationen	31. Aug. 1894	99	316,800	—				
56,500	—	3 ¹ / ₂		idem	15. Juni 1895	101	57,065	—				
376,500	—								373,865	—		
V. Diverse Aktien.												
10,500	—		Diverse	Zürcher Theater-Aktien	1. Mai 1891	10	1,050	—				
14,000	—			Anteilscheine der neuen Zürcher Ton-	30. Nov. 1892	10	1,400	—				
100,000	—			halles-Gesellschaft	1. Febr. 1892	20	20,000	—				
124,500	—			Sihlthalbahn-Aktien					22,450	—		
3,828,480	—		Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1895						3,424,845	—		
3,51 %			Durchschnittlicher Zinsertrag						3,92 %			

3. Entbehrliche Liegenschaften.

a) Liegenschaftenkonto der Nordostbahn.

Der Inventarwert der Liegenschaften bezifferte sich per Ende 1894 auf	Fr. 812,601. 19 Cts.
Davon gelangten im Jahr 1895 zur Abschreibung für in den Gemarkungen Singen, Niederglatt, Buchs-Aarau und Oberrieden verkaufte Landparzellen im Flächeninhalt von 1778.5 m ²	Fr. 4,798. 75 Cts.
ferner für an die Stadt Zürich zur Strassenkorrektion bei der Station Wiedikon abgetretene 83.6 m ²	Fr. 525. 60 "
abzüglich Mehrerlös gegenüber dem Inventarwert	Fr. 5,324. 35 Cts.
Dazu für Wertabschreibung auf dem Quellwassergebiet in Albisrieden	Fr. 1,930. 60 Cts.
	" 3,000. — "
	Fr. 4,930. 60 "
Verbleibt ein Inventarwert per 31. Dezember 1895 von	Fr. 807,670. 59 Cts.

Auf die Korrentrechnung des Liegenschaftenkonto wurden an Einnahmen für Pacht- und Mietzinse verbucht	Fr. 19,498. 20 Cts.
Dazu für obige Mehrerlöse	Fr. 3,393. 75 Cts.
	" ÷ 3,000. — "
	Fr. 393. 75 "
und ihr hinwieder an Ausgaben für Reparaturen, Steuern u. s. w. belastet	Fr. 19,891. 95 Cts.
so dass ein Nettoertrag resultierte von	Fr. 4,306. 07 "
welcher der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 10 litt. e kreditiert worden ist.	Fr. 15,585. 88 Cts.

b) Liegenschaftenkonto Enge (Villenquartier).

Im Jahr 1895 konnten die letzten disponiblen Landparzellen im Flächeninhalt von 6,961.3 m ² verkauft werden, wofür der Nordostbahn als hälftiger Anteil ein Erlös zukam von	Fr. 208,839. — Cts.
Nach Abzug unserer Quote an den Nettoausgaben für den Betrieb der Liegenschaften von	Fr. 1,248. 36 Cts.
und des Restinventarwertes zu Ende 1894 von	Fr. 32,059. 22 "
	Fr. 33,307. 58 "
ergab sich ein Liquidationssaldo per 31. Dezember 1895 von	Fr. 175,531. 42 Cts.

Derselbe wurde gemäss Beschluss des Verwaltungsrates der Gewinn- und Verlustrechnung zugewendet, vide Ziffer 10 litt. f.

4. Materialvorräte.

Entsprechend unserer Erklärung im letztjährigen Berichte waren wir im Jahr 1895 bestrebt, die Materialvorräte soweit thunlich zu reduzieren, und es erzeigen daher die nachbezeichneten drei Materialkonti per Ende 1895 zusammen eine Verminderung von Fr. 1,005,106. 70 Cts. gegen dem Vorjahr.

a) Konto der Materialverwaltung.

Die Vorräte der Materialverwaltung erfuhren, wie in Tabelle II pag. 18 angegeben, eine Verminderung von	
Fr. 646,302. 08 Cts. Davon entfallen auf Lokomotivkohlen (Briquettes, Ruhr- und Saar-	Fr. 563,319. 51 Cts.
kohlen) t 21,561.67 mit	" 23,222. 27 "
auf Coaks für Stationsbeheizung t 799.57 mit	
" Putz- und Schmiermaterialien, wie Putzfäden, Schmieröle und Talg, und diverse Kon-	Fr. 46,440. 02 "
sumaterialien	" 10,147. 02 "
" Eisen- und Schnittwaren	" 4,931. 16 "
" Bekleidungsstoffe	
	Fr. 648,059. 98 Cts.
abzüglich Vermehrung der Brennholzvorräte, etc.	" 1,757. 90 "
	Summe wie oben
	Fr. 646,302. 08 Cts.

b) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb.

Wie aus Tabelle II (pag. 18) ersichtlich, erzeugt dieser Konto eine Verminderung von Fr. 323,003. 20 Cts. gegenüber dem Vorjahr. Dieselbe erstreckte sich auf alle Hauptkonti, z. B.:	
auf Holzschwellen, Bahnhof- und Brückenhölzer	mit ca. Fr. 161,000. — Cts.
" diverse Schnittwaren	" " " 12,000. — "
" Schienen, Eisenschwellen und Schienenbefestigungsmittel	" " " 130,000. — "
" Beleuchtungsmaterialien etc.	" " " 18,000. — "
" Verschiedenes	" " " 35,000. — "
	Fr. 356,000. — Cts.
Hiezu Verminderung der Ausstände auf noch nicht definitiv verrechneten Materialabgaben	" 44,003. 20 "
	Fr. 400,003. 20 Cts.
wogegen sich die Vorräte an Weichen und Kreuzungen vermehrten im Wert von ca.	" 77,000. — "
	Netto-Verminderung
	Fr. 323,003. 20 Cts.

c) Werkstattlekonto.

Die Reduktion von Fr. 35,801. 42 Cts. gegen dem Vorjahr ergibt sich wie folgt:	
Verminderung der Ausstände für unvollendete Arbeiten, namentlich für	
Ausrüstung von Lokomotiven und Personenwagen mit der Westing-	
house-Bremse von	Fr. 114,142. 86 Cts. auf Fr. 37,054. 34 Cts. = Fr. 77,088. 52 Cts.
Hievon ab für Vermehrung der Reservestücke für Lokomotiven, wie Reserve-	
kessel u. s. w., sowie Räder für Lokomotiven und Wagen	" 69,572. 78 "
abzüglich Verminderung von Bandagen etc. für Lokomotiven und Wagen	" 28,285. 68 "
	" 41,287. 10 "
Netto-Verminderung	Fr. 35,801. 42 Cts.

5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.

Die Vermehrung dieser Bilanzpost um Fr. 62,928. 77 Cts. ist durch Vorschüsse an die Couponzahlstellen für Auszahlung der Aufgeldanteile an die Stammaktionäre und Inhaber konvertierter Prioritätsaktien, sowie durch die von uns als Präsidialverwaltung des schweizerischen Wagenverbandes auf Rechnung dieses Verbandes ausgelegten Kosten entstanden.

B. Passiven.

I. Schwebende Schulden.

Die Vermehrung derselben um Fr. 1,812,782. 90 Cts. gegen 1894 verteilt sich auf nachbezeichnete Bilanzposten:

1. Gekündete, aber zu Ende 1895 noch nicht eingelöste Obligationen des 4% 7 Millionen-Anleihens d. d. 1. Juni 1888	Fr. 109,000. — Cts.
2. Ausstehende Coupons- und Ratenzinse: für am Jahresschluss noch nicht bezogene Aufgeldanteile von Stammaktien und konvertierten Prioritätsaktien	Fr. 799,545. — Cts.
abzüglich weniger Ratenzinse	„ 75,554. 22 „
	„ 723,990. 78 „
3. Diverse Hauptbuchkreditoren:	
a) Baukapitalsaldo der Bötzbergbahn	Fr. 49,825. 42 Cts.
b) Schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	„ 918,619. 59 „
c) Bürgschaftsgenossenschaft, Konto pro Diverse u. s. w.	„ 86,576. 20 „
	„ 1,055,021. 21 „
	Fr. 1,888,011. 99 Ots.

Hievon ab für Verminderung:

4. Der Guthaben der Hülfs- und Kautionskassen an die Nordostbahn	Fr. 31,481. 34 Cts.
5. Der Baarkautioen von Bauunternehmern und Lieferanten	„ 19,974. 38 „
6. Diverser Hauptbuchkreditoren, wie Baukapitalsaldo der Linie Koblenz-Stein und Guthaben von Couponzahlstellen	„ 23,773. 37 „
	„ 75,229. 09 „
Zusammen, wie oben	Fr. 1,812,782. 90 Ots.

II. Specialfonds.

Dieselben verminderten sich im Berichtsjahr zusammen um

Fr. 107,398. 42 Cts.

Davon entfallen auf den

a) Erneuerungsfonds	Fr. 52,848. 69 Cts.
b) Reserve für Oberbauerneuerung auf der Linie Altstetten-Luzern	„ 66,544. 90 „
Übertrag	Fr. 119,393. 59 Cts.

abzüglich die Vermehrung des	Übertrag	Fr. 119,393. 59 Cts.
c) Versicherungsfonds um	" 11,995. 17 "	
Netto-Verminderung wie vorstehend	Fr. 107,398. 42 Cts.	

Das Nähere über die Verwendung der Entnahmen aus diesen drei Specialfonds ist aus den Beilagen 1—3 zu den Jahresrechnungen ersichtlich.

III. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.

Dieser Reserve ist im Jahr 1895 Fr. 604,740. 82 Cts. mehr entnommen als zugewendet worden, wodurch dieselbe von Fr. 1,749,298. 34 Cts. auf Fr. 1,144,557. 52 Cts. per Ende 1895 reduziert wurde.

Da den Jahresrechnungen als Beilage 4 eine bezügliche Specialrechnung beigegeben ist, die das nötige Detail enthält, glauben wir hier auf dieselbe verweisen zu können.

IV. Die Gewinn- und Verlustrechnung,

welche per 31. Dezember 1895 einen Aktivsaldo erzeugt von Fr. 6,185,688. 69 Cts., der denjenigen des Vorjahres um Fr. 459,174. 17 Cts. übersteigt, ist in Abschnitt IV, D „Finanzergebnis“ behandelt.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt worden sind, haben im ganzen 5,133,401 Kilometer zurückgelegt.

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug, wie unter Abteilung B dieses Abschnittes ausgeführt ist, 686 Kilometer, und es ist diese Ziffer den einschlägigen Angaben des Geschäftsberichtes zu Grunde gelegt.

Im Jahr 1895 wurden im ganzen 396,960 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 579 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1894	1895
	Kilometer	Kilometer
a) Fahrplanmäßige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	3,403,114	3,568,599
2. Güterzüge mit Personenbeförderung	272,216	333,021
3. Reine Güterzüge	718,650	871,682
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	28,036	27,979
	4,422,016	4,801,281
b) Ergänzungszüge und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	22,341	31,963
2. Fakultativ-Güterzüge	292,084	300,157
	4,736,441	5,133,401

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1894 (662 Kilometer)			1895 (686 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1894		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Nordostbahn (eigenes Netz).									
8,825,600	06	39.91	I. Ertrag des Personentransportes	9,429,190	30	40.19	603,590	24	—
652,734	93	2.95	II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:	712,567	24	3.04	59,832	31	—
417,901	47	1.89	1. Vom Gepäck	378,377	33	1.61	—	—	39,524
11,075,713	64	50.08	2. Von Tieren	11,795,742	09	50.28	720,028	45	14
12,146,350	04	54.92	3. Von Gütern	12,886,686	66	54.93	740,336	62	—
20,971,950	10	94.88		22,315,876	96	95.12	1,343,926	86	—
1,037,348	05	4.69	III. Verschiedene Einnahmen:	1,037,986	51	4.42	638	46	—
82,197	56	0.87	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse)	83,499	76	0.86	1,302	20	—
24,668	78	0.11	2. Ertrag von Hülfsgeschäften	23,913	43	0.10	—	—	755
1,144,214	39	5.17	3. Sonstige Einnahmen	1,145,399	70	4.88	1,185	31	35
22,116,164	49	100	Total der Einnahmen	23,461,276	66	100	1,345,112	17	—

Infolge der am 2. April 1895 stattgefundenen Eröffnung der Linie Schaffhausen-Feuerthalen und des Umstands, dass die im Laufe des Jahres 1894 eröffneten Linien Rapperswil-Zürich und Feuerthalen-Etzwilen während des ganzen Jahres 1895 in Betrieb standen, ist die Betrieblänge des Nordostbahnenetzes von durchschnittlich 662 auf 686 Kilometer gestiegen. Auf die Vermehrung des Verkehrs und der Einnahmen hat aber diese Längen-ausdehnung verhältnismässig wenig Einfluss gehabt; dieselbe ist wesentlich einem allgemeinen Verkehrsaufschwunge, der Verdichtung des Verkehrs auf der ganzen Bahn zuzuschreiben. Der Personenverkehr ergab im Anfang des Jahres, der ungünstigen Witterung wegen, einen im Vergleich zum Vorjahr ziemlich niedrigen Ertrag; auch das Mai-Ergebnis blieb hinter dem vorjährigen zurück, weil die Pfingstfeiertage in den Juni fielen. Um so erfreulicher wären dann die Ergebnisse aller folgenden Monate. Auf Ende Juli und Anfang August fiel das eidg. Schützenfest in Winterthur. Es ist nicht möglich, genau zu berechnen, welche Mehr einnahme dasselbe veranlasst hat, da weder die entsprechenden Tagesziffern des Verkehrs mit Winterthur aus dem Vorjahr noch der mit dem Schützenfest nicht in Beziehung stehende Verkehr während der Festzeit ermittelt werden können. Dagegen ist festgestellt worden, dass die Einnahmen aus dem Personenverkehr nach und von Winterthur pro Juli und August 1895 Fr. 151,898 mehr betragen haben als im Jahre 1894. Zur Vergleichung mag erwähnt werden, dass die entsprechende Differenz in Frauenfeld (1890) Fr. 163,878, in Glarus (1892) Fr. 87,764 betrug. — Die Einnahme aus dem Personenverkehr hat in allen Klassen zugenommen, in dritter Klasse prozentual mehr als in der zweiten und ersten Klasse; die Zunahme der Zahl der beförderten Personen ist dagegen verhältnismässig geringer (s. die nachfolgende Tabelle 2); daher denn auch die mit der ersten Erscheinung scheinbar im Widerspruch stehende Erhöhung der mittleren Einnahme pro Person und Kilometer. Die auffällige Verminderung in Gesellschafts- und Schulfahrten hat ihre Ursache

zum grossen Teile in den zahlreichen Fahrten dieser Art im Jahre 1894 zur Gewerbeausstellung und den Telleraufführungen in Zürich im Jahr 1894.

Für den Viehtransport war das Jahr 1894 ein Ausnahmehr Jahr, und das Berichtsjahr zeigt hier wieder mehr normale Verhältnisse; der Ertrag aus diesen Transporten ist pro 1895 immer noch erheblich grösser als pro 1893.

Im Güterverkehr zeigen fast alle Klassen eine Vermehrung, die grösste die Rohmaterialien (Sp. I 3). Sie belaufen sich nun auf 54,48 % des beförderten Gewichts; im Jahre 1891 erzielten sie noch 50,08 %. Doch hat das mittlere Ertragsnis pro Tonnenkilometer deswegen nicht ab-, sondern zugenommen, weil die Mehrtransporte in den höhern Klassen immer noch relativ mehr einbrachten. Bemühend, weil unvorteilhaft mit Rücksicht auf das Verhältnis der Einnahmen zu den Betriebskosten, ist der andauernde allmähliche Rückgang der mittleren Transportlänge (1891 51,05, 1895 nur noch 47,90 Kilometer).

Die Tabelle 6 haben wir in einer neuen Darstellung erstellen lassen, die nunmehr die quantitative und finanzielle Bedeutung jeder einzelnen Verkehrsabrechnung erscheinen lässt. Die andern Tabellen geben zu keinen Erläuterungen Anlass.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1894		1895		1894		1895		
	Personen	Prozent	Personen	Prozent	Fr.	Cts.	Prozent	Fr.	Cts.	Prozent
I. Personentransport.									
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:									
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	32,810	0.30	34,639	0.31	212,954.71	2.41	216,099.57	2.29	
" " " " II. "	305,003	3.00	322,032	2.92	951,533.65	10.78	1,001,293.79	10.62	
" " " III. "	1,853,326	18.20	2,011,674	18.21	2,014,192.98	22.82	2,174,420.35	23.06	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:									
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	2,841	0.03	2,396	0.02	1,579.84	0.02	1,384.18	0.02	
" " " III. "	51,165	0.50	48,061	0.49	21,721.92	0.25	20,443.64	0.22	
Hin- und Rückfahrt . . . I. "	11,980	0.12	12,978	0.12	45,185.94	0.51	48,178.17	0.51	
" " " II. "	621,070	6.10	656,834	5.95	807,374.86	9.15	860,707.78	9.18	
Abonnementsbillette . . . II. "	4,952,960	48.64	5,482,588	49.63	3,148,289.63	35.67	3,522,036.48	37.35	
" " " III. "	158,178	1.56	170,024	1.54	59,174.82	0.67	64,180.89	0.68	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	1,361,929	13.88	1,619,230	14.66	238,636.32	2.70	287,457.39	3.05	
Gesellschaften und Schulen I. "	76	0.00	149	0.00	845.42	0.01	837.76	0.01	
" " " III. "	16,395	0.16	5,357	0.05	29,510.16	0.34	9,336.81	0.10	
Lust- und Rundfahrten II. "	320,167	3.14	186,138	1.68	320,176.35	3.63	206,613.67	2.19	
" " " III. "	2,020	0.02	2,452	0.02	24,655.61	0.28	28,453.00	0.30	
Coupons für kombinierbare I. "	25,094	0.25	27,176	0.25	94,286.71	1.07	101,144.40	1.07	
" " " II. "	64,667	0.63	71,134	0.64	123,645.48	1.40	135,353.44	1.44	
Rundreise-Billette . . . II. "	19,472	0.19	20,874	0.19	70,039.41	0.79	75,652.50	0.80	
" " " III. "	129,999	1.28	138,885	1.26	324,769.75	3.68	349,122.85	3.70	
Total	150,770	1.48	172,862	1.56	235,866.45	2.67	272,568.76	2.89	
	10,183,924	100	11,047,064	100	8,825,600.06	100	9,429,190.30	100	
Rekapitulation nach Klassen:									
I. Klasse	66,358	0.65	71,092	0.65	353,681.09	4.01	369,221.00	3.91	
II. "	1,258,580	12.35	1,322,704	11.97	2,268,229.79	25.70	2,387,170.70	25.32	
III. "	8,858,986	87.00	9,653,268	87.88	6,203,689.18	70.29	6,672,798.60	70.77	
Total	10,183,924	100	11,047,064	100	8,825,600.06	100	9,429,190.30	100	
II. Gepäcktransport									
	Tonnen		Tonnen						
	34,572	.	37,719	.	652,734.93	.	712,567.24	.	
III. Viehtransport									
	Stück		Stück						
Klasse I	11,193	2.31	9,819	2.24					
" II	70,336	14.54	65,363	14.94					
" III	116,524	24.10	105,620	24.18					
" IV	285,544	59.05	256,890	58.69					
Total	483,597	100	437,692	100	417,901.47	.	378,377.33	.	
IV. Gütertransport.									
Eilgut	92,750	3.80	99,674	3.74					
Stückgutklasse I	154,009	6.31	161,660	6.07					
" II	176,988	7.25	190,820	7.17					
Wagenladungsklasse A	72,625	2.98	77,972	2.98					
" B	144,744	5.93	141,618	5.82					
Spezial-Tarif Ia	46,135	1.89	49,732	1.87	10,440,373.53	94.26	11,170,257.14	94.70	
" Ib	335,659	13.76	351,501	13.20					
" IIa	20,148	0.83	21,320	0.80					
" IIb	128,020	5.25	119,159	4.47					
" IIIa	59,592	2.44	58,484	2.20					
" IIIb	1,209,124	49.56	1,390,913	52.23					
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	635,340.11	5.74	625,484.95	5.30	
Total	2,439,794	100	2,662,853	100	11,075,713.64	100	11,795,742.09	100	
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	20,971,950.10	.	22,315,876.96	.	

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1894 = 662 Kilom., 1895 = 686 Kilom.)		1894	1895
Personentransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	13,331.72	13,745.17
" " Reisenden	"	0.87	0.85
" " " und Bahnkilometer	Centimes	4.25	4.28
Zahl der Personenkilometer		207,459,114	220,131,218
" " Wagenachskilometer		39,487,451	42,693,065
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.87	19.98
Auf die ganze Bahnänge bezogen, kommen	Reisende	313,382	320,891
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	15,384	16,104
" " Personen-Wagenachskilometer kommen	"	5.25	5.16
" " 100 bewegte Sitzplätze kommen	"	28.95	28.41
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	986.00	1,038.73
" " Tonne	"	18.88	18.89
" " Tonnenkilometer	Centimes	56.48	56.74
" " Reisenden	"	6.41	6.45
Zahl der Tonnenkilometer		1,155,704	1,255,943
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.48	33.80
Auf die ganze Bahnänge bezogen, kommen	Tonnen	1,746	1,831
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	52	55
" " Reisenden	Kilogr.	3.89	3.41
Viehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	631.27	551.57
" " Stück	"	0.86	0.86
" " Tonnenkilometer	Centimes	20.78	20.89
Zahl der Tonnenkilometer		2,010,794	1,811,362
Gütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer (inkl. Lokalspesen)	Franken	16,730.69	17,194.96
" " Tonne	"	4.54	4.43
" " Tonnenkilometer (exkl. Lokalspesen)	Centimes	8.65	8.76
Zahl der Tonnenkilometer		120,684,793	127,555,622
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)		72,253,590	75,937,269
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	49.47	47.90
Auf die ganze Bahnänge bezogen, kommen	Tonnen	182,303	185,941
" " jeden Bahnkilometer kommen	"	3,685	3,882
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	"	1.71	1.72
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	31,679.68	32,530.43
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	"	1,728.42	1,669.68
Totaleinnahme per Bahnkilometer	"	33,408.10	34,200.11

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1894		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
				Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen
1. Aarau	98,591	422	1,965	17,904	12,799	30,703	+ 2,541	- 221	22	20
2. Affoltern a. A.	56,684	206	784	3,467	9,269	12,736	- 1,537	- 817	47	47
3. Affoltern b. H.	6,368	9	20	1,447	2,991	4,438	+ 1,308	+ 1,516	176	95
4. Altnau	18,727	59	613	595	955	1,550	+ 1,732	+ 64	131	149
5. Altstetten	180,039	187	305	8,537	26,628	35,165	+ 19,857	+ 5,304	5	16
6. Amrisweil	63,366	361	3,013	4,399	10,419	14,818	+ 2,503	+ 1,123	37	41
7. Andelfingen	41,421	120	953	2,959	2,704	5,663	+ 233	+ 576	58	82
8. Arbon	70,009	239	461	2,470	9,231	11,701	+ 6,283	+ 780	33	48
9. Arlen-Rielasingen	20,134	14	49	2,505	5,427	7,932	+ 4,303	- 60	124	63
10. Arnegg	17,011	54	1,348	400	4,745	5,145	+ 990	+ 1,594	139	92
11. Au (Zürich)	25,115	47	114	359	817	1,176	+ 2,814	- 272	101	164
12. Baden	175,250	865	1,489	9,151	26,909	36,060	+ 9,566	+ 13,023	6	15
13. Baden-Oberstadt	25,266	72	159	12,010	4,190	16,200	+ 2,690	- 527	100	37
14. Bassersdorf	32,112	63	153	1,827	3,515	5,342	+ 296	+ 1,568	82	88
15. Bendlikon (Kilchberg)	103,472	72	104	611	2,593	3,204	+ 8,385	+ 1,191	21	119
16. Berlingen	9,322	23	71	535	634	1,169	+ 913	- 63	170	165
17. Bilten	9,640	16	191	1,316	336	1,652	- 628	- 1	169	147
18. Birmensdorf	40,649	60	240	1,889	2,423	4,312	- 764	+ 1,362	60	100
19. Bischofszell	36,831	210	1,408	2,196	6,279	8,475	- 449	- 643	70	60
20. Bonstetten	19,265	47	126	970	1,308	2,278	+ 1,099	- 136	128	133
21. Brugg	105,832	310	4,589	11,343	8,382	19,725	+ 7,506	- 584	20	29
22. Buchs-Dällikon	9,992	26	38	128	173	301	+ 621	+ 26	167	178
23. Buchs (Zürich)	5,897	11	126	120	136	256	+ 139	+ 53	178	179
24. Bülach	83,419	185	1,550	9,291	7,708	16,999	+ 8,816	+ 1,762	27	33
25. Bürglen	37,018	95	1,202	3,741	9,331	13,072	+ 547	+ 1,089	69	45
26. Cham	57,786	117	348	12,177	27,543	39,720	+ 565	- 10,702	44	12
27. Dachsen	28,329	94	137	908	922	1,830	+ 2,007	+ 387	90	143
28. Dätwyl	10,311	28	50	802	2,559	3,361	+ 1,161	+ 577	166	114
29. Dielsdorf	21,042	73	568	11,472	2,123	13,595	- 1,272	+ 5,025	119	43
30. Diesbach	11,086	11	49	1,151	2,174	3,325	+ 1,795	+ 788	159	117
31. Diessenhofen	53,714	117	857	1,071	2,930	4,001	+ 45,154	+ 3,425	49	104
32. Dietikon	114,802	122	453	3,179	11,805	14,984	+ 8,305	- 713	16	39
33. Dietlikon	32,268	29	66	1,457	2,060	3,517	- 676	+ 566	81	112
34. Döttingen-Klingnau	22,024	63	384	1,908	1,989	3,897	+ 1,437	+ 320	116	106
35. Dynhard	15,327	14	107	422	818	1,240	+ 1,634	- 116	144	160
36. Ebikon	26,795	15	120	224	1,221	1,445	- 988	+ 103	94	155
37. Effretikon	110,523	57	769	2,416	4,802	7,218	+ 6,797	+ 3,058	17	73
38. Eglisau	38,514	265	1,980	3,391	30,960	34,351	+ 7,410	+ 28,473	64	17
39. Egnach	25,540	71	212	1,659	3,802	5,461	+ 1,759	+ 340	97	86
Übertrag	1,859,491	4,849	27,171	142,407	255,610					

* 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 1894		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Anzahl	Gütergewicht
Übertrag	1,859,491	4,849	27,171	142,407	255,610					
40. Embrach-Rorbas	71,323	115	582	7,621	10,314	17,935	+ 16,935	+ 3,134	32	31
41. Emmishofen-Egelshofen	22,587	68	166	10,355	5,300	15,655	+ 1,662	+ 2,689	113	38
42. Ennenda	24,504	59	14	1,327	6,217	7,544	+ 2,373	+ 388	104	67
43. Erlen	31,093	121	3,498	1,241	2,432	3,673	- 175	+ 170	85	108
44. Erlenbach	57,233	98	71	666	1,538	2,204	+ 7,437	+ 413	45	134
45. Ermatingen	32,580	174	461	1,508	2,089	3,597	+ 2,676	+ 466	78	109
46. Eschenz	9,165	24	207	631	963	1,594	+ 1,184	+ 106	172	148
47. Etzweilen	12,865	11	369	468	353	821	+ 5,722	- 2,491	150	170
48. Felben	32,370	54	1,010	1,416	1,308	2,724	- 2,572	+ 546	80	125
49. Fehraltorf	22,907	73	522	1,612	2,537	4,149	- 162	+ 242	110	102
50. Feldbach-Hombrechtikon	36,593	73	306	2,037	2,759	4,796	+ 3,181	+ 1,580	71	94
51. Feuerthalen	28,872	43	260	1,626	3,787	5,413	+ 21,005	+ 5,034	89	87
52. Frauenfeld	119,626	446	2,122	12,051	30,200	42,251	+ 3,068	+ 6,491	14	10
53. Gisikon	38,107	40	387	7,783	12,267	20,050	+ 1,289	- 281	66	28
54. Glattbrugg	17,298	45	179	153	1,179	1,332	- 113	+ 325	138	158
55. Glattfelden	10,433	25	13	612	1,861	2,473	+ 1,525	+ 710	164	129
56. Glarus	81,983	356	1,474	6,479	14,194	20,673	+ 4,661	+ 397	28	27
57. Gossau	23,637	43	545	438	2,946	3,384	- 1,266	+ 1,125	107	113
58. Güttingen	13,512	26	147	993	1,577	2,570	- 3,408	- 226	148	126
59. Hauptwil	13,692	46	110	1,059	3,242	4,301	- 139	+ 302	147	101
60. Hedingen	20,116	110	193	1,662	1,857	3,519	- 1,513	- 1,350	125	111
61. Henggart	33,969	87	660	1,758	1,453	3,211	+ 2,222	- 778	75	118
62. Hemmishofen	9,743	8	228	942	795	1,737	+ 268	+ 215	168	145
63. Herrliberg-Feldmeilen	42,989	76	183	1,193	1,572	2,765	+ 5,650	+ 341	55	124
64. Hettlingen	37,432	22	51	872	613	1,485	+ 3,628	+ 186	68	153
65. Hinwil	18,472	78	339	960	3,467	4,427	- 573	+ 807	134	96
66. Horgen	169,823	562	325	8,128	32,607	40,735	+ 10,602	+ 11,643	8	11
67. Horn	23,200	41	75	4,943	5,955	10,898	+ 1,945	- 699	108	50
68. Hunzenschwyl	10,370	30	35	133	261	394	- 584	+ 15	165	176
69. Illnau	25,299	56	434	688	3,099	3,787	+ 1,700	+ 144	99	107
70. Islikon	59,440	79	214	1,035	1,433	2,468	+ 6,480	+ 356	42	130
71. Kempten	23,694	133	217	1,875	9,589	11,464	- 124	+ 4,502	106	49
72. Kemptthal	80,480	51	136	4,425	12,581	17,006	+ 21,527	+ 5,998	29	32
73. Kesswil	10,816	27	127	600	893	1,493	- 1,950	+ 68	162	150
74. Killwangen	38,938	49	142	429	1,282	1,711	+ 1,650	+ 749	63	146
75. Kloten	31,736	129	129	1,174	1,332	2,506	- 568	+ 167	84	128
76. Knonau	12,510	37	143	603	763	1,366	- 1,581	+ 214	152	157
77. Koblenz	16,946	24	459	6,349	1,053	7,402	- 350	+ 484	140	70
78. Konstanz	75,215	273	420	19,068	5,392	24,460	+ 2,118	+ 3,358	31	25
Übertrag	3,301,059	8,661	44,124	259,320	448,670					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1894		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach Per- sonen- zahl	
Übertrag . . .	3,301,059	8,661	44,124	259,320	448,670					
79. Kradolf	18,711	79	388	1,308	3,009	4,317	+ 560	+ 974	133	99
80. Kreuzlingen	24,946	115	296	2,951	6,665	9,616	- 1,136	+ 714	103	54
81. Küsnacht	122,554	189	174	1,896	4,205	5,601	+ 12,142	+ 1,503	13	83
82. Lachen	44,245	156	4,736	4,037	6,597	10,634	+ 115	+ 415	54	51
83. Langwiesen	7,218	3	5	—	—	—	+ 5,931	—	175	—
84. Lenzburg	33,142	119	864	4,485	9,560	14,045	- 2,302	+ 1,680	77	42
85. Lintthal	25,483	69	267	2,230	3,437	5,667	+ 2,347	+ 367	98	81
86. Luchsingen	30,716	69	50	1,201	4,298	5,499	+ 3,376	- 306	87	85
87. Luzern	107,094	697	5,241	30,546	22,753	53,299	- 6,155	- 565	19	6
88. Mägenwyl	4,456	19	12	1,036	977	2,013	+ 654	+ 92	180	137
89. Männedorf	66,284	213	164	1,123	4,180	5,303	+ 6,032	+ 1,160	36	89
90. Mammern	15,942	31	147	357	828	1,185	+ 2,922	- 7	142	163
91. Mannenbach	10,582	35	103	442	415	857	+ 853	- 118	163	169
92. Märstetten	30,377	69	2,409	6,313	8,575	14,888	- 1,739	- 2,484	88	40
93. Marthalen	37,982	81	948	2,825	3,741	6,566	+ 4,039	- 1,086	67	76
94. Meilen	78,078	160	179	1,395	3,608	5,003	+ 12,148	+ 849	30	93
95. Mellingen	21,370	136	383	6,159	2,647	8,806	+ 321	+ 1,719	117	58
96. Mettmenstetten . . .	32,498	97	303	2,080	3,979	6,059	+ 1,370	- 7	79	79
97. Mitlödi	22,611	43	25	522	2,325	2,847	+ 3,146	- 675	112	123
98. Müllheim-Wigoltingen .	42,704	102	1,434	5,662	12,705	18,367	- 2,594	+ 2,776	56	30
99. Münsterlingen	23,927	50	124	749	4,424	5,173	- 2,179	- 783	105	91
100. Näfels-Mollis	20,923	104	153	2,211	5,116	7,327	- 228	+ 1,125	120	71
101. Netstall	11,666	53	392	2,620	5,265	7,885	+ 485	- 147	158	64
102. Nidfurn-Haslen . . .	19,888	28	14	653	2,678	3,331	+ 1,690	+ 657	126	116
103. Niederglatt	31,974	99	211	1,131	1,162	2,293	- 1,866	+ 404	83	132
104. Niederhasli	9,216	43	94	224	488	712	+ 1,319	+ 219	171	171
105. N.- u. O.-Urnen . . .	22,901	52	92	533	2,330	2,863	+ 812	- 503	111	122
106. Niederweningen . . .	16,231	70	457	3,675	3,195	6,870	+ 1,244	+ 3,166	129	75
107. Oberglatt	28,212	79	213	330	641	971	- 2,073	+ 184	91	168
108. Oberrieden	50,027	54	456	2,218	3,759	5,977	+ 3,297	+ 2,259	51	80
109. Oberwinterthur . . .	27,725	26	37	880	1,645	2,525	+ 4,428	- 752	92	127
110. Örlikon*)	289,787	242	348	6,878	32,649	39,527	+ 14,950	+ 1,767	3	13
111. Ossingen	12,390	36	800	746	1,071	1,817	+ 1,192	- 2,338	153	144
112. Otelfingen	11,983	41	43	1,644	369	2,013	+ 147	- 70	156	136
113. Othmarsingen	8,570	17	51	973	453	1,426	+ 1,351	+ 150	173	156
114. Pfäffikon (Schwyz) .	26,883	35	340	6,605	621	7,226	+ 156	+ 2,207	93	72
115. Pfäffikon (Zürich) .	40,013	171	532	2,634	13,622	16,256	- 886	+ 587	61	36
116. Pfungen-Neftenbach .	46,582	44	86	17,641	11,258	28,899	+ 11,010	+ 7,024	52	21
117. Ramsen	13,186	21	1,920	1,780	415	2,195	+ 2,711	+ 160	149	135
118. Rapperswil	36,296	104	439	2,903	4,308	7,211	- 263	+ 4,451	73	74
Übertrag	4,826,432	12,512	69,054	392,416	648,643					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1894		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
Übertrag . . .	4,826,432	12,512	69,054	392,416	648,643					
119. Reckingen . . .	6,019	10	42	7,880	1,697	9,577	+	432	+	1,611
120. Regensdorf-Watt . . .	10,897	17	56	3,578	769	4,347	+	1,850	+	2,361
121. Reichenburg . . .	20,722	86	528	697	1,246	1,943	-	3,594	+	41
122. Richtersweil . . .	117,915	307	385	7,301	16,800	24,101	+	14,450	+	750
123. Romanshorn . . .	129,740	516	6,290	113,100	28,368	141,468	+	1,729	-	4,832
124. Rorschach . . .	61,846	263	719	15,659	28,203	43,862	+	1,750	+	7,906
125. Rothkreuz . . .	45,330	53	444	4,156	5,108	9,264	+	114	+	945
126. Rümikon . . .	4,737	17	89	8,615	182	8,797	+	970	+	5,151
127. Rümlang . . .	33,772	55	53	678	3,311	3,989	+	2,585	+	10
128. Ruppersweil . . .	60,653	16	24	747	1,210	1,957	+	314	-	1,145
129. Rüschlikon . . .	86,021	78	120	1,030	5,106	6,136	+	4,645	+	1,783
130. Rüti (Glarus) . . .	7,359	8	173	401	1,073	1,474	+	1,228	+	106
131. Schaffhausen . . .	130,726	673	5,951	40,946	32,410	73,356	+	37,936	-	4,958
132. Schinznach . . .	18,718	55	79	969	518	1,487	+	97	+	930
133. Schlatt . . .	10,962	6	34	185	490	675	+	8,904	+	662
134. Schlattingen . . .	12,820	15	207	301	168	469	+	10,332	+	350
135. Schlieren . . .	69,108	47	327	3,525	9,251	12,776	+	1,794	-	1,420
136. Schöflisdorf . . .	14,034	49	97	194	301	495	-	503	-	72
137. Schwanden . . .	58,600	110	924	5,604	11,163	16,767	+	7,825	+	1,370
138. Seebach . . .	2,529	14	9	3,828	4,176	8,004	+	143	+	744
139. Seuzach . . .	16,292	12	56	190	1,015	1,205	+	3,227	+	422
140. Siebnen (Wangen) . .	35,319	74	1,243	2,575	5,123	7,698	-	2,247	+	465
141. Siggenthal . . .	18,437	80	197	6,202	1,875	8,077	-	587	+	1,280
142. Singen . . .	22,033	20	9,812	20,638	6,038	26,676	+	2,702	+	2,362
143. Sitterthal . . .	12,220	52	144	2,253	7,764	10,017	-	140	+	65
144. Stäfa . . .	88,955	404	276	1,967	8,048	10,015	+	8,485	+	2,379
145. Stammheim . . .	19,374	69	1,969	2,073	2,009	4,082	-	668	-	2,985
146. Steckborn . . .	25,007	107	197	1,756	2,628	4,384	+	1,695	+	444
147. Stein am Rhein . .	30,881	88	550	2,653	4,838	7,491	+	9,850	+	288
148. Steinmaur . . .	12,149	55	275	51,517	751	52,268	+	203	+	28,479
149. Sulgen . . .	41,675	94	905	1,508	2,017	3,525	-	2,262	-	865
150. Suhr . . .	38,265	25	1,421	566	1,437	2,003	+	13,443	-	256
151. Tägerweilen . . .	21,237	47	204	629	1,297	1,926	+	1,527	+	280
152. Thalheim-Altikon . .	19,170	53	279	1,388	540	1,928	+	3,084	-	84
153. Thalweil . . .	133,430	209	224	3,386	24,197	27,583	+	4,716	+	3,418
154. Töss . . .	13,701	64	22	7,656	26,017	33,673	-	1,397	+	2,994
155. Turgi . . .	86,194	84	456	2,472	3,828	6,300	+	6,842	-	666
156. Ürikon . . .	25,857	21	187	1,770	1,290	3,060	+	1,173	-	338
Übertrag . . .	6,389,136	16,465	104,022	723,009	900,905					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1894		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
Übertrag	6,389,136	16,465	104,022	723,009	900,905	49,387	+ 3,281	+ 30,544	59	8
157. Ütikon	40,728	151	216	25,196	24,191	395	- 1,437	- 76	114	175
158. Urdorf	22,567	77	55	86	309	1,262	+ 7,310	- 105	123	159
159. Uttweil	20,326	46	212	429	833	33,124	+ 11,724	+ 6,240	9	19
160. Wädensweil	149,259	573	607	9,460	23,664	1,013	+ 5,092	+ 1,013	18	57
161. Wallisellen	107,399	124	369	3,075	6,000	9,075	+ 222	143	115	
162. Weiach-Kaiserstuhl	15,836	62	485	2,175	1,185	3,360	+ 762	222	143	
163. Weinfelden	66,811	259	2,974	4,335	9,179	13,514	- 77	+ 1,041	35	44
164. Wettingen	26,744	37	51	2,936	4,515	7,451	+ 3,257	- 833	95	69
165. Wetzikon	17,714	59	93	1,366	3,874	5,240	+ 848	+ 109	137	90
166. Wiesendangen	57,114	18	176	493	707	1,200	+ 2,309	- 397	46	162
167. Wildegg	56,641	81	391	17,402	11,314	28,716	+ 5,524	+ 2,151	48	22
168. Winterthur	511,214	1,644	4,327	50,041	135,248	185,289	+ 21,554	+ 4,751	2	2
169. Wülflingen	23,041	31	27	1,509	6,344	7,853	+ 1,621	+ 1,320	109	65
170. Würenlos	18,281	57	26	495	646	1,141	- 645	+ 182	136	166
171. Ziegelbrücke	11,829	20	209	607	382	989	+ 82	- 156	157	167
172. Zollikon	61,311	17	32	180	1,306	1,486	+ 11,587	- 112	39	152
173. Zürich (Hauptbahnhof)*	1,494,248	7,630	7,428	143,353	515,586	658,939	+ 168,499	+ 51,613	1	1
174. Zürich-Engen	175,158	451	245	2,042	3,482	5,524	+ 6,618	- 707	7	84
175. Zürich-Letten	38,985	41	30	188	143	331	+ 30,042	+ 222	62	177
176. Zürich-Stadelhofen	186,204	592	195	—	—	—	+ 908	—	4	—
177. Zürich-Tiefenbrunnen	36,502	71	117	4,500	34,840	39,340	+ 6,998	+ 25,326	72	14
178. Zürich-Wiedikon	60,013	227	55	—	—	—	+ 11,184	—	41	—
179. Zürich-Wollishofen	51,447	87	83	1,812	14,594	16,406	+ 3,134	- 24,895	50	35
180. Zug	98,343	388	929	13,686	43,346	57,032	- 1,258	+ 13,119	23	5
181: Zurzach	20,438	111	453	1,355	1,715	3,070	+ 1,163	+ 98	122	120
182. Zweidlen	3,176	8	21	827	1,568	2,395	+ 111	- 25	181	131
Bötzbergbahn und fremde Bahnen .	701,634	6,349	78,200	1,097,463	362,144	1,459,607	+ 33,656	+ 114,422		
Rundfahrten	433,383	—	—	—	—	—	+ 41,361	—		
Fahrgäste über 5 Kgr.	—	—	—	9,436	9,436	18,872	—	+ 2,458		
Transitverkehr	151,582	2,043	235,664	545,397	545,397	1,090,794	- 4,324	+ 35,072		
Total	11,047,064	37,719	437,692	2,662,853	2,662,853					

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

6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren.

Verkehre	Transport-Quantitäten						Ertrag			
	Personen			Güter			von			
	Ab- gegangen	An- gekommen	Total	Versand	Empfang	Total	Personen und Gepäck	Gütern und Tieren	Fr.	Cts.
I. Interner Verkehr.										
	8,803,314	8,803,314		648,413	648,413		5,838,942	22	3,632,144	26
II. Direkter Verkehr.										
Bötzbergbahn	75,884	76,297	152,181	34,043	109,790	143,833	261,629	64	670,179	64
Vereinigte Schweizerbahnen	288,023	302,330	590,353	82,442	122,539	204,981	858,419	14	739,977	92
Rhätische Bahnen	3,461	2,689	6,150	—	—	—	19,033	97	6	14
Rorschach-Heiden-Bahn	1,935	1,532	3,467	1,355	6,233	7,588	7,775	74	21,527	17
Appenzellerbahn	7,207	7,074	14,281	—	—	—	21,055	95	745	04
Appenzeller Strassenbahn	1,229	1,213	2,442	—	—	—	3,511	09	—	—
Frauenfeld-Wyl-Bahn	195	73	268	—	—	—	1,774	44	1,106	44
Tössthalbahn	11,877	13,032	24,909	13,929	9,620	23,549	29,834	09	80,108	63
Sihlthalbahn	1,511	2,161	3,672	37,730	5,089	42,819	1,764	69	106,763	81
Ütlibergbahn	483	—	483	—	—	—	482	39	—	—
Südostbahn	80,225	27,190	108,075	7,520	6,756	14,276	137,767	99	49,943	82
Gotthardbahn	34,226	29,513	63,739	13,533	92,645	106,178	142,943	87	450,536	66
Rigibahnen	4,755	610	5,365	—	—	—	18,702	33	—	—
Zuger- und Vierwaldstätter-See	7,967	110	8,077	—	—	—	26,833	79	—	—
Schweiz. Centralbahn	90,288	82,175	172,463	48,026	46,125	94,151	401,594	41	647,266	28
Aargauische Südbahn	20,058	30,568	50,626	7,273	2,653	9,926	44,126	59	52,096	22
Schweiz. Seethalbahn	7,387	7,491	14,878	3,900	3,676	7,576	21,859	48	42,901	58
Langenthal-Huttwyl-Wolhusen-Bahn	193	317	510	1,105	1,192	2,297	1,453	91	12,499	62
Emmenthalbahn	124	475	599	6,178	8,645	14,823	2,053	42	76,426	32
Jura-Simplon-Bahn	33,199	30,899	64,098	60,795	82,969	143,764	220,276	40	877,476	44
Thuner- und Brienz-See	2	451	453	—	—	—	2,840	72	—	—
Berner Oberlandbahnen	620	25	645	115	17	132	2,521	93	2,319	55
Jura-Neuchâtelbahn	245	341	586	839	372	1,211	1,897	27	12,419	17
Italienische Bahnen	6,488	5,313	11,801	9,173	47,424	56,597	51,550	43	292,244	53
Grossh. bad. Staatsbahnen	55,326	47,837	103,163	9,003	120,130	129,133	201,605	75	462,448	53
Elsass-Lothringische Bahnen	6,965	9,216	16,181	3,239	37,232	40,471	41,646	31	115,335	44
Südwestdeutsche Bahnen	1,041	1,423	2,464	1,869	42,922	44,791	9,073	62	168,809	61
Kgl. Sächsische Staatsbahnen	179	290	469	382	2,816	3,198	3,648	63	31,444	82
„ Württemberg. „	9,403	13,294	22,697	3,083	24,454	27,537	83,191	23	140,549	66
„ Bayerische „	8,030	4,695	12,725	6,397	17,727	24,124	89,787	67	197,137	50
Österreichisch-Ungar. Bahnen	13,350	9,659	23,009	1,743	41,314	43,057	72,380	72	418,719	53
Norddeutsche Bahnen	*	*	*	1,082	55,006	56,088	*		213,578	22
Belgische Bahnen	**	**	**	1,623	46,006	47,629	**		124,785	45
Niederländische Bahnen	*	*	*	1,524	638	2,162	*		6,420	57
Französische Bahnen	**	**	**	4,243	9,122	13,365	**		45,405	90
Saarkohlen Verkehr	—	—	—	—	154,351	154,351	—	—	399,246	35
Übertrag . . . . .	.	.	10,284,083	.	.	2,108,020	8,621,979	83	10,092,570	82

* Unter „Südwestdeutsche Bahnen“ enthalten.

** Unter „Elsass-Lothringische Bahnen“ enthalten.

Verkehre	Transport-Quantitäten						Ertrag			
	Personen			Güter			von		Personen und Gepäck	
	Ab-gegangen	An-gekommen	Total	Versand	Empfang	Total				
Übertrag .	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	.	.	10,284,083	.	.	2,108,020	8,621,979	83	10,092,570	82
III. Transit-Verkehr.										
Bötzbergb.-Ostschweiz Bahnen .	15,769	10,744	26,513	31,383	13,237	44,620	105,479	67	172,054	92
" -Central- u. Westschweiz. Bahnen	1,588	661	2,249	1,357	605	1,962	3,564	76	3,059	09
Ostschweiz. Bahnen unter sich .	8,448	3,053	11,501	9,458	2,234	11,692	7,512	02	22,330	89
Ostschweiz. B.-Gotthardb. u. Italien	3,807	2,665	6,472	6,347	45,823	52,170	19,675	17	168,150	06
" " -Central- u. Westschweiz. Bahnen	11,141	14,489	25,630	40,700	38,150	78,850	104,422	06	325,491	99
" " -Frankreich u. weiter	948	2,882	3,830	59	1,914	1,973	29,741	32	4,668	23
Central- u. Westschweiz. Bahnen unter sich	2,296	1,302	3,598	1,345	2,434	3,779	1,873	21	5,428	17
Central- u. Westschweiz. Bahnen-Gotthardb. u. Italien	—	241	241	275	2,890	3,165	176	37	2,154	64
Schweiz. B.-Bad. Staatsbahnen .	3,757	26,565	30,322	3,938	54,491	58,429	79,316	70	178,924	15
" " -Elsass-Lothr. Bahnen	1,476	9,513	10,989	985	8,749	9,734	34,517	80	21,720	30
" " -Südwest- u. Norddeutschland, Belgien u. Niederlande .	111	1,165	1,276	1,538	131,869	133,407	8,126	12	337,002	27
" " -Württemb. u. Sachsen	1,930	11,379	13,309	6,004	28,178	34,182	31,290	82	111,298	54
" " -Bayer. Staatsbahnen	1,262	4,665	5,927	6,241	16,668	22,909	34,581	92	174,563	77
" " -Österreich-Ungarn .	4,476	6,184	10,660	5,893	34,000	39,893	50,941	61	179,405	77
Internationaler Verkehr . . .	20,161	263	20,424	30,629	18,003	48,632	161,508	36	213,898	49
IV. Verschiedenes.										
Coupons für kombinierbare Rundfahrt-Billette	332,621	332,621	—	—	—	—	697,344	11	—	—
Militär-Transporte mit Gutschein	18,986	18,986	*	*	*	*	23,099	88	43,429	14
Abonnements für halbe Billette .	—	—	—	—	—	—	85,309	17	—	—
Beamten-Billette	237,221	237,221	—	—	—	—	71,205	86	—	—
Hülfssbedürftige Fremde . . .	1,212	1,212	—	—	—	—	2,123	30	—	—
Fahrpoststücke über 5 Kgr. . .	—	—	9,436	9,436	—	—	—	—	117,968	18
abzüglich:							10,173,790	06		
Vergütungen aus dem Lokal-Verkehr auf Gemeinschaftsstrecken							32,032	52		
Total .		11,047,064		2,662,853	10,141,757	54	12,174,119	42		

* In den einzelnen Verkehren enthalten.

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter		
	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
1	3,063	3,063		1,450	1,450	41	35,048	1,436,968	19,417	796,097
2	103,645	207,290		12,228	24,456	42	18,258	766,836	17,399	730,758
3	311,118	933,354		20,869	62,607	43	43,332	1,863,276	11,033	474,419
4	686,630	2,746,520		27,959	111,836	44	22,452	987,888	21,087	927,828
5	887,484	4,437,420		13,989	69,945	45	20,252	911,340	75,034	3,376,580
6	920,220	5,521,320		45,346	272,076	46	20,017	920,782	158,356	7,284,376
7	582,433	4,077,031		19,967	139,769	47	15,171	713,037	13,996	657,812
8	427,159	3,417,272		29,013	232,104	48	20,979	1,006,992	17,274	829,152
9	465,688	4,191,192		28,356	255,204	49	17,113	838,537	55,738	2,731,162
10	361,819	3,618,190		12,280	122,800	50	287,412	14,370,600	164,707	8,235,350
11	469,723	5,166,953		35,378	389,158	51	17,678	901,578	20,993	1,070,643
12	268,322	3,219,864		17,606	211,272	52	9,345	485,940	34,392	1,788,384
13	307,473	3,997,149		17,620	229,060	53	15,582	825,846	13,232	701,296
14	242,945	3,401,230		33,724	472,136	54	16,158	872,532	22,788	1,230,552
15	176,017	2,640,255		55,327	829,905	55	18,736	755,480	8,980	493,900
16	165,658	2,650,528		12,129	194,064	56	22,168	1,241,408	23,767	1,330,952
17	234,811	3,991,787		18,536	315,112	57	97,472	5,555,904	28,456	1,621,992
18	221,842	3,993,156		17,948	323,064	58	76,607	4,443,206	24,200	1,403,600
19	153,099	2,908,881		38,198	725,762	59	7,349	433,591	12,715	750,185
20	80,587	1,611,740		16,908	338,160	60	3,488	209,280	4,313	258,780
21	225,319	4,731,699		16,601	348,621	61	11,297	689,117	6,763	412,543
22	103,600	2,279,200		45,059	991,298	62	16,406	1,017,172	18,058	1,119,596
23	237,111	5,453,553		38,716	890,468	63	4,720	297,360	7,020	442,260
24	74,730	1,793,520		32,627	783,048	64	4,913	314,432	4,701	300,864
25	168,923	4,223,075		23,886	597,150	65	11,620	755,300	10,479	681,135
26	68,441	1,779,466		10,195	265,070	66	9,246	610,236	8,037	530,442
27	635,795	17,166,465		66,443	1,793,961	67	143,556	9,618,252	31,018	2,078,206
28	111,142	3,111,976		35,751	1,001,028	68	5,754	391,272	12,484	848,912
29	58,573	1,698,617		15,365	445,585	69	29,033	2,003,277	10,614	732,366
30	109,484	3,284,520		37,351	1,120,530	70	2,971	207,970	40,779	2,854,530
31	60,363	1,871,253		13,151	407,681	71	12,352	876,992	11,678	829,138
32	215,374	6,891,968		188,902	6,044,864	72	12,351	889,272	35,337	2,544,264
33	23,284	768,372		25,783	850,839	73	3,851	281,123	21,570	1,574,610
34	93,589	3,182,026		58,775	1,998,350	74	10,591	783,734	9,605	710,770
35	28,178	986,230		42,133	1,474,655	75	1,852	138,900	6,997	524,775
36	46,617	1,678,212		16,687	600,732	76	35,649	2,709,324	33,398	2,538,248
37	19,882	735,634		19,145	708,365	77	10,795	831,215	6,351	489,027
38	35,400	1,345,200		17,189	653,182	78	760	59,280	7,075	551,850
39	75,360	2,939,040		18,803	733,317	79	3,018	238,422	12,901	1,019,179
40	22,624	904,960		24,510	980,400	80	2,727	218,160	5,440	435,200
Übertrag	9,483,525	129,559,181	1,221,903	28,009,084	Übertrag	10,596,604	192,031,012	2,270,085	85,920,767	

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	10,596,604	192,031,012	2,270,085	85,920,767	Übertrag	10,800,122	210,946,247	2,529,917	111,112,613		
81	16,885	1,367,685	8,713	705,753	121	238	28,798	3,847	465,487		
82	1,694	138,908	3,047	249,859	122	801	97,722	2,328	284,016		
83	48,318	4,010,394	38,512	3,196,496	123	334	41,082	1,848	227,304		
84	3,288	276,192	5,574	468,216	124	11,130	1,380,120	3,724	461,776		
85	2,832	240,720	2,266	192,610	125	403	50,375	419	52,375		
86	2,259	194,274	7,818	672,348	126	740	93,240	71,747	9,040,122		
87	691	60,117	2,262	196,794	127	456	57,912	2,996	380,492		
88	2,899	255,112	5,184	456,192	128	1,337	171,136	740	94,720		
89	26,495	2,358,055	18,383	1,636,087	129	128	16,512	101	13,029		
90	703	63,270	2,436	219,240	130	221	28,730	841	109,330		
91	2,352	214,032	4,452	405,132	131	221	28,951	1,217	159,427		
92	6,014	553,288	4,264	392,288	132	4,628	610,896	15,678	2,069,496		
93	1,502	139,686	4,203	390,879	133	859	114,247	794	105,602		
94	12,525	1,177,350	8,114	762,716	134	1,819	243,746	604	80,936		
95	1,300	123,500	1,704	161,880	135	272	36,720	168	22,680		
96	3,502	336,192	2,814	270,144	136	145	19,720	829	112,744		
97	4,364	423,308	4,171	404,587	137	108	14,796	406	55,622		
98	8,345	817,810	11,488	1,125,824	138	498	68,724	519	71,622		
99	1,152	114,048	9,581	948,519	139	531	73,809	1,179	163,881		
100	1,674	167,400	8,059	805,900	140	49	6,860	3,454	483,560		
101	2,331	235,431	4,420	446,420	141	144	20,304	479	67,539		
102	3,626	369,852	2,494	254,388	142	129	18,318	37	5,254		
103	2,337	240,711	2,515	259,045	143	180	25,740	337	48,191		
104	589	61,256	2,198	228,592	144	118	16,992	428	61,632		
105	1,078	113,190	27,268	2,863,140	145	63	9,135	31	4,495		
106	7,837	830,722	10,683	1,132,398	146	3,358	490,268	248	36,208		
107	25,187	2,695,009	19,901	2,129,407	147	220	32,340	570	83,790		
108	325	35,100	6,903	745,524	148	38	5,624	84	12,432		
109	677	73,793	1,653	180,177	149	39	5,811	2	298		
110	1,473	162,030	4,857	534,270	150	4,762	714,300	5,634	845,100		
111	501	55,611	2,240	248,640	151	365	55,115	121	18,271		
112	414	46,368	1,559	174,608	152	144	21,888	48	7,296		
113	2,307	260,691	1,631	184,303	153	45	6,885	9	1,377		
114	2,005	228,570	3,590	409,260	154	58	8,932	387	59,598		
115	339	38,985	4,741	545,215	155	5	775	6	930		
116	677	78,532	3,165	367,140	156	523	81,588	193	30,108		
117	98	11,466	373	43,641	157	7	1,099	231	36,267		
118	1,759	207,562	1,484	175,112	158	119	18,802	121	19,118		
119	665	79,135	4,338	516,222	159	52	8,268	31	4,929		
120	499	59,880	774	92,880	160	23	3,680	13	2,080		
Übertrag	10,800,122	210,946,247	2,529,917	111,112,613	Übertrag	10,835,432	215,676,207	2,652,366	126,911,747		

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	10,835,432	215,676,207	2,652,366	126,911,747	Übertrag	10,837,014	215,939,369	2,653,417	127,083,749		
161	81	13,041	209	33,649	181	—	—	—	—		
162	3	486	98	15,876	182	—	—	—	—		
163	1	163	11	1,793	183	—	—	—	—		
164	528	86,592	608	99,712	184	—	—	—	—		
165	3	495	6	990	185	—	—	—	—		
166	356	59,096	53	8,798	186	—	—	—	—		
167	1	167	1	167	187	—	—	—	—		
168	51	8,568	37	6,216	188	—	—	—	—		
169	384	64,896	2	338	189	—	—	—	—		
170	151	25,670	13	2,210	190	—	—	—	—		
171	—	—	—	—	191	—	—	—	—		
172	9	1,548	7	1,204	192	—	—	—	—		
173	6	1,038	2	346	193	31	5,983	—	—		
174	3	522	2	348	207	1	207	—	—		
175	—	—	—	—	176	Beamten-Billette Fahrpost-Stücke über 5 Kg.	210,018	4,185,659	—		
176	5	880	1	—	—		—	—			
177	—	—	—	—	—		—	—			
178	—	—	—	—	—		—	—			
179	—	—	1	179	—		—	9,436	471,873		
180	—	—	—	—	—		—	—	—		
Übertrag	10,837,014	215,939,369	2,653,417	127,083,749	Total	11,047,064	220,131,218	2,662,853	127,555,622		

8. Verkehr nach Warengattungen.

A. Lebens- und Genussmittel:	Tonnen	Tonnen	Gegenüber 1894	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	212,824	224,182	11,358	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate	57,858	66,251	8,393	—
3. Kartoffeln	26,789	24,516	—	2,273
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	9,699	10,193	494	—
5. Baumfrüchte	31,581	19,332	—	12,249
6. Weintrauben zur Weinbereitung	3,725	4,296	571	—
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildbret	6,227	6,704	477	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	16,295	16,512	217	—
9. Eier	7,024	7,366	342	—
10. Kaffee	3,801	4,368	567	—
11. Kaffee-Surrogate	3,965	4,473	508	—
12. Zucker, raffiniert	44,734	34,628	—	10,106
13. Rohzucker	1,043	1,120	77	—
14. Tabak, roh und fabriziert	2,746	2,936	190	—
	428,311	426,877	—	1,434
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich kondensierte	29,625	24,150	—	5,475
16. Wein und Most, Speiseessig	70,722	77,245	6,523	—
17. Bier	30,969	38,782	7,813	—
18. Branntwein und Liqueur	2,629	2,717	88	—
19. Mineralwasser	3,247	3,130	—	117
	137,192	146,024	8,832	—
b) Gebrauchsmittel				
20. Hausrat und Effekten	21,951	23,157	1,206	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	3,156	3,324	168	—
	25,107	26,481	1,374	—
	590,610	599,382	8,772	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	49,870	56,370	6,500	—
23. Torf	5,450	5,782	332	—
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	422,584	493,531	70,947	—
	477,904	555,683	77,779	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	137,214	181,171	43,957	—
26. Backsteine, Ziegel	75,159	93,042	17,883	—
27. Dachziegel	4,729	5,556	827	—
28. Kalksteine, Gipssteine	10,774	13,036	2,262	—
29. Kalk und Gips	51,550	63,506	11,956	—
30. Cement, Trass	66,992	80,052	13,060	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	10,457	9,813	—	644
32. Asphalt	6,403	5,663	—	740
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	11,791	15,438	3,647	—
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen	143,582	166,759	23,177	—
	518,651	634,036	115,385	—
Übertrag	1,587,165	1,789,101	201,936	—

Verkehr nach Warengattungen.

	Übertrag	1894		1895		Gegenüber 1894	
		Tonnen		Tonnen		Tonnen	Tonnen
		mehr	weniger	mehr	weniger	mehr	weniger
D. Metallindustrie :							
35. Eisen, roh und alt, Erze		45,378		40,397		—	4,981
36. Eisen, fabriziert (Art. des Sp.-Tarifs II)		74,835		74,344		—	491
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör		17,132		17,517		385	—
38. Eisenwaren (Art. des Sp.-Tarifs I)		27,354		33,202		5,848	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen		7,953		9,285		1,332	—
40. Maschinen, zusammengesetzte		8,604		8,446		—	158
41. Maschinenteile		38,047		38,102		55	—
		219,303		221,293		1,990	—
E. Textilindustrie :							
<i>a) in Baumwolle.</i>							
42. Baumwolle, roh		21,939		19,861		—	2,078
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh		34,550		36,325		1,775	—
44. Baumwollstoffe und -Waren		21,095		21,778		683	—
45. Baumwollabfälle		7,159		7,030		—	129
		84,743		84,994		251	—
<i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i>							
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf		3,535		4,429		894	—
47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs, Hanf, etc.		4,431		4,772		341	—
		7,966		9,201		1,235	—
<i>c) in Seide.</i>							
48. Seidenabfälle, Cocons		440		430		—	10
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe		11,437		12,362		925	—
		11,877		12,792		915	—
<i>d) in Wolle.</i>							
50. Wolle, roh und Wollabfälle		4,168		3,726		—	442
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaren		6,113		7,852		1,739	—
		10,281		11,578		1,297	—
		114,867		118,565		3,698	—
F. Gerberei:							
52. Felle und Häute		6,967		6,409		—	558
53. Rinde		8,034		7,182		—	852
54. Gerbstoffe		1,007		863		—	144
55. Leder und Lederwaren		7,319		7,707		388	—
		23,327		22,161		1,166	—
G. Glas- und Thonwarenfabrikation:							
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)		4,362		4,945		583	—
57. „, Hohlglaswaren (Sp.-Tarif II)		9,429		10,458		1,029	—
58. Thonwaren (Sp.-Tarif II)		5,311		6,652		1,341	—
59. Thonröhren aller Art		3,911		4,303		392	—
		23,013		26,358		3,345	—
H. Papierfabrikation:							
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier-späne		18,882		19,308		426	—
61. Papier und Karton (A. u. B)		12,525		13,282		757	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)		6,388		6,440		52	—
		37,795		39,030		1,235	—
I. Strohindustrie:							
63. Strohwaren aller Art		663		766		103	—
		2,006,133		2,217,274		211,141	—

Verkehr nach Warengattungen.

	Übertrag	Tonnen	1894	1895	Gegenüber 1894	
					Tonnen	Tonnen
K. Holzindustrie:			2,006,133	2,217,274	211,141	—
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben		31,795	28,991	—	2,804	
65. Parquerterie und Bauschreinerarbeit, grobe		5,099	6,172	1,073	—	
66. Holzwaren		8,701	11,022	2,321	—	
		45,595	46,185	590	—	
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:						
67. Farben und Farbwaren		6,543	7,616	1,073	—	
68. Farbholz		1,335	1,421	86	—	
69. Farberden		1,378	1,715	337	—	
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.		8,168	10,110	1,942	—	
71. Soda		11,874	13,621	1,747	—	
72. Salz (Koch- und Viehsalz)		17,541	17,896	355	—	
73. Säuren, Laugen, Beizen		16,876	17,614	738	—	
74. Weinstein und Weinhefe		290	541	251	—	
75. Fett und Fettwaren, Seifen, Kerzen		12,457	12,794	337	—	
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.		2,187	2,717	530	—	
77. Stärke, Stärkemehl		4,276	3,827	—	449	
78. Chinarinde		4	7	3	—	
79. Mineralöle (Petroleum)		29,068	30,564	1,496	—	
80. Vegetabilische Öle		8,656	8,429	—	227	
81. Harz, Teer, Harz- und Teerprodukte		6,037	6,652	615	—	
82a. Schwefel		1,342	1,608	266	—	
82b (95.) Zündwaren		1,044	1,304	260	—	
83. Sprit		7,516	8,146	630	—	
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden		42,316	56,498	14,182	—	
85. Eis		3,087	4,887	1,800	—	
86. Heu und Stroh		19,680	8,633	—	11,047	
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art		3,099	3,783	684	—	
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide		3,194	2,336	—	858	
89. Düngmittel aller Art		62,494	56,638	—	5,856	
		270,462	279,357	8,895	—	
M. Hülfsmittel zum Transport:						
90. Fahrzeuge		14,329	14,806	477	—	
91. Leere Gebinde und Emballagen		25,224	28,487	3,263	—	
		39,553	43,293	3,740	—	
N. Nicht rubrizierte Waren:						
92. Einzelsendungen		8,750	8,512	—	238	
93. Sammelladungen		15,195	14,213	—	982	
94. Übrige Wagenladungen		4,497	4,436	—	61	
		28,442	27,161	—	1,281	
		49,609	49,583	—	26	
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>						
Total		78,051	76,744	—	1,307	
Gesammtotal		2,439,794	2,662,853	223,059	—	

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

— 46 —

Durch- schnittl. Bahn- länge Kilometer	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien						Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.				
	Personen	Gepäck	Güter	per Personen- kilometer			per Tonnen- kilometer							
				Chs.	Cts.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.					
1878	265,108	1,140	171,173	4,40	53,84	9,27	5,40	18,82	11,668	64	426	17,750	30,458	1,932
1879	251,578	1,153	167,377	4,48	54,82	9,28	5,65	19,19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031
1880	226,700	1,115	153,025	4,52	55,15	9,34	5,53	19,23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833
1881	205,463	1,017	132,836	4,51	55,77	9,38	5,31	19,45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770
1882	205,808	1,036	144,206	4,55	56,08	9,17	5,43	19,67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963
1883	243,308	1,124	146,610	4,41	56,80	8,90	5,57	20,01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992
1884	201,292	1,123	144,703	4,50	56,43	8,88	5,03	19,10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	211,450	1,189	144,014	4,48	56,90	8,45	4,89	18,81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	209,269	1,198	148,955	4,46	61,85	8,54	4,86	18,83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	213,280	1,178	151,065	4,44	61,78	8,41	4,76	18,80	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	218,533	1,216	172,516	4,43	59,25	8,06	4,87	18,21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685
1889	236,002	1,353	178,904	4,46	56,39	8,16	5,00	18,73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,655
1890	250,947	1,387	180,503	4,45	56,43	8,44	4,80	18,57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616
1891	253,182	1,428	182,291	4,37	56,40	8,47	4,55	18,01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651
1892	274,611	1,597	172,590	4,37	55,54	8,65	4,32	18,06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522
1893	290,934	1,658	186,967	4,33	55,88	8,55	4,47	18,06	12,555	943	533	17,018	31,079	1,791
1894	313,382	1,746	182,303	4,25	56,48	8,65	4,33	17,92	13,332	986	631	16,731	31,680	1,728
1895	320,891	1,831	185,941	4,28	56,74	8,76	4,36	17,92	13,745	1,039	551	17,195	32,530	1,670

* Der Titel: „Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer“ wurde von 1878-1889 nach dem neuen Rechnungsschema umgearbeitet.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 686 Kilometer, sondern auch die Linien Brugg-Basel mit 58 und Koblenz-Stein mit 26 Kilometer. Die absolute und die durchschnittliche Bahnlänge dieses Betriebsnetzes betrug 770 Kilometer.

1. Ausgaben.

1894			1895		
Betriebene Bahnlänge 746 Kilometer			Betriebene Bahnlänge 770 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
555,288	50	3.94	I. Allgemeine Verwaltung	591,345	86 3 77
2,684,198	08	19.07	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,989,115	15 19.07
4,690,984	93	33.33	III. Expeditions- und Zugsdienst	5,029,634	06 32.07
4,416,058	77	31.88	IV. Fahrdienst	4,832,686	75 30.82
1,728,523	69	12.28	V. Verschiedene Ausgaben	2,237,469	53 14.27
14,075,053	97	100	Totalausgaben	15,680,251	35 100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres zeigt eine Vermehrung um Fr. 1,605,197. 38 Cts. Der Zugskilometer kostete vergleichsweise:

1893 1894 1895
Fr. 2. 77 Cts. Fr. 2. 59 Cts. Fr. 2. 67 Cts.

Die Erklärung zu der bezeichneten Mehrausgabe wird nachstehend bei den einzelnen Kapiteln gegeben.

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 36,057. 36 Cts., welche wesentlich durch vermehrte Sitzungsgelder des Verwaltungsrates und der verschiedenen Kommissionen, durch Gehalts erhöhungen und durch eine wegen Übertragung der Besorgung der elektrischen Sicherheits- und Beleuchtungseinrichtungen von der Dienstabteilung des Bahn-Oberingenieurs an die Telegraphen-Inspektion notwendig gewordene Personalvermehrung bei letzterer entstanden ist.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Dieser Titel weist eine Mehrausgabe von Fr. 304,917. 07 Cts. auf, welche begründet wird mit: Personalvermehrung, namentlich für Stellwerkanlagen, Wirkung der Personalausgaben auf den neuen Linien während des ganzen Jahres, Reduktion der Dienstzeit der Wärterfrauen und Ausrichtung der Stundengelder an Bahnwärter auch an dienstfreien Tagen, umfangreichere Erneuerung und Ergänzung der Beschotterung bei Anlass von Geleiseumbauten, Wiederherstellungsarbeiten infolge von Rutschungen am Landikoner Tunnel, welch letztere Kosten im Betrage von Fr. 34,896. 53 Cts. in der Gewinn- und Verlustrechnung zu Lasten der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung wieder ausgeglichen wurden. Ziemliche Mehrausgaben entstanden auch durch Erneuerung der Fussböden im Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Zürich, durch Anbringen von Auerbrennern in einer grössern Zahl von Bureaux, vermehrten Unterhalt des Inventars und durch grossen Schneefall: Die Räumung von Schnee und Eis hatte über Fr. 50,000 Mehrauslagen zur Folge. Für die Erneuerung des Oberbaues wurden Fr. 82,000. — mehr ausgegeben.

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

von Profil II	Eisenschienen auf Profil V	Stahlschienen und eiserne Schwellen	313 m
" "	" "	" "	840 "
" " S. N. B.	" "	" "	6510 "
		Übertrag	7663 m

Von Profil	V	Eisenschienen auf Profil V Stahlschienen und eiserne Schwellen								Übertrag	7663 m
" "	N. L.	"	"	"	V	"	"	"	"	11671	"
" "	II	"	"	"	V	"	"	"	"	128	"
" "	III	"	"	"	V	"	"	"	neue Holzschwellen	39	m
" "	V	"	"	"	V	"	"	"	"	40	"
" "	N. L.	"	"	"	V	"	"	"	"	20	"
" "	III	"	"	"	V	"	"	"	mit Belassung d. Holzschwellen	4292	"
" "	IV	"	"	"	V	"	"	"	"	8	"
" "	S. N. B.	"	"	"	V	"	"	"	"	16	"
" "	V	"	"	"	V	"	"	"	"	17	"
" "	N. L.	"	"	"	V	"	"	"	"	445	"
" "	II	"	"	"	V	Eisenschienen	"	"	"	467	"
" "	II	"	"	"	V	"	und neue	"	"	57	"
" "	III	"	"	"	V	"	"	"	"	36	"
" "	IV	"	"	"	V	"	"	"	"	41	"
" "	S. N. B.	"	"	"	V	"	"	"	"	23	"
" "	II	"	"	"	V	mittelg. Stahlschienen u. eis. Schwellen	"	"	"	25	"
" "	N. L.	"	"	"	V	"	"	"	"	151	"
" "	II	"	"	"	V	"	m. Belassg. d. Holzschwellen	"	"	24	"
" "	S. N. B.	"	"	"	V	"	"	"	"	433	"
" "	V	"	"	"	V	"	"	"	"	7	"
" "	V mgt. Stahlschienen	"	"	"	V	neue Stahlschienen u. eis. Schwellen	"	"	"	7	"
" "	V	"	"	"	V	"	"	"	neue Holzschwellen	3139	"
" "	V	"	"	"	V	"	"	"	Ersatz d. Holzschwellen	1025	"
" "	V	"	"	"	V	mgt.	"	"	durch Eisenschwellen	77	"

Zusammen Haupt- und Nebengeleise inkl. 69 Weichenverbindungen 29,851 m

(1894: 25,701 m)

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

Schienen vom Normalprofil V 796,359 m Geleise = 93.1 %

" von andern Profilen 59,357 m " = 6.9 %

Von den in den Hauptgeleisen liegenden Schienen von Profil V bestehen aus:

Stahlschienen 692,240 m = 86.9 %

Eisenschienen 104,119 m = 13.1 %.

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 428,143 m = 50.08 %.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 338,649.13 Cts. Dieselbe ist eine Wirkung der Personal-Vermehrung wegen Verkehrszunahme und Vermehrung der Züge auf dem alten Netz, sowie des Umstandes, dass die Personalauslagen auf den neuen Linien nun während eines vollen Jahres zur Geltung kamen, des eidgenössischen Schützenfestes, der Einrichtung elektrischer Beleuchtung im Bahnhof

Romanshorn, des Mehrkonsums von Gas und Wasser auf den grossen Bahnhöfen und des Mehrkonsums von Heizmaterial teils auf den neuen Linien, teils wegen der andauernden kalten Witterung zu Anfang des Jahres.

IV. Fahrdienst. Dieser Titel figuriert mit einer Mehrausgabe von Fr. 416,627. 98 Cts., wesentlich eine Folge der erheblichen Steigerung der Fahrleistungen, wie folgende Gegenüberstellung zeigt:

	1894.	1895.	Mehr.
	km	km	km
Streckendienst	5,870,918	6,357,702	486,784
Rangierdienst	1,044,840	1,114,410	69,570
Total	6,915,758	7,472,112	+556,354

Entsprechend dieser Mehrleistung waren die Personal- und Materialkosten grösser. Ausserdem ist auch der Durchschnittsverbrauch an Brennmaterial per Lokomotivkilometer gestiegen. Der Mehrverbrauch beträgt rund 7 1/2% und erklärt sich aus folgenden Ursachen: Das fortwährende Wachsen der Fahrleistungen nötigt die Verwaltung, immerfort eine erhebliche Zahl ungeübter Leute als Heizer einzustellen, welche die Behandlung des Feuers erst lernen müssen; aus dem gleichen Grunde müssen oft Heizer als Lokomotivführer verwendet werden, bevor sie im Führerdienst gründlich erfahren sind. Die vermehrte Einführung der Dampfheizung in den Personenzügen, der Luftbremse und die Zunahme des schwereren Personenwagenmaterials haben ebenfalls dazu beigetragen, den Durchschnittsverbrauch an Brennmaterial zu steigern. An der Vermehrung der Kosten des Traktionsdienstes im ganzen partizipieren endlich Gehaltserhöhungen und grösserer Brennmaterialverbrauch für Wagenbeheizung während der Frostperiode in den Monaten Januar/März 1895.

Zum Ausgaben-Kapitel „Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials“ verweisen wir auf das nachfolgende Kapitel „3. Werkstättebetrieb“.

V. Verschiedene Ausgaben. Die hauptsächlichsten Mehrausgaben auf diesem Kapitel gegenüber dem Vorjahr ergeben sich auf Titel A „Pacht- und Mietzinse“ mit Fr. 67,597. 84 Cts.; hievon entfallen Fr. 8,342. 18 Cts. auf Baukapitalzinse für Mitbenutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe und Bahnstrecken und Fr. 59,173. 08 Cts. auf Zinse für Rollmaterial infolge der auf Seite 54 des Geschäftsberichtes nachgewiesenen Zunahme des Durchlaufs fremder Wagen auf den Nordostbahnenlinien. Ein weiteres Plus von Fr. 52,900. 44 Cts. ergibt sich auf dem mit Fr. 124,624. 34 Cts. belasteten Kapitel V C 3 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“, da im Berichtsjahr eine Anzahl schwererer, zum Teil noch die Vorjahre betreffenden Haftpflichtfälle zum Austrag gelangten. Der die regulativgemässen Quote der Betriebsrechnung von Fr. 75,000. — Cts. übersteigende Betrag ist indessen unter Ziffer „7“ der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendung aus dem „Versicherungsfonds“ wieder in Einnahme gebracht (vide Spezifikation der „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ auf pag. 63 des Berichtes).

Die unter gleichem Kapitel eingestellten Fr. 254,535. 69 Cts. betreffen die laut II. Abrechnung der Jura-Simplonbahn per Ende 1894 im Berichtsjahr bezahlten Nordostbahn-Anteile an den Haftpflichtentschädigungen infolge der Unfälle bei Mönchenstein und Zollikofen, abzüglich einer Vergütung der Schweizerischen Centralbahn von Fr. 13,696. 46 Cts. auf Rechnung des Anteils der Gemeinschaftsbahnen an den bezüglichen Entschädigungen per Ende 1894; der fragliche Betrag ist jedoch unter Ziffer „8“ der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendung aus der „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ wieder in Einnahmen gebracht (vergleiche auch Beilage „4“ zu den Jahresrechnungen).

Eine Mehrausgabe von Fr. 75,169. 67 Cts. erzeugt auch Kapitel V C 6 „Steuern und Abgaben“. Dieselbe hat ihren Grund in der um Fr. 75,300. — Cts. erhöhten Konzessionsgebühr an den Bund pro 1894, da dieselbe Fr. 145,000 gegen Fr. 69,700. — Cts. im Vorjahr betrug.

Die unter Kapitel V C 8 „Verschiedenes“ als Verwendungen aus der „Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnungen“ eingestellten Fr. 60,000.— Cts. betrifft die Remuneration an die in der Generalversammlung vom 19. Juli 1894 nicht bestätigten Direktionsmitglieder und findet ihren Ausgleich durch eine entsprechende Einnahme unter Ziffer „8“ der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendung aus der genannten Reserve. (Vergleiche Beilage „4“ zu den Jahresrechnungen).

Die unter dem Titel V C 5 „Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen“ verausgabten Fr. 2054.— Cts. wurden durch die Verkehrsstörung anlässlich der Rutschungen vom 28. März 1895 beim Landikoner Tunnel zwischen Birmensdorf und Bonstetten veranlasst.

Diesen Mehrausgaben gegenüber weist das Kapitel V C 2 „Feuerversicherungen“ hauptsächlich wegen Reduktion der Gebäudeassekuranzprämie im Kanton Zürich von 1 0/00 auf 0,6 0/00 ein Minus von Fr. 2963. 57 Cts., Kapitel V C 7 „Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke“ ein solches von Fr. 5148. 83 Cts. aus.

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

	1894	1895
Übertrag vom Vorjahr	139 Fälle	108 Fälle
Neu hier angebracht	1,898 "	2,212 "
Von fremden Bahnen überwiesen	806 "	838 "
	Total	3,158 Fälle
Erledigt wurden im Berichtsjahre	2,735 "	2,998 "
Unerledigt blieben	108 Fälle	160 Fälle

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

Fr. 53,968. 33 Cts. Fr. 49,562. 22 Cts.

Davon sind abzurechnen an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös von beschädigten und unbezogenen Gütern

Fr. 36,545. 77 " " 15,672. 76 "

Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von gegenüber der reklamierten Summe von

Fr. 17,422. 56 Cts. Fr. 33,889. 46 Cts.

Fr. 123,775. — Cts. Fr. 143,845. — Cts.

An den Bruttoausgaben partizipieren:

a) Gänzlicher Verlust	Fr. 4,340. 39 Cts.	Fr. 11,293. 86 Cts.
b) Beschädigungen	" 43,672. 31 "	" 29,406. 97 "
c) Verspätungen	" 5,965. 63 "	" 8,861. 39 "
	Total	Fr. 49,562. 22 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

a) Getreide	Fr. 2,074. 05 Cts.	Fr. 2,076. 70 Cts.
b) Mehl	" 1,237. 86 "	" 2,925. 04 "
c) Wein	" 3,762. 82 "	" 7,765. 12 "
	Übertrag	Fr. 7,074. 73 Cts.
		Fr. 12,766. 86 Cts.

	Übertrag	Fr.	7,074. 73 Cts.	Fr.	12,766. 86 Cts.
d) Sprit und Öl	.	"	3,019. 59	"	3,331. 47
e) Kolonialwaren	.	"	12,112. 77	"	7,115. 54
f) Eisenwaren	.	"	3,941. 99	"	4,653. 68
g) Baumwollwaren	.	"	18,902. 28	"	11,749. 59
h) Holzwaren	.	"	1,988. 18	"	2,601. 29
i) Glaswaren	.	"	1,405. 82	"	1,404. 89
k) Diverse	.	"	4,941. 62	"	5,572. 20
l) Personenverkehr	.	"	581. 35	"	366. 70
Total		Fr.	53,968. 33 Cts.	Fr.	49,562. 22 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahre wurden 4 Personenzugslokomotiven der Serie A²T Compound (Nr. 71—74), 4 Schnellzugslokomotiven der Serie A³T (Nr. 189—192) und 4 Güterzugslokomotiven der Serie C³T (Nr. 373—376) dem Betriebe übergeben; es waren somit zu Ende des Berichtsjahres 204 Stück vorhanden, d. h. 12 Stück mehr als im Vorjahr.

Leistungen. Von diesen Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 173 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 153, wovon 123 im Strecken- und 30 im Rangierdienst. Jene 173 Lokomotiven haben im ganzen 7,472,112 Kilometer, nämlich im Fahrdienst*) 6,357,702 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 km berechnet) 1,114,410 zurückgelegt. (1894: 6,915,758 Kilom.), wovon 5,870,918 im Fahr- und 1,044,840 im Rangierdienst.)

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 14 Lokomotiven.

*) Die vom 1. Januar bis 31. Januar und vom 1. Juli bis 31. Dezember durch Lokomotiven der V. S. B. in den Schnellzügen 73 und 78 ausgeführten Kilometer (27,979) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso nicht 463 Kilometer, die durch die Lokomotiven anderer fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn zurückgelegt worden sind.

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-fahrtens-Kilometer	Total der Kilometer
Stamm-Netz . . .	Schnell- und Personenzüge	2,912,876	24,190	2,937,066	347,812	4,572,940	12,782	43,499	4,629,221
	Gemischte Züge	320,906	—	320,906					
	Güterzüge	703,839	263,317	967,156					
	Total	3,937,621	287,507	4,225,128					
Altstetten-Zug -Luzern	Schnell- und Personenzüge	386,998	2,555	389,553	29,857	565,537	—	2,590	568,127
	Gemischte Züge	—	—	—					
	Güterzüge	115,339	30,788	146,127					
	Total	502,337	33,343	535,680					
Bötzbergbahn . . .	Schnell- und Personenzüge	281,862	5,315	287,177	40,913	672,060	—	599	672,659
	Gemischte Züge	53,386	—	53,386					
	Güterzüge	224,650	65,934	290,584					
	Total	559,898	71,249	631,147					
Koblenz-Stein . . .	Schnell- und Personenzüge	76,299	314	76,613	888	112,777	—	—	112,777
	Gemischte Züge	19,075	—	19,075					
	Güterzüge	16,044	157	16,201					
	Total	111,418	471	111,889					
Stadelhofen - Rapperswil	Schnell- und Personenzüge	210,240	5,099	215,339	13,350	279,035	—	518	279,553
	Gemischte Züge	—	—	—					
	Güterzüge	44,316	6,030	50,346					
	Total	254,556	11,129	265,685					
Etzweilen-Schaffhausen	Schnell- und Personenzüge	58,485	119	58,604	—	78,929	—	30	78,959
	Gemischte Züge	12,115	—	12,115					
	Güterzüge	8,188	22	8,210					
	Total	78,788	141	78,929					
Führung der Arlbergzüge		13,553	—	13,553	—	13,553	—	—	13,553
Aushilfe an schweizerische Bahnen . . .		1,333	686	2,019	610	2,629	23	201	2,853
Total 1895		5,459,504	404,526	5,864,030	433,430	6,297,460	12,805	47,437	6,357,702
1894		5,043,016	387,583	5,430,599	375,717	5,806,316	18,017	46,585	5,870,918
plus 1895		416,488	16,943	433,431	57,713	491,144	—	852	486,784
minus „		—	—	—	—	—	5,212	—	—

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

	1894.	1895.
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr. 57,613,630	Kgr. 64,942,770
" " Tannenholz	Ster 1,501	Ster 1,633
Totalverbrauch (1 Ster Tannenholz zu 400 Kgr.		
Steinkohlen berechnet)	Kgr. 58,214,030	Kgr. 65,595,970
Verbrauch an Schmiermaterial	" 100,341	" 116,967
Kosten des Brennmaterials	Fr. 1,461,997.80 Cts.	Fr. 1,656,327.49 Cts.
" " per 100 Kilogramm	" 2.51 "	" 2.52 "
" " Schmiermaterials	" 41,966.— "	" 48,260.13 "
" " per 1 Kilogramm	Cts. 41,82	Cts. 41,26
" " Putzmaterial, Beleuchtung, Ver- packung, Wasserpumpen und Streusand .	Fr. 74,549.20 "	Fr. 80,777.04 "
Erneuerungs- und Reparaturkosten	" 524,255.26 *"	" 515,912.37 *"
Totalkosten	" 2,102,768.26 *"	" 2,301,277.03 *"

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

	1894.	1895.
Verbrauch an Brennmaterial	Kgr. 7,297,000	Kgr. 7,684,950
" " Schmiermaterial	" 18,154	" 20,367
Kosten des Brennmaterials	Fr. 183,258.15 Cts.	Fr. 194,048.38 Cts.
" " Schmiermaterials	" 7,592.61 "	" 8,403.35 "
" " für Putzmaterial, Beleuchtung, Ver- packung, Wasserpumpen und Streusand .	" 9,720.39 "	" 10,189.38 "
Erneuerungs- und Reparaturkosten	" 64,496.15 *"	" 67,165.81 *"
Totalkosten	" 265,067.30 *"	" 279,806.92 *"

Wagen. Bestand. Personenwagen. Im Berichtsjahre wurden 3 baufällige Personenwagen (A Nr. 1—3) vom Inventar abgeschrieben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1895 vorhanden:

578 Stück mit 1335 Achsen und 24,304 Sitzplätzen.

1894: 581 " " 1341 " " 24,345 "

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurden 9 gedeckte und 2 offene alte und ausrangierte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben; es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2902 Stück mit 5806 Achsen und einer Tragfähigkeit von 33,150 Tonnen.

1894: 2913 " " 5828 " " " 33,265 "

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*.

* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfzylindern, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 61,529.30 Cts. (1894: Fr. 99,299.76 Cts.) inbegriffen.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) auf eigenen Linien:

	1894.	1895.
Personenwagen	37,703,616	39,162,883
Gepäck- und Güterwagen	25,098,175	62,801,791
	<hr/>	<hr/>
b) auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	7,080,049	5,130,646
Gepäck- und Güterwagen	46,361,396	53,441,445
	<hr/>	<hr/>
Total:	116,243,236	113,709,197

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen :	5,871,736	7,932,158
Gepäck- und Güterwagen	62,117,388	64,571,287
Schweizerische Bahnpostwagen	6,023,602	74,012,726

3. Von Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn:

136,814,517

144,851,876

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahre auf 19,538.5 Kgr., wofür Fr. 4,362.43 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 18,736,9 Kgr. mit einer Ausgabe von Fr. 4,060.06 Cts. im Vorjahr. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 7414 Achsenkilometer zurückgelegt (1894: 7302).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 486,727. 28 Cts. (1894: Fr. 433,860. 04 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 7,847. 28 Cts. (1894: Fr. 2,775. 88 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen- und Güterwagen u. s. w. verwendeten Fr. 122,304. 29 Cts. (1894: Fr. 64,414. 70 Cts.), sowie die für neue Installationen und den Umbau von 20 Personenwagen verausgabten Fr. 60,814. 43 Cts.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst						Rangierdienst	
	A ² , A ² T und B ² T	A ³ u. A ³ T	B ³ T, C ² T u. C ³ T	E ² u. F ³	Total		1894	1895
					1894	1895		
a) Stand und Leistungen.								
Zahl der Lokomotiven	81	34	54	5	163	174	29	30
Zurückgelegte Wegstrecke								
mit Bahnzügen Km.	3,152,210	1,386,836	1,641,780	116,634	5,806,065	6,297,460		
im Materialtransport "	2,856	824	9,119	6	18,017	12,805		
in Leerfahrten "	22,307	3,529	20,647	954	46,836	47,437		
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	3,177,373	1,391,189	1,671,546	117,594	5,870,918	6,357,702	797,724	836,970
" Rangierkilom. der Zugslokom.	137,550	47,364	83,670	8,856			247,116	277,440
Total Lokomotivkilometer :	3,314,923	1,438,553	1,755,216	126,450			1,044,840	1,114,410
(exkl. Rangierkilom. 1895)	8,705.1	3,811.4	4,579.5	322.1				
Im täglichen	9,081.9	3,941.2	4,808.8	346.4				
Durchschnitt	7,508.0	3,810.4	4,465.5	300.7	16,084.5			
(exkl. 1894)	7,808.4	3,930.1	4,693.8	329.3			2,862.2	
Beförderte Wagenachsenkilometer . .	56,247,484	34,155,922	52,258,335	1,375,276	**136,035,928	**114,037,017		
per Fahrkilometer (exklusive 1895)	17.70	24.55	31.26	11.69		***22.704		
Rangierkilometer) (1894)	17.66	22.95	33.33	12.56	***23.241			
b) Kosten des Brennmaterials.								
Verbrauch im ganzen	26,771,294	15,389,546	19,809,692	882,626	55,862,683	62,853,158	*9,648,347	*10,427,762
(exkl. Rangierkilom. Kg.)	27,925,696	15,925,871	20,797,121	947,282				
Verbrauch p. Lokom.-Kilom.	8.4256	11.0621	11.8511	7.5057		9.8861		9.3572
(exkl. 1895)	8.4242	11.0707	11.8487	7.4913				
(exkl. 1894)	8.1491	9.8880	11.686	6.6612	9.151			
Kosten im ganzen	675,987.10	388,592.90	500,203.55	22,286.70	1,402,945.65	1,587,070.25		
(exkl. Rangier-Km. Fr.)	705,136.27	402,135.35	525,136.58	23,919.29			*242,310.30	*263,305.62
Kosten per Lokom.-Kilom.	21.2750	27.9324	29.9246	18.9522		24.9629		23.6273
(exkl. 1895)	21.2715	27.9541	29.9186	18.9160				
(exkl. 1894)	20.4657	24.8329	29.3485	16.7290	23.8965			
Kosten für Beleuchtg., Reinigungsmat., Verpackung, Wasserpumpen und Streusand	20.4579	24.8280	29.3406	16.7149			23.1911	
c) Übrige Unterhaltskosten.								
Verbrauch an Schmiermat.	52,512	25,575	32,258	1,733	96,288	112.078		
(exkl. Rangier-Km. Kg.)	54,785	26,446	33,872	1,864			*22.207	*20.367
Verbrauch p. Lokom.-Kilom.	0.016527	0.018383	0.019298	0.014737		0.017629		
(exkl. 1895)	0.016527	0.018384	0.019298	0.014741				
(exkl. 1894)	0.015773	0.016470	0.017445	0.015695	0.016401			0.018276
Kosten des Schmierm.	21,666.25	10,552.15	13,309.52	715.03	40,270.90	46,242.95	0.021254	
(exkl. Rangier-Km. Fr.)	22,604.08	10,911.52	13,975.45	769.08			*9,287.71	*10,420.53
Kosten per Lokom.-Kilom.	0.6819	0.7585	0.7962	0.6080		0.7273		0.9350
(exkl. 1895)	0.6819	0.7585	0.7962	0.6082				
(exkl. 1894)	0.6596	0.68885	0.7296	0.6564	0.6859			
Kosten für Beleuchtg., Reinigungsmat., Verpackung, Wasserpumpen und Streusand	0.6595	0.68882	0.7295	0.6562		0.8889		
d) Total.								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmat., Beleuchtg., Verpackg., Wasserpumpen und Streusand, sow. für Erneuerung u. Reparaturen	975,663.16	520,648.91	674,747.89	33,880.82	2,017,413.50	2,204,940.78	*350,422.06	*376,143.17
(exkl. Rangier-Km. Fr.)	1,017,785.33	538,687.42	708,417.52	36,386.76				
Kosten per Lokom.-Kilom.	7.5322	7.5164	8.4284	8.0339		7.7737		
(exkl. 1895)	7.5822	7.5163	8.4284	8.0339				7.9728
(exkl. 1894)	7.4030	8.5215	10.5846	7.9671	8.5618			
Kosten p. Wagenachsenkilom.	7.4066	8.5215	10.5846	7.9671			8.2397	
(exkl. Rangierkilom.)	1895	1.73	1.52	1.29	2.46	1.53		
(exkl. Rangierkilom.)	1894	1.68	1.52	1.25	2.11	1.48	Fr. 960.06	Fr. 1030.53

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

** In diesen Ziffern sind die durch Lokomotiven der V. S. B. beförderten Wagenachsenkilometer: 1894 = 778,589; 1895 = 814,859 nicht inbegriffen.

*** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N. O. B. Lokomotiven auf der V. S. B. (Ziegelbrücke-Sargans) ausgeführten Kilometer nicht berücksichtigt.

Für jeden einzelnen Tag:

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	A. Stand und Leistungen.													
	Anzahl der Achsen			Sitzplätze der Wagen			Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert							
	im einzelnen			im ganzen			Personen-gewicht	Eigen-gewicht der Wagen	Bruttolast					
	I.	II.	III.	Klasse	Klasse	Klasse			im ganzen	per Bahnkilo-meter	per Achsen-kilometer			
1895	49	81	448	578	1335	1,237	7,318	15,749	24,304	18,003,754	225,005,810	243,009,564	315,595	5.159
1894	49	81	451	581	1341	1,377	7,387	15,581	24,345	16,985,307	208,563,785	225,549,092	302,336	5.176

B. Unterhaltskosten.

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	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für Material	Kosten per Achsen- kilometer
		Franken	Centimes				Schmiere	Aus- gaben			
1895	44,293,529	211,719.89	0.478	2.2454	47,095,041	6,352	1,418.24	0.1348	0.0030	81,801.13	0.173
1894	44,783,665	208,302.01	0.465	2.360	43,575,352	5,968	1,293.13	0.1369	0.0029	72,426.48	0.166

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl						Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert						
	Gepäckwagen		Güterwagen		Totalzahl		Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh		Eigen-gewicht der Wagen		Bruttolast		
	vierrädrige	sechsrädrige	vierrädrige	vierrädrige	der Wagen	der Achsen	Tragkraft der säml. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	im ganzen	per Bahn-kilomtr.	per Achsen-kilomtr.	
1895	81	2	2,819	2,902	5,806	33,150	3.226	5.709	162,984,812	322,453,339	485,438,151	630,439	4.966
1894	81	2	2,830	2,913	5,828	33,265	3.2231	5.7084	155,559,348	306,996,024	462,555,372	620,047	4.961

B. Unterhaltskosten.

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	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffnis per Achsen-kilometer	
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Schmiere	Ausgaben
1895	69,415,668	275,007.39	0.396	2.1340	97,756,835	13,186.5	2,944.19	0.1848	0.0030
1894	71,459,571	225,558.03	0.315	1.857	93,239,165	12,769	2,766.93	0.1369	0.0029

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.		1893	1894	1895
Während des ganzen Jahres betriebene Länge 1893: 717 Kilometer im Durchschnitt.				
1894: 748				
1895: 770				
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer . . . Fr.	19,455.84	18,867.36	20,363.96
" Zugskilometer . . . "		2.77	2.59	2.67
" Nutzkilometer . . . "		2.59	2.42	2.49
" Lokomotivkilometer . . . "		2.54	2.39	2.46
" Wagenachskilometer . Cts.		10.92	10.28	10.82
I. Allgemeine Verwaltung	" Bahnkilometer . . . Fr.	733.31	744.35	767.98
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	" " " "	3,993.57	3,598.12	3,881.97
III. Expeditions- und Zugsdienst	" " " "	6,005.62	6,288.18	6,531.99
IV. Fahrdienst:				
Im ganzen	" Bahnkilometer . . . "	6,462.10	5,919.65	6,276.22
" Zugskilometer . . . Cts.		92.15	81.52	82.41
" Nutzkilometer . . . "		85.81	76.06	76.74
" Lokomotivkilometer . . . "		84.45	75.22	76.01
" Wagenachskilometer . . . "		3.63	3.23	3.34
A. Personal	" Zugskilometer . . . "	25.35	25.41	25.53
" Nutzkilometer . . . "		23.60	23.76	23.77
" Lokomotivkilometer . . . "		23.23	23.50	23.54
" Wagenachskilometer . . . "		0.99	1.01	1.03
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	" Zugskilometer . . . "	33.91	34.17	35.54
" Nutzkilometer . . . "		31.57	31.96	33.10
" Lokomotivkilometer . . . "		31.07	31.61	32.78
" Wagenachskilometer . . . "		1.34	1.36	1.44
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	" Zugskilometer . . . "	32.31	21.22	20.73
" Nutzkilometer . . . "		30.08	19.85	19.31
" Lokomotivkilometer . . . "		29.60	19.63	19.13
" Wagenachskilometer . . . "		1.27	0.84	0.84
D. Sonstige Ausgaben	" Zugskilometer . . . "	0.58	0.52	0.61
" Nutzkilometer . . . "		0.56	0.49	0.56
" Lokomotivkilometer . . . "		0.55	0.48	0.56
" Wagenachskilometer . . . "		0.03	0.02	0.03
V. Verschiedene Ausgaben	" Bahnkilometer . . . Fr.	2,261.24	2,317.06	2,905.80

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 60 und 61). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung teils undurchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben auch die 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:

		1893	1894	1895
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues . per Bahnkilometer . Fr.		1,154.85	928.45	1,006.98
" Nutzkilometer . Cts.		15.33	11.83	12.31
" Lokomotivkilometer . "		15.09	11.80	12.20
" Wagenachskilometer . "		0.65	0.51	0.53
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	" Bahnkilometer . Fr.	794.51	310.73	279.88
" Nutzkilometer . Cts.		10.55	8.99	8.42
" Lokomotivkilometer . "		10.88	8.85	8.39
" Wagenachskilometer . "		0.44	0.17	0.15
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzins (Passivzinsen)	" Bahnkilometer . Fr.	1,444.69	1,460.94	1,503.19
" Nutzkilometer . Cts.		19.19	18.77	18.38
" Lokomotivkilometer . "		18.69	18.56	18.20
" Wagenachskilometer . "		0.81	0.79	0.80
C. Sonstige Ausgaben. (Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung)	" Bahnkilometer . Fr.	—	—	408.49
" Nutzkilometer . Cts.		—	—	4.90
" Lokomotivkilometer . "		—	—	4.94
" Wagenachskilometer . "		—	—	0.21
Im ganzen	" Bahnkilometer . Fr.	3,394.05	2,700.12	3,198.54
" Nutzkilometer . Cts.		45.07	34.69	39.10
" Lokomotivkilometer . "		44.96	34.31	38.73
" Wagenachskilometer . "		1.90	1.47	1.69

		1893	1894	1895
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	Kilometer	717	746	770
<i>a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:</i>				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.2679	4.1215	3.9487
" " " " "	Personenwagenachsen	7.2083	7.4088	6.8769
" " " " "	Gepäck- und Güterwagenachsen	32.6905	31.6906	29.8154
" " " " " im ganzen	Wagenachsen	39.8988	39.0994	36.4928
" " " " "	Sitzplätze	134.0119	134.5501	124.6359
" " " " "	Tonnen Tragkraft	185.8511	179.1049	170.231
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.2343	0.2426	0.253
" " " " "	Personenwagenachsen	1.688	1.7976	1.741
" " " " "	Gepäck- und Güterwagenachsen	7.659	7.689	7.550
" " " " " im ganzen	Wagenachsen	9.347	9.486	9.292
" " " " "	Sitzplätze	31.400	32.652	31.616
" " " " "	Tonnen Tragkraft	43.516	43.455	43.110
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.591	18.164	18.154
" " " " " Gepäck- und Güterwagenachse fallen	Tonnen Tragkraft	5.6852	5.6516	5.709
<i>b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:</i>				
1. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	38,347	38,208	38,319
" " " " "	" Tag " "	105.06	104.68	104.99
Im Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	" Jahr " "	47,705	44,476	44,773
" " " " "	" Tag " "	130.69	121.85	123
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	" Jahr " "	55,981	52,891	51,689
" " " " "	" Tag " "	153.37	144.90	142
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt	" Jahr " "	35,413	36,029	37,147
" " " " "	" Tag " "	97.02	96.24	102
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		23.30	23.22	22.703
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer	Centimes	8.94	8.56	7.77
" " " " " Zugskilometer	"	9.74	9.25	8.42
" " " " " Wagenachsenkilometer	"	0.38	0.36	0.34
Verbrauch an Steinkohlen	Kilogr.	9.4832	9.5151	9.8861
" " " " " Zugskilometer	"	10.3376	10.2867	10.7182
" " " " " Wagenachsenkilometer	"	0.4084	0.4106	0.4364
" " " " " Schmiermaterial	Kilogr.	0.0157	0.0164	0.0176
" " " " " Zugskilometer	"	0.0172	0.0177	0.0191
" " " " " Wagenachsenkilometer	"	0.00067	0.00070	0.0007
Kosten des Brennmaterials	Centimes	23.6227	23.8965	24.9629
" " " " " Zugskilometer	"	25.7510	25.8340	27.0640
" " " " " Wagenachsenkilometer	"	1.0174	1.0313	1.1019

			1893	1894	1895
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer	Centimes		0.6614	0.6859	0.7273
,, Zugskilometer	„		0.7210	0.7415	0.7886
,, Putzmaterials per Lokomotivkilometer	Centimes		1.183	1.218	1.216
,, Zugskilometer	„		1.290	1.317	1.319
,, für Reparaturen, sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:					
per Bahnkilometer	Franken	2,632.80	2,704.30	2,863.56	
,, Lokomotivkilometer	Centimes	34.40	34.86	34.67	
,, Zugskilometer	„	37.50	37.14	37.60	
,, Wagenachsenkilometer	„	1.48	1.48	1.53	
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:					
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	15,931	16,241	15,714	
und zwar jede Personenwagenachse	„	32,863	33,395	33,030	
,, Gepäck- und Güterwagenachse	„	12,202	12,299	11,775	
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von:					
Personenwagenachsen	„	145.52	160.03	167.56	
Gepäck- Güter- und Bahnpostwagenachsen	„	342.54	342.42	347.83	
Gesamtwagenachsen	„	488.06	502.46	515.39	
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen					
auf Nordostbahnwagen	Prozente	45.82	45.90	45.40	
,, fremde Wagen	„	54.18	54.09	54.59	
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer	Centimes	0.0031	0.0029	0.0030	
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	765.35	581.58	632.11	
,, Wagenachse Ende Jahr	„	81.87	61.30	68.02	
,, Wagenachsenkilometer	Centimes	0.507	0.373	0.428	
d) Ausnutzung der Wagen:					
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen					
durchschnittlich besetzt	Prozente	29.17	28.61	27.98	
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	Prozente	34.59	34.28	34.84	

3. 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	
1878	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	4,286	
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	
1895	770	651	117	768	1,502	1,263	1,007	110	3,882	5,807	725	6,532	

Bemerkungen:

¹⁾ 1879—1888 Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien in der Rubrik „Unterhalt der Bahn“ inbegriffen.

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

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

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

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben-Betreffnis per	
Personal	Fahrdienst					Verschiedene Ausgaben				Im ganzen	Loko-motiv-kilometer	Wagen-achs-kilometer
	Material-verbrauch	Unterhalt des Roll-materials	Erneuerung des Roll-materials	Sonstige Ausgaben	Total	Pacht- und Mietzinse	Sonstige Ausgaben	Verwendungen aus Spezialfonds	Total		Fr.	Cts.
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	12,888	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
1,944	2,707	1,299	280	46	6,276	1,503	994	409	2,906	20,364	2,46	10,82

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahr.

	1894		1895		Mehr resp. weniger gegenüber 1894	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransports	20,971,950	10	22,315,876	96	+ 1,343,926	86
Verschiedene Einnahmen	1,144,214	39	1,145,399	70	+ 1,185	31
Betriebsausgaben	22,116,164	49	23,461,276	66	+ 1,345,112	17
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	12,118,589	97	13,635,894	66	+ 1,517,304	69
oder: 1894 1895	9,997,574	52	9,825,382	—	— 172,192	52
In Prozenten der Bruttoeinnahmen	45,20 %		41,88 %			
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge 686 Kil.)	Fr. 15,102.08		Fr. 14,322.71			
" Zugkilometer	2.12	"	1.92			
" Nutzkilometer	1.98	"	1.78			
Ertrag verfügbarer Kapitalien	536,285	37	418,306	94	— 117,978	43
Hiezu:	—	—	70,000	—	+ 70,000	—
a) 1% Agio auf dem 3½% 7 Millionen-Anleihen vom 15. Juni 1895	—	—	2,294,470	—	+ 2,294,470	—
b) Aufgeldertrag aus der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahre 1895	580,090	55	467,188	09	— 112,902	46
Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien .	208,734	77	28,181	38	+ 180,553	39
Ertrag von Nebengeschäften	1,213,268	01	1,207,590	01	— 5,678	—
Zuschüsse aus den Spezialfonds	—	—	2,969,210	82	+ 2,969,210	82
Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	6,562	50	39,375	—	+ 32,812	50
Betriebs-Subventionen	56,167	51	292,066	13	+ 235,898	62
Aus sonstigen Quellen	12,181,213	69	17,555,407	61	+ 5,374,193	92
Davon kommen in Abzug:	48,042	34	27,355	59	— 20,686	75
Konto-Korrentzinse und Provisionen	—	—	12,029	07	+ 12,029	07
Hiezu:	—	—	59,231	15	+ 59,231	15
a) Emissionskosten des 3½% 7 Millionen-Anleihens v. 15. Juni 1895	35,214	51	77,369	64	+ 42,155	13
b) Kosten der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahre 1895	1,100,000	—	1,100,191	59	+ 191	59
Abschreibungen	—	—	2,364,470	—	+ 2,364,470	—
Einlage in die Spezialfonds	119,219	98	2,482,177	52	+ 2,362,957	54
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,302,476	83	6,122,824	56	+ 4,820,347	73
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	10,878,736	86	11,432,583	05	+ 553,846	19
Reinertrag des eigenen Netzes	837,237	13	820,235	83	— 17,001	30
Hiezu kommt ferner:	11,715,973	99	12,252,818	88	+ 536,844	89
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	723,141	37	926,514	52	+ 203,373	15
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	12,439,115	36	13,179,333	40	+ 740,218	04
Total	5,559,354	17	5,777,013	68	+ 217,659	51
Hievon sind erforderlich:	120,000	—	120,000	—	—	—
Für Verzinsung der Anleihen:	296,425	—	334,303	55	+ 37,878	55
a) Hypothekarankleihen auf das alte Netz von Fr. 145,837,500 .	5,975,779	17	6,231,317	23	+ 255,538	06
b) Hypothekarankleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000	6,463,336	19	6,948,016	17	+ 484,679	98
c) Subventionsdarleihen	590,000	—	610,000	—	+ 20,000	—
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	146,821	67	152,327	48	+ 5,505	81
Verwendet für Amortisationen	736,821	67	762,327	48	+ 25,505	81
" " ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hülfskasse zur Amortisation des Defizits	5,726,514	52	6,185,688	69	+ 459,174	17
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:

Der Titel „Verschiedene Einnahmen“ weist ein Mehrertragnis von wenigen Fr. 1,185. 31 Cts. auf; während die Pacht- und Mietzinse für die von dritten Verwaltungen mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken, sowie für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte, einen Mehrertrag von Fr. 25,565. 60 Cts. lieferten, ergab sich infolge der geringern Fahrleistungen unseres Wagenparks auf fremden Bahnen eine Mindereinnahme von Fr. 24,927. 14 Cts.; die übrigen Positionen erzeigen nur unerhebliche Differenzen gegenüber dem Vorjahr.

Nach Abzug der Fr. 27,355. 59 Cts. betragenden Konto-Korrentzinse und Provisionen lieferten die verfügbaren Kapitalien einen Ertrag von Fr. 390,951. 35 Cts. gegen Fr. 488,243. 03 Cts. im Vorjahr. Der Einnahmenausfall von Fr. 97,291. 68 Cts. hat seinen Grund in der vermehrten Inanspruchnahme der verfügbaren Mittel für Bauzwecke. Die unter dem gleichen Titel der Gewinn- und Verlustrechnung als Einnahmen erscheinenden Fr. 2,364,470. — Cts. (Fr. 70,000 Agio auf dem 31/2% 7 Millionen-Anleihen vom 15. Juni 1895 und Fr. 2,294,470. — Cts. Aufgeldertrag aus der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien) sind in dem Ausgabentitel „Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ wieder ausgeglichen. Diese Posten, wie auch ähnliche derartige Übertragungen, wie die Emissionskosten des 31/2% 7 Millionen-Anleihens vom 15. Juni 1895 und die Konversionskosten der Prioritätsaktien in Stammaktien, wurden nur deshalb in das „Soll“ und „Haben“ der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt, weil s. Z. das Eisenbahndepartement verlangt hatte, dass alle Veränderungen auf den Separatfonds durch die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen werden müssen.

Die Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 112,902. 46 Cts. niedriger, da infolge der durchgehenden Betriebseröffnung der Rechtsufrigen Zürichseebahn mit 1. Oktober 1894 eine Verzinsung der bezügl. Bauverwendungen für das Berichtsjahr ganz entfällt und mit 2. April 1895, d. h. dem Tage der durchgehenden Betriebseröffnung der Linie Etzweilen-Schaffhausen auch die Verzinsung für das erst mit letzterem Tage vollendete Teilstück Feuerthalen-Schaffhausen aufgehört hat.

Die Ergebnisse des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee sind in Abschnitt E des Berichtes (pag. 68) näher erörtert.

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. 775,370. 62 Cts.
ab: Ausgaben für Altstetten-Zug-Luzern	„ 66,544. 90 „
	Fr. 708,825. 72 Cts.
„ IV C. b: Erneuerung des Rollmaterials . . .	„ 215,512. 80 „
Gewinn- und Verlustrechnung 3 a: Anteil an der Oberbauerneuerung der Bötzbergbahn	„ 31,212. 73 „
„ „ „ 3 b: Anteil an derjenigen der Aarg. Südbahn . . .	„ 43,778. 95 „
„ „ „ 6: Reparaturen an Bodenseebooten	„ 18,325. 12 „
	Übertrag Fr. 1,017,655. 32 Cts.

Übertrag Fr. 1,017.,655. 32 Cts.

Gewinn- und Verlustrechnung 3: (Ausgaben) Reparaturen, Ab-	
schreibungen u. s. w. auf	
den Zürichseebooten . . . ,	35,193. 37 "
	Fr. 1,052,848. 69 Cts.

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

Betriebsrechnung II B. b: Erneuerung des Oberbaus (wie umstehend) " 66,544. 90 "

3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.

Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei	
den Hülfs geschäften	Fr. 25,284. 91 Cts.
" Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials "	8,296. 45 "
" " V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im	

Bahnbetrieb " 124,624. 34 "

Gewinn- und Verlustrechnung, Einn. 6 und bezw. 3 Ausgaben:

Entschädigungen für Unfälle	
bei den Nebengeschäften	935. 11 "
" 6: Schädigungen von Dampf-	
booten auf dem Bodensee	4,055. 61 "

Fr. 163,196. 42 Cts.

ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den
Versicherungsfonds " 75,000. — "

" 88,196. 42 "

Zusammen Fr. 1,207,590. 01 Cts.

Über die Zuwendungen aus der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung im Betrage von Fr. 2,969,210. 82 Cts. enthält „Beilage 4“ zu den Jahresrechnungen die detaillierten Angaben.

Die unter Betriebs-Subventionen ausgewiesene Mehreinnahme von Fr. 32,812. 50 Cts. gegenüber dem Vorjahr röhrt daher, dass in letzterem nur die auf die ersten zwei Betriebsmonate November und Dezember 1894 entfallenden $\frac{2}{12}$ der vertraglichen Betriebssubvention der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen zur Verbuchung gelangten, während im Berichtsjahr eine volle Jahresquote von Fr. 39,375. — Cts. in Einnahme gestellt ist.

Das Plus auf den Einnahmen aus sonstigen Quellen ergiebt sich mit Fr. 175,531. 42 Cts. aus der Zuwendung des Liquidationssaldo des Liegenschaftenkonto Enge, worüber bereits unter Abschnitt III, Ziffer VI Erwähnung gethan ist, ferner mit Fr. 55,218. 91 Cts. Zuwendung aus der Bilanzpost „Zu amortisierende Verwendungen“ als hälftiger Anteil der Nordostbahn an der mit Bewilligung des schweiz. Eisenbahndepartements auf Amortisationskonto getragenen Abschreibung von zwei ausgewechselten Brückenkonstruktionen auf der Bötzbergbahn. Schliesslich resultiert eine weitere Einnahme von Fr. 7,539. 80 Cts. aus dem Ertrag der Subvention an die Gotthardbahn pro 1894, während der Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftenkonto der Nordostbahn Fr. 4,936. 03 Cts. hinter demjenigen des Vorjahres zurückgeblieben ist.

Die unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten:

a) Fr. 12,029. 07 Cts. Emissionskosten des 3½%igen 7 Millionen-Anleihens vom 15. Juni 1895;
b) „ 59,231. 15 „ Kosten der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahre 1895 finden ihren Ausgleich durch die bereits vorstehend erwähnten, in „Beilage 4“ zu den Jahresrechnungen spezifizierten Zuwendungen aus der „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.“

Die für Abschreibungen am Baukonto zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Fr. 77,369. 64 Cts. betreffen die Minderwerte für folgende aufgegebene Bauten:

Ehemaliger Spritkeller, zwei Drehscheiben beim Säureschuppen, Wagenremise an der Langstrasse (Assek.-Nr. 778), abgetragene Teile der Wagenremisen (Assek.-Nr. 751 und 752) im Rangierbahnhof, Tunnelwasserleitung im und Wärterbude auf dem abgetragenen Winterthurerdamm, alles in Zürich, auf verschiedenen Stationen ausgefallene elektrische Signalscheiben, Aufzug- und Rückstellvorrichtungen, sowie Drahtleitungen, mechanischer Signalscheiben und Weichenböcke, infolge Erstellung von Centralanlagen. Dasselbe infolge Erstellung von Blockanlagen auf verschiedenen Strecken, Umstellvorrichtungen der Abschlusssignale in Schaffhausen gegen Dachsen und in Aarau gegen Schönenwerd, zurückgezogene Gasbeleuchtungsbestandteile in Aarau wegen Einrichtung der elektrischen Beleuchtung, beseitigte, bzw. zurückversetzte Kopframpe auf Station Reichenburg, ausgefallene Bestandteile der Centralanlage Wettingen wegen Erstellung der Blocksignalanlage, und endlich diverse, durch Zugbarrieren ersetzte Schiebebarrieren und ausgefallene, bzw. in die Centralanlagen verschiedener Stationen einbezogene Barrieren und Barrierenbestandteile.

Die Verwendungen zu verschiedenen Zwecken betragen Fr. 2,482,177. 52 Cts., und es setzt sich dieser Betrag wie folgt zusammen:

a) Fr. 2,384,505. — Cts. Vergütung an 108,000 Stammaktien und 50,967 konvertierte Prioritätsaktien à Fr. 15. — Cts. aus dem Aufgeldertrag der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien und
b) „ 97,672. 52 „ Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten pro 1895.

Total wie oben . Fr. 2,482,177. 52 Cts.

Der Ertragsanteil gemeinschaftlicher Linien ist Fr. 17,001. 30 Cts. geringer als im Vorjahr, und zwar erzielt die Bötzbergbahn nach der sektionsweisen Ertragsrechnung eine Mindereinnahme von Fr. 9830. 28 Cts., während der Rückschlag für die Linie Koblenz-Stein nach Wegfall der aus der Bereinigung des Baukonto im Jahre 1894 resultierenden Betriebsanteile von Fr. 25,849. 15 Cts. auf Fr. 14,834. 55 Cts. oder um Fr. 11,014. 60 Cts. zurückgegangen ist, was als hälftiger Anteil der Nordostbahn für diese beiden Linien einen Mehrertrag von Fr. 592. 16 Cts. ergibt.

Aus der Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn resultiert eine Mindereinnahme von Fr. 13,903. 66 Cts. und endlich hat sich die zu unsrern Lasten fallende Quote am Betriebsdefizit der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten um Fr. 3689. 80 Cts. erhöht. Letzteres Resultat ist auf die mit 1. Januar 1895 in Wirksamkeit getretene Erhöhung der Betriebsentschädigung an die Schweizerische Centralbahn von Fr. 1. 46 Cts. auf Fr. 1. 88 Cts. per Lokomotivkilometer zurückzuführen.

Durch die bereits an anderer Stelle erwähnten weiteren Einzahlungen auf das Baukapital der Bötzbergbahn stellt sich zu Ende des Berichtsjahres die Beteiligung bei dieser auf Fr. 12,300,000. — Cts., dagegen sind die Beteiligungsquoten bei der Linie Koblenz-Stein mit Fr. 2,285,000. — Cts. und bei der Aargauischen Südbahn mit Fr. 5,995,000. — Cts. unverändert geblieben.

Die Rendite der Beteiligungskapitalien pro 1895 beträgt in Prozenten für die Bötzbergbahn 4,356 0/0, für die Linie Koblenz-Stein 0,325 0/0 Rückschlag oder für beide Linien zusammen 3,623 0/0 gegen 3,65 0/0 im Vorjahr, für die Aargauische Südbahn 4,985 0/0 gegen 5,217 0/0 im Jahre 1894. Im Durchschnitt verzinsten sich die Gesamtbeteiligung von Fr. 21,080,000. — Cts. an allen vier Gemeinschaftsbahnen zu 3,891 0/0 gegen 3,995 0/0 im Jahr 1894 von Fr. 20,955,000. Cts. Kapital.

Das mit Fr. 255,538. 06 Cts. ausgewiesene Mehrerfordernis für die Verzinsung der Anleihen ergibt sich wie folgt:

a) 3 1/2 0/0 Zinsdifferenz für 12 statt für 4 Monate auf dem neuen 10 Millionen Anleihen	
d. d. 31. August 1894	Fr. 233,333. 33 Cts.
b) Zinse auf dem Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, nämlich:	
1. 1/2 0/0 Mehrzins durch Erhöhung des Zinsfusses von 2 0/0 auf 2 1/2 0/0 für Fr. 3,600,000. — Cts. ab 15. Februar 1894 während 1 1/2 Monaten (d. h. vom 1. Januar bis 15. Februar 1895)	Fr. 2,250. — Cts.
2. 2 0/0 Zins auf der Einzahlung des Kantons Zürich vom 15. Februar 1894 im Betrage von Fr. 460,000. — Cts. für 12 statt 10 1/2 Monate	" 1,150. — "
3. 2 0/0 Zins auf der Resteinzahlung des Kantons Zürich von Fr. 80,000. — Cts. vom 15. Februar bis 31. Dezember 1895 = 10 1/2 Monate	" 1,400. — " , 4,800. — "
c) Zinse auf dem Subventionsdarleihen für die Linie Thalweil-Zug:	
1. 1/4 0/0 Mehrzins durch Erhöhung des Zinsfusses von 3 0/0 auf 3 1/4 0/0 auf Fr. 1,663,000. — Cts. vom 1. Februar bis 31. Dezember = 11 Monate	Fr. 3,811. 05 Cts.
2. 3 0/0 Jahresszins auf Fr. 157,000. — Cts. letzte Ratenzahlung des Kantons Zürich per Ende 1894	" 4,710. — "
3. 3 0/0 Zins auf Fr. 33,000. — Cts. Nachtragszahlung des Initiativ-Komitees per 1. Februar 1895 für 11 Monate	" 907. 50 " , 9,428. 55 "
d) Zinse auf dem Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen:	
1. 3 0/0 Zins auf der Einzahlung von Fr. 1,650,000. — d. d. 1. Juni 1894 für 12 statt für 7 Monate	Fr. 20,625. — Cts.
2. 3 0/0 Zins auf der I. Einzahlung des Kantons Zürich von Fr. 110,000. — Cts., Wert 1. Februar 1895, für 11 Monate	" 3,025. — " , 23,650. — "
	Übertrag Fr. 271,211. 88 Cts.

Übertrag Fr. 271,211. 88 Cts.

Hie von ab:

f) Zinsverminderung auf dem 4% 7 Millionen Anleihen d. d.

1. Juni 1888 infolge Konversion in ein 3½% Anleihen d. d.

15. Juni 1895; ½% Zins vom 15. Juni bis 31. Dezember

1895 = 6½ Monate auf Fr. 7,000,000. — Cts. Fr. 18,958. 32 Cts.

abzüglich: 4% Stückzinse à 50 Cts. auf 6569 zurück-

bezahlten Obligationen obigen Anleihens " 3,284. 50 "

" 15,673. 82 "

Summe wie vorstehend Fr. 255,538. 06 Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1894		1895		1894		1895		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.									
Einfache Fahrt	I. Platz . . .	12,089	10.16	12,762	9.92	24,574. 67	21.00	25,649. 21	19.98
" "	II. " . .	21,217	17.83	23,056	17.91	25,625. 10	21.90	27,279. 97	21.25
Hin- und Rückfahrt	I. " . .	8,580	7.21	9,358	7.27	7,117. 84	6.08	7,904. 31	6.16
" " "	II. " . .	24,954	20.98	24,404	18.96	14,294. 58	12.22	14,470. 43	11.28
Abonnementsbillete	I. " . .	7,263	6.10	8,816	6.85	5,447. 64	4.66	6,473. 94	5.04
" "	II. " . .	4,741	3.99	5,546	4.31	2,335. 64	2.00	2,590. 19	2.02
Lustfahrtbillete	I. " . .	14,871	12.50	17,105	13.29	23,387. 78	19.99	27,294. 83	21.27
" "	II. " . .	25,252	21.23	27,659	21.49	14,209. 83	12.15	16,690. 30	13.00
Total		118,967	100	128,706	100	116,993. 08	100	128,353. 18	100
Rekapitulation nach Plätzen:									
I. Platz		42,803	35.98	48,041	37.83	60,527. 93	51.74	67,322. 29	52.45
II. "		76,164	64.02	80,665	62.67	56,465. 15	48.26	61,030. 89	47.55
Total		118,967	100	128,706	100	116,993. 08	100	128,353. 18	100
II. Gepäcktransport									
III. Viehtransport.									
Klasse a, Pferde	Stück	165	2.99	222	3.88				
" b, schweres Vieh		1,802	32.60	1,305	22.82				
" c, leichtes "		1,168	21.13	1,241	21.70				
" d, Schweine		939	16.99	1,158	20.25	8,037. 46		7,294. 86	
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		854	15.45	1,118	19.55				
Hunde		599	10.84	675	11.80				
Total		5,527	100	5,719	100	8,037. 46		7,294. 86	
IV. Gütertransport.									
Eilgut	Tonnen	1,344	0.97	1,546	1.07				
Stückgut		9,774	7.07	10,789	7.44				
Massengut A		6,210	4.50	6,297	4.34				
" B		37,031	26.80	34,105	23.52	368,596. 78		386,101. 44	
Spezialtarif I		34,232	24.78	37,903	26.14				
" II		9,491	6.87	9,745	6.72				
" III		40,074	29.01	44,605	30.77				
Total		138,156	100	144,990	100	368,596. 78		386,101. 44	
V. Verschiedenes									
Gesamttotal									
Rekapitulation:									
Personentransport . . . . .		.	.	.	.	116,993. 08	23.42	128,353. 18	24.29
Gepäcktransport . . . . .		.	.	.	.	5,670. 95	1.14	6,212. 22	1.18
Viehtransport . . . . .		.	.	.	.	8,037. 46	1.61	7,294. 86	1.88
Gütertransport . . . . .		.	.	.	.	368,596. 78	73.80	386,101. 44	73.07
Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	144. 28	0.03	414. 92	0.08
Total		.	.	.	.	499,442. 55	100	528,376. 62	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.
1895	128,706	128,353	18	333	6,212	22	5,719	7,294	86	144,990	386,101	44	414	92	528,376	62
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
mehr als 1894	9,739	11,360	10	22	541	27	192	—	—	6,834	17,504	66	270	64	28,934	07
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	742	60	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
	Fr. 1. 00 Cts.	Fr. 18. 66 Cts.	Fr. 1. 28 Cts.	Fr. 2. 66 Cts.
1895	Fr. 1. 00 Cts.	Fr. 18. 66 Cts.	Fr. 1. 28 Cts.	Fr. 2. 66 Cts.
1894	„ 0. 98 „	„ 18. 23 „	„ 1. 45 „	„ 2. 67 „

Im Dampfbootverkehr auf dem Bodensee ist im Berichtsjahre nichts Besonderes vorgekommen. Erfreulich ist die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr, zur der die Vermehrung der direkten Billette und der kombinierbaren Rundfahrtbillette, dann aber auch neu erstellte billige Rundfahrtbillette im lokalen Seeverkehr das meiste beigetragen haben. Das Ertragnis aus dem Güterverkehr ist zwar auch etwas besser geworden, wohl aber nur vorübergehend und hat den Stand früherer Jahre lange nicht erreicht. Durch Abkürzungen von Transportwegen im Norden und Süden verringert sich das Verkehrsgebiet der Bodenseeroute und das ausserordentliche Herabgehen der Schiffsfrachten für den Verkehr zwischen den Häfen des Schwarzen Meeres und der untern Donau, sowie Triest und Fiume einerseits und Genua und Marseille, Rouen, Antwerpen etc. anderseits, lässt die Möglichkeit einer Benutzung der Eisenbahn routen in den meisten Fällen, namentlich für die Massen-Artikel kaum mehr zu.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1894			1895			Gegenüber 1894				
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe	Minderausgabe	Fr.	Cts.	
10,000	—	2.21	10,000	—	2.29	—	—	—	—	
14,715	25	3.25	13,436	85	3.08	—	—	1,278	40	
140,641	01	31.03	136,209	58	31.26	—	—	4,431	43	
3,076	73	0.68	2,734	85	0.63	—	—	341	88	
2,187	02	0.48	5,037	43	1.16	2,850	41	—	—	
57,050	20	12.59	55,535	70	12.74	—	—	1,514	50	
105,251	58	23.22	104,500	12	23.98	—	—	751	46	
74,245	91	16.88	77,964	76	17.89	3,718	85	—	—	
13,334	24	2.94	14,240	68	3.27	906	44	—	—	
32,701	50	7.22	16,136	65	3.70	—	—	16,564	85	
453,203	44	100	435,796	62	100	—	—	17,406	82	
Total										

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 17,406.82 Cts. vermindert. Der Hauptposten der Ausgabenverminderung ergab sich auf Kapitel 11 für Baggerungsarbeiten, welche im Vorjahr ausser-

ordentlich gross waren; weitere Ersparnisse wurden erzielt durch Versetzung des Gehülfen der Dampfbootbuchhaltung zum Bahnbetrieb (Kapitel 2), längere Ausserdienststellung während Vornahme einer Hauptreparatur an der bayerischen Trajektdampffähre, deren Personal inzwischen anderweitig verwendet wurde (Kapitel 3), und auf Kapitel 6/7 „Ein- und Ausschiffen der Güter“, weil der Trajektverkehr sich verminderte.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1894						1895					
	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.			
Einnahmen	499,442	55	4	24	—	528,376	62	4	38	—		
Ausgaben	453,203	44	3	85	90,74	435,796	62	3	61	82,48		
Vorschlag	46,239	11	—	39	9,26	92,580	—	—	77	17,52		

B e t r i e b s m a t e r i a l.

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 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

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

a. Leistungen der Schiffe:			1894	1895
	Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	117,857	120,557	
und zwar in	Zeitstunden	7,009	7,202	
somit per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	16.82	16.74	
Schleppboote. Solche durchliefen	"	90,113	107,002	
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz	Ster	13.250	13.250	
Steinkohlen	Tonnen	3,493.485	3,473.015	
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	"	3,498.785	3,478.315	
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	29.687	28.852	
" Zeitstunde	"	499.185	482.965	
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	98,790.62	98,688.06	
per Kilometer	Centimes	83.82	81.86	
" Zeitstunde	Franken	14.09	13.70	
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen	Tonnen	8.307	8.364	
per Kilometer	Kilogramm	0.070	0.069	
" Zeitstunde	"	1.185	1.161	
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	3,913.14	3,847.41	
per Kilometer	Centimes	3.32	3.19	
" Zeitstunde	"	55.88	53.42	
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen	Franken	74,245.91	77,964.76	
per Kilometer	Centimes	63.00	64.67	

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1894		1895		1894		1895		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	
I. Personentransport.									
Einfache Fahrt	I. Platz	10,769	3.25	8,481	4.35	9,431. 12	6.90	7,739. 94	8.59
" "	II. "	51,597	15.56	23,579	12.11	24,210. 76	17.71	11,537. 38	12.81
Hin- und Rückfahrt	I. "	34,434	10.38	26,495	13.61	25,453. 36	18.62	21,507. 19	23.88
" "	II. "	174,472	52.62	104,112	53.47	60,042. 16	43.91	35,668. 46	39.61
Abonnementsbillette	I. "	4,622	1.39	100	0.05	1,235. 55	0.90	151. 50	0.17
" "	II. "	28,105	8.47	10,418	5.35	4,202. 10	3.07	1,487. 50	1.65
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette	I. "	20,918	6.33	12,740	6.54	9,797. 55	7.17	7,783. 65	8.64
" "	II. "	6,641	2.00	8,800	4.52	2,346. 48	1.72	4,187. 00	4.65
Total		331,558	100	194,725	100	136,719. 08	100	90,062. 62	100
Rekapitulation nach Plätzen:									
I. Platz		70,743	21.34	47,816	24.56	45,917. 58	33.59	37,182. 28	41.28
II. "		260,815	78.66	146,909	75.44	90,801. 50	66.41	52,880. 34	58.72
Total		331,558	100	194,725	100	136,719. 08	100	90,062. 62	100
II. Gepäcktransport		488	.	384	.	2,713. 30	.	1,816. 70	.
III. Viehtransport.									
Klasse I		92	5.30	14	1.45				
" II		707	40.73	548	56.67	1,632. 45	.	871. 60	.
" III		842	48.50	353	36.50				
" IV		95	5.47	52	5.38				
Total		1,736	100	967	100	1,632. 45	.	871. 60	.
IV. Gütertransport.									
Eilgut		730	1.98	Tonnen					
Stückgut-Klasse 1		888	2.41	—	—				
" 2		2,067	5.60	—	—				
Wagenladungen Klasse A		391	1.06	—	—				
" " B		1,183	3.21	—	—				
Spezialtarif	Ia	1,254	3.40	—	—	48,568. 87	.	—	.
" " Ib		5,570	15.10	—	—				
" " IIa		683	1.85	—	—				
" " IIb		489	1.32	—	—				
" " IIIa		841	2.28	—	—				
" " IIIb		22,793	61.79	—	—				
Lokalspesen		36,889	100	—	—	48,568. 87	.	—	.
Total . . . . .		.	.	.	.	2,766. 55	.	—	.
V. Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	51,335. 42	.	—	.
Gesamttotal . . . . .		.	.	.	.	1,062. 05	.	990. 12	.
Rekapitulation:		.	.	.	.	193,462. 30	.	93,741. 04	.
Personentransport . . . . .		.	.	.	.	136,719. 08	70.67	90,062. 62	96.07
Gepäcktransport . . . . .		.	.	.	.	2,713. 30	1.40	1,816. 70	1.94
Viehtransport . . . . .		.	.	.	.	1,632. 45	0.84	871. 60	0.93
Gütertransport . . . . .		.	.	.	.	51,335. 42	26.54	—	—
Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	1,062. 05	0.55	990. 12	1.06
Total . . . . .		.	.	.	.	193,462. 30	100	93,741. 04	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-		Total-	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1895	194,725	90,062	62	384	1,816	70	967	871	60	—	—	—	990	12	93,741	04
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
mehr als 1894	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	136,833	46,656	46	104	896	60	769	760	85	36,889	51,335	42	71	93	99,721	26

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
	Fr. 0. 46 Cts.	Fr. 4. 73 Cts.	Fr. 0. 90 Cts.	Fr. — Cts.
1895	Fr. 0. 46 Cts.	Fr. 4. 73 Cts.	Fr. 0. 90 Cts.	Fr. — Cts.
1894	„ 0. 42 „	„ 5. 56 „	„ 0. 94 „	„ 1. 39 „

Die Ziffern des Dampfbootverkehrs auf dem Zürichsee sind in diesem Jahre besonders auffällig. Erstmals hat sich der Personendienst während des ganzen Jahres auf Querfahrten und eine Längsfahrt im Sommer beschränken müssen und ist der Güterverkehr vollständig eingestellt worden. Dazu kam noch, dass wegen Einfrierens des Sees auch die Querfahrten vom 1. bzw. 4. Februar bis zum 27. März nicht mehr ausgeführt werden konnten. Das Ergebnis ist also ein ganz anormales, und es wäre unrichtig, aus demselben Schlüsse auf die folgenden Jahre ziehen zu wollen. Es erscheint vielmehr nicht ausgeschlossen, dass bei einer richtigen Bedienung des Querverkehrs mit den erforderlichen Anschlüssen an die Eisenbahnzüge und Verwendung geeigneten Materials die ohnehin für den Verkehr unentbehrliche Institution doch eine die Kosten annähernd deckende Frequenz behalten dürfte.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1894						1895			Gegenüber 1894						
Fr.	Cts.	Prozente							Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
5,000	—	1.89	1. Centralverwaltung und technische Leitung	—	5,000	—	3.11	—	—	—	—	—	—	—	—
11,407	09	4.80	2. Gehalte des Administrationspersonals	—	6,776	60	4.21	—	—	—	—	4,630	49	—	—
120,898	91	45.60	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	—	65,310	90	40.57	—	—	—	—	55,588	01	—	—
1,774	41	0.67	4. Bekleidung desselben	—	1,373	42	0.85	—	—	—	—	400	99	—	—
9,225	96	3.48	5. Mietzinse u. Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	—	4,431	11	2.75	—	—	—	—	4,794	85	—	—
61,338	47	23.14	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	—	31,849	55	19.78	—	—	—	—	29,488	92	—	—
38,621	71	14.57	7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	—	36,377	36	22.60	—	—	—	—	2,244	35	—	—
7,735	68	2.92	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessions-gebühren	—	5,054	20	3.14	—	—	—	—	2,681	48	—	—
9,107	19	3.43	9. Verschiedenes	—	4,810	79	2.99	—	—	—	—	4,296	40	—	—
265,109	42	100	Total	—	160,983	93	100	—	—	—	—	104,125	49	—	—

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 104,125. 49 Cts. vermindert. Diese Ersparnis verteilt sich auf alle Kapitel und ist wesentlich eine Folge der nach Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnbetriebes

auf dem rechten Seeufer möglich gewordenen Einschränkung des Dampfbootbetriebes, unter Reduktion der Fahrleistungen und des Personals, wobei auch der Brennmaterialverbrauch sowohl im ganzen als im Durchschnitt sich erheblich verminderte.

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

				1894	1895
<i>a. Leistungen der Schiffe:</i>					
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt		Kilometer	119,266	84,834	
und zwar in		Zeitstunden	8,413	5,796	
per Zeitstunde durchschnittlich		Kilometer	14.18	14.64	
Schleppdampfboote. Solche durchliefen		"	5,195	—	
und zwar in		Zeitstunden	765	—	
sonach per Zeitstunde durchschnittlich		Kilometer	6.79	—	
Trajektfähre. Dieselbe durchlief		"	19,581	—	
und zwar in		Zeitstunden	1,537	—	
sonach per Zeitstunde durchschnittlich		Kilometer	12.74	—	
Total: Zurückgelegte		"	144,042	84,834	
per Zeitstunde durchschnittlich		Zeitstunden	10,715	5,796	
<i>b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz.</i>		Kilometer	13.44	14.64	
Steinkohlen		Ster	13	6	
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen:		Tonnen	2,116.550	1,099.850	
(1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)		"	2,121.750	1,102.250	
Durchschnittsverbrauch per Kilometer		Kilogr.	14.790	12.993	
" Zeitstunde		"	198.017	190.174	
Kosten für Brennmaterial im ganzen		Franken	56,861.80	29,550.98	
" " " per Kilometer		Centimes	39.47	34.83	
" " " Zeitstunde		Franken	5.31	5.10	
<i>c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen</i>		Tonnen	5.925	3.488	
" " " per Kilometer		Kilogr.	0.041	0.041	
" " " Zeitstunde		"	0.553	0.602	
Kosten für Schmiermaterial im ganzen		Franken	3,205.24	1,811.68	
per Kilometer		Centimes	2.28	2.14	
" Zeitstunde		"	29.21	31.26	
<i>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen</i>		Franken	38,528.33	36,377.36	
per Kilometer		Centimes	26.81	42.88	

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1894						1895					
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen		Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen	193,462	30	1	34	—	—	93,741	04	1	10	—	—
Ausgaben	265,109	42	1	84	137.03	—	160,983	93	1	90	171.78	—
Rückschlag	—71,647	12	—0	50	—37.03	—	—67,242	89	—0	80	—71.73	—

B e t r i e b s m a t e r i a l.

Im Berichtsjahr wurde das Dampfboot „Rapperswyl“ ausrangiert, die leere Schaaale befindet sich im Hafen der Schiffswerfte Wollishofen. Demnach war der Bestand des Betriebsmaterials zu Ende des Jahres 1895 noch folgender:

1 Salondampfer, 3 andere Raddampfer, 2 Schraubendampfboote, 2 eiserne und 2 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

3. Werkstättebetrieb.

Die Hauptwerkstätte und ihre Filialen waren im Berichtsjahre noch auf ihre bisherigen Einrichtungen angewiesen.

Infolge einer Interpellation im Schosse des Verwaltungsrates, welche den Werkstättebetrieb kritisierte und namentlich die Ökonomie dieses Betriebes sowie die Güte der Leistungen in Zweifel zog, veranlassten wir Herrn Ingenieur Ühliger in Schaffhausen, Mitglied des Verwaltungsrates, zu einer Enquête über Betrieb und Leistungen der Reparaturwerkstätten.

Die von Herrn Ühliger vorgenommenen Untersuchungen und die Vergleichung mit anderwärtigen Werkstätten haben ein für die hierseitige Verwaltung durchwegs günstiges Resultat ergeben. Insbesondere wurde durch das letztere die von uns vertretene Ansicht bestätigt, dass die bestehende Organisation unserer Werkstätten eine richtige ist, die letztern im Vergleich zu ähnlichen Etablissementen anderer Bahnen und der Privatindustrie gut und billig arbeiten, sowie in quantitativer und qualitativer Hinsicht dasjenige leisten, was von ihnen unter den gegebenen beschränkten Verhältnissen erwartet werden kann.

Ausser dem Unterhalt und der Erneuerung des Rollmaterials, sowie der Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee und Bodensee hatte sich die Hauptwerkstätte im Vorjahre insbesondere noch mit der Erstellung von Luftdruckbremsen und Dampfheizungen, sowie mit der Ausrüstung von neuen Lokomotiven und Personenwagen zu befassen.

Die Rechnung der Werkstätte erzeugt folgendes Ergebnis:

E i n n a h m e n.

Arbeiten und Materialabgaben zu Lasten			
des Eisenbahnbetriebes	Fr. 990,393. 86	Cts.	
des Dampfbootbetriebs:			
a) auf dem Bodensee	Fr. 75,924. 49	Cts.	
b) auf dem Zürichsee	„ 44,193. 63	„ 120,118. 12	„
der Bau-Konto	„	151,382. 63	„
des Erneuerungsfonds	„	98,832. 72	„
von andern Rechnungsstellen der Nordostbahn	„	46,767. 81	„
von fremden Verwaltungen und Privaten	„	91,076. 51	„
	Total der Einnahmen	Fr. 1,498,571. 65	Cts.

A u s g a b e n.

Besoldungen, Unterhalt der technischen Einrichtungen, Beleuchtung,			
Heizung, Assekuranz etc.	Fr. 202,609. 39	Cts.	
Arbeiten auf Eisenbahn-Betriebs-Konto	„ 780,612. 74	„	
Übertrag	Fr. 983,222. 13	Cts.	
		Fr. 1,498,571. 65	Cts.

	Übertrag	Fr. 983,222.13 Cts.	Fr. 1,498,571.65 Cts.
Arbeiten auf Dampfboot-Betrieb:			
a) auf dem Bodensee	Fr. 56,216.91 Cts.		
b) auf dem Zürichsee	" 35,901.52 "	" 92,118.43 "	
Arbeiten auf Bau-Konti		" 32,455.90 "	
Arbeiten für andere Rechnungsstellen der Nordostbahn		" 35,554.53 "	
Arbeiten auf Erneuerungsfonds		" 8,688.73 "	
Anschaffung von Reservestücken und für unvollendete Arbeiten	" 344,653.63 "		
		Total der Ausgaben	" 1,496,693.35 "
		Einnahmen-Überschuss	Fr. 1,878.30 Cts.

In den Arbeiten zu Lasten des Eisenbahnbetriebs von Fr. 990,393.86 Cts. figuriert der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 983,970.65 Cts. und zwar:

Die Lokomotiven	(inkl. Fr. 83,650.20 Cts. Ersatzstücke) mit Fr. 516,540.32 Cts.
" Personenwagen	(" 16,695.11 " ") " 201,882.93 "
" Gepäck- und Güterwagen	(" 24,371.41 " ") " 265,547.40 "
	Total Fr. 983,970.65 Cts.

Von den laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. Bei den Lokomotiven: Das Abdrehen der Bandagen an 312 Paar Triebrädern, 209 Paar Tenderrädern, 75 Paar Laufrädern, die Reparatur von 890 Stück Lokomotiv- und 671 Stück Tendertragfedern.
2. Bei den Personenwagen: Das Abdrehen und Auswechseln von 260 Paar Bandagen, das Anstreichen von 48 Wagen und Wagendächern, das Überziehen von 25 Wagendächern, das Umpolstern und Überziehen von 527 Sitzplätzen, das Überziehen von 483 Rückenpolstern, die Reparatur von 210 Stück Tragfedern.
3. Bei den Gepäck- und Güterwagen: Die Reparatur von Kontroll-Apparaten, das Abdrehen und Auswechseln von 520 Paar Bandagen, das Anstreichen von 4 Gepäck- und 78 Güterwagen, das Anstreichen von 527 Wagendächern, das Überziehen von 65 Wagendächern, die Reparatur von 420 Tragfedern.

In der Hauptwerkstätte gelangten 143 Lokomotiven, 2086 Personenwagen, 302 Gepäckwagen und 6090 Güterwagen zur Reparatur und Revision. Der durchschnittliche Reparaturstand des gesamten Rollmaterials betrug bei den Lokomotiven 6,5% und bei den Wagen 5,2%. Ausserdem beschäftigten sich die Filial-Werkstätte Romanshorn und die Dépôt-Werkstätten Winterthur und Brugg im Berichtsjahre mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalt der im Dienste stehenden Lokomotiven. Seit der Erstellung der provisorischen Wagenwerkstätte in Romanshorn im Jahre 1893 kann dieselbe nunmehr auch in grösserem Massstabe mit der Revision von Güterwagen in Anspruch genommen werden. Es gelangten in dieser Werkstätte im Vorjahr 7 Gepäckwagen und 619 Güterwagen zur Revision.

Von den dem Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee belasteten Arbeiten im Betrage von Fr. 75,924.49 Cts. sind im Speziellen hervorzuheben: die im Jahr 1894 begonnene Hauptreparatur des Dampfbootes „Thurgau“ im Betrage von Fr. 15,430.88 Cts., sowie die Hauptreparatur des Dampfbootes „Zürich“ mit Fr. 26,731.14 Cts.

Zu Lasten des Dampfboot-Betriebes auf dem Zürichsee figurieren unter den Einnahmen Fr. 44,193.63 Cts. Hiebei kommen hauptsächlich in Betracht: Der Umbau des Schraubendampfers „Taube“, der im Jahre 1894 begonnen und im Berichtsjahre vollendet wurde. Die Gesamtkosten belaufen sich auf Fr. 15,615.70 Cts.

Hievon kommen auf das Jahr 1894 Fr. 10,376.66 Cts. und auf das Berichtsjahr Fr. 5,239.04 Cts. Sodann wurde im Jahre 1895 die Hauptparatur des Dampfbootes „Lukmanier“ begonnen, die in einigen Monaten vollendet wird. Von den Kosten entfallen Fr. 8,106.08 Cts. auf das Berichtsjahr.

In den Arbeiten auf Bau-Konto im Betrage von Fr. 151,382.63 Cts. sind enthalten:

Die Anfertigung von Ausrüstungs-Gegenständen für Lokomotiven, sowie die Erstellung von kontinuierlichen Bremsen	Fr. 73,889.30 Cts.
Die Ausrüstung von Personen- und Gepäckwagen mit Luft- und Dampfleitungen, Notsignalen, sowie Westinghouse-Bremsen	„ 68,720.75 „

Die Arbeiten und Lieferungen auf Konto „Erneuerungsfonds“ belaufen sich auf Fr. 98,832.72 Cts. und zwar für:

1. Ersetzen von 3 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 5 Feuerbüchsen, 2277 Siedröhren, 7 Dampfzylindern, 158 Bandagen für Triebräder, 119 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 1 Tenderachse	Fr. 80,051.36 Cts.
2. Ersetzen von 75 Bandagen für Personenwagen	„ 3,104.59 „
3. Ersetzen von 152 Bandagen für Gepäck- und Güterwagen	„ 6,291.94 „
4. Umbau des Personenwagens A ^B 174	„ 1,396.14 „
5. Erstellen von Westinghouse-Bremsen an 60 Personenwagen	„ 12,183.23 „
6. Arbeiten an Untergestellen und Wagenkästen für den Umbau von 40 Personenwagen A, 25, 26, 28/30, A ^B 161/170, 173, B 459/466, 483/498	„ 25,162.97 „
	Fr. 128,190.23 Cts.
Abzüglich der Erlöse für Altmaterialien	„ 29,357.51 „
Total	Fr. 98,832.72 Cts.

In den Arbeiten zu Lasten anderer Rechnungssteller der Nordostbahn im Betrage von Fr. 46,767.81 Cts. figurieren:

Arbeiten auf Konto Materialrechnung des Ober-Ingenieurs für den Bahnbetrieb	Fr. 7,177.86 Cts.
Diejenigen auf Material-Konto (Material-Verwaltung)	„ 2,514.01 „
Arbeiten für den Unterhalt der Bahnh-Anlagen des Hochbaues, der mechanischen Stationseinrichtungen, der Signal- und Telegraphenleitungen	„ 24,721.88 „
Die Kosten für Ergänzung und Unterhalt des Stations-Inventars	„ 11,933.90 „

Der letzte Einnahmeposten von Fr. 91,076.51 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. 2,164.60 Cts.
2. Vergütungen von fremden Verwaltungen und Privaten für Arbeiten und Materialabgaben	„ 6,566.50 „
3. Erlöse aus verkauften Abgangs-Materialien	„ 82,345.41 „
Total	Fr. 91,076.51 Cts.

Der Arbeiterstand stellte sich Ende 1895 gegenüber 1894 wie folgt:

	1894	1895
Hauptwerkstätte Zürich	478	477
Filial-Werkstätte Romanshorn	59	64
Depôt Winterthur	16	16
Depôt Brugg	9	9
Schiffswerfte Wollishofen	27	23
Total:	589	589

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 9 Entgleisungen, 6 auf Stationen und 3 auf offener Bahn, sowie 4 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei 1 Reisender verletzt wurde. Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 8 Personen getötet und 174 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 7 Bahnangestellte und 1 Drittperson, die Verletzungen 2 Reisende, 169 Bahnangestellte und 3 Drittpersonen. Ferner sind noch 4 auf Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1895 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. 17,708,715. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar	" 44,844,300. — "
	Fr. 62,553,015. — Cts.

b. Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen und Transportgüter auf dem Bodensee	" 360,000. — "
c. Versicherung der Passagiere und im Dienst befindlichen Postangestellten auf den Zürich- und Bodensee-Dampfbooten auf Ableben durch Unfall	" 500,000. — "
Total	Fr. 63,413,015. — Cts.

Überdies besteht zur Ausgleichung der Folgen von Personen-Unfällen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, der per Ende 1895 laut Rechnung einen Aktivsaldo erzeugt von Fr. 1,076,795. 04 Cts.

Die unter lit. a aufgeführten Versicherungen sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 1,181,246. — Cts. erhöht worden und zwar hauptsächlich infolge Einschätzung vermehrter Hochbauten im Bahnhof Schaffhausen, definitiver Einschätzung derjenigen im Bahnhof Winterthur und verschiedener im Laufe des Berichtsjahres stattgefunder Neutaxierungen.

6. Personalaetat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war folgender:

	1894	1895
I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	176	182
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	89	94
Übertrag	265	276

II. Bahnunterhalt und Aufsicht.		Übertrag	265	276
Beamte und Angestellte (ausschliesslich der Weichenwärter, jedoch mit Einschluss der Barrierenwärterinnen) auf Personalkonto	519		539	
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	691		1,010	
	1,210			1,549
III. Expeditions- und Zugsdienst.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter (einschliesslich der Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn), auf Personalkonto		2,738		2,816
IV. Maschinendienst und Werkstätten.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter auf Personalkonto	607		689	
ebenso und Arbeiter (wovon 653 Werkstättenarbeiter) auf andern Konti	604		676	
	1,211			1,365
Totalbestand des Bahnbetriebspersonals, auf Personalkonto	4,040		4,226	
" andern Konti	1,384		1,780	
	5,424			6,006
Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im ganzen 7,8 Angestellte (im Vorjahr 7,27).				
V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.				
Beamte, Angestellte und Arbeiter		143		110
VI. Imprägnieranstalt.				
Arbeiter		—	—	—
Gesamttotal des Bahn- und Dampfbootpersonals		5,567		6,116

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Das in nachstehender Tabelle aufgeführte Defizit und Deckungskapital der Pensions- und Hülfskasse per Ende 1895 ergiebt sich wie folgt:

a. Defizit auf Grund der versicherungstechnischen Bilanz.

Bestand zu Ende 1894	Fr. 2,604,600. 59 Cts.
ab: Verminderung im Jahr 1895 durch den ausserordentlichen Zuschuss der Bahngesellschaft als VI. Amortisationsrate	" 152,327. 48 "
	Restiert am 31. Dezember 1895
	Fr. 2,452,273. 11 Cts.

b. Deckungskapital.

Bestand zu Ende 1894	Fr. 7,940,525. 65 Cts.
Hiezu kamen im Berichtsjahr:	
1. für Verzinsung des Defizits per Ende 1894 zu 3 ³ / ₄ 0/0	Fr. 97,672. 52 Cts.
2. an ordentlichen Einnahmen	" 800,544. — "
3. an Zuwachs für nicht verfallene Aktivzinse	" 11,226. 10 "
	Fr. 909,442. 62 Cts.
abzüglich die Jahresausgaben von 1895	" 497,151. 91 "
	" 412,290. 71 "
Sonach Bestand per 31. Dezember 1895	Fr. 8,352,816. 36 Cts.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung pro 1895.								
Einnahmen.								
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder	—	—	4,185	25	—	—	4,185	25
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	24,752	23	—	—	—	—	24,752	23
c) Regelmässige Beiträge	259,452	59	34,405	35	14,796	—	308,653	94
d) Nachzahlungen	2,105	21	—	—	—	—	2,105	21
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	286,310	03	—	—	—	—	286,310	03
b) Ausserordentliche Beiträge	259,590	40	—	—	—	—	259,590	40
c) Sonstige Zuwendungen	2,594	—	—	—	—	—	2,594	—
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	205,359	10	2,331	45	898	75	208,589	30
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	8,262	77	2,023	58	226	—	10,512	35
d) Geschenke und Verschiedenes	2,117	67	331	90	43	75	2,493	32
	1,050,544	—	43,277	53	15,964	50	1,109,786	03
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	309,583	54	44,627	38	13,765	81	367,976	73
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder . .	141,402	10	760	—	—	—	142,162	10
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	11,900	—	100	—	—	—	12,000	—
2. Abgangentschädigungen an austretende Mitglieder.	29,682	72	3,201	38	—	—	32,884	10
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungskosten etc.)	4,583	55	160	—	83	50	4,827	05
	497,151	91	48,848	76	13,849	31	559,849	98
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1895	553,392	09	— 5,571	23	2,115	19	549,936	05
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1894	5,280,644	71	65,609	73	23,326	23	5,369,580	67
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1896	5,834,036	80	60,038	50	25,441	42	5,919,516	72
Zahl der Mitglieder	2,947		1,655		558		5,160	
Zahl der Unterstützungsfälle	754		791		314		1,860	

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
II. Bilanz auf 31. Dezember 1895.								
Aktiven.								
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:								
a) Schuldbriefe	3,586,100	—	5,000	—	—	—	3,591,100	—
b) Diverse Obligationen	1,455,000	—	—	—	3,000	—	1,458,000	—
c) Nordostbahn-Obligationen	725,500	—	55,000	—	20,000	—	800,500	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft	67,436	80	38	50	—	—	67,475	30
3. Nicht verfallene Aktivzinse	66,506	45	—	—	—	—	66,506	45
4. Sonstige Guthaben	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo	—	—	—	—	2,441	42	2,441	42
7. Defizit	2,452,273	11	—	—	—	—	2,452,273	11
	8,352,816	36	60,038	50	25,441	42	8,438,296	28
Passiven.								
1. Schulden	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital	8,352,816	36	—	—	—	—	8,352,816	36
4. Reserven	—	—	60,038	50	25,441	42	85,479	92
	8,352,816	36	60,038	50	25,441	42	8,438,296	28

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Der Zinsertrag aus den das Stiftungskapital bildenden 30 Stück 3½% Gotthardbahn-Obligationen, Serie B à Fr. 1000 d. d. 1. April 1895 = Fr. 30,000 ist den in Betracht fallenden Konti pro 1895 nur für ½ Jahr zugewiesen, da das Zinsbetrifftnis vom 1. Januar bis 31. März 1895 — wie in vorjährigem Bericht bemerkt — denselben schon bei der Konvertierung der Titel, d. h. im Jahre 1894 gutgebracht wurde. Die bezüglichen Zuwendungen aus dieser Stiftung betragen daher im Berichtsjahr:

Fr. 350. — Cts. zu gunsten der Pensions- und Hülfskasse als Zinsertrag von Fr. 20,000. — Cts. Kapital für ½ Jahr;

Fr. 131. 25 Cts. zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter;
„ 43. 75 „ zu gunsten derjenigen der Bahnarbeiter

„ 175. — „ als Zinsbetrag von Fr. 10,000. — Cts. Kapital für ½ Jahr.

Total Fr. 525. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo am 31. Dezember 1894	Fr. 58,067. 10 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1895 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 12,102. 10 Cts.
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und	
Zinsen	„ 8,313. 30 „
Vermehrung	„ 3,788. 80 „
Bestand am 31. Dezember 1895: in Wertpapieren	Fr. 61,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Guthaben bei	
der Nordostbahn	„ 355. 90 „
	Fr. 61,855. 90 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1894 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 120,504. 25 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1895 hinzu	Fr. 32,729. 67 Cts.
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen	Fr. 85. 35 Cts.
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben	
und Zinsen	„ 28,799. 96 „
Vermehrung	„ 28,885. 31 „
Bestand am 31. Dezember 1895:	
in Wertpapieren	Fr. 121,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 655. 90 „
in Barschaft in Händen der Rechnungssteller	„ 2,192. 71 „
	Fr. 124,348. 61 Cts.

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautioen der Beamten und Angestellten, sowie der Güterarbeiter per 31. Dezember 1895:

	Kautioen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Bestand der Kautioen.						
a) In bar	61,855	90	124,348	61	186,204	51
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	133,800	—	—	—	133,800	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	5,045,000	—	—	—	5,045,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	389,500	—	—	—	389,500	—
Summe	5,630,155	90	124,348	61	5,754,504	51
B. Anlage der Kautioen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautioen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	133,800	—	—	—	133,800	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	121,500	—	121,500	—
	195,300	—	121,500	—	316,800	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	355	90	2,848	61	3,204	51
c) Bürgschaften	5,434,500	—	—	—	5,434,500	—
Summe	5,630,155	90	124,348	61	5,754,504	51

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

Nachdem im Herbst 1894 der Verkehr der Ostlinien und der rechtsufrigen Zürichseebahn über den neuen Viadukt geleitet worden war, wurde im Berichtsjahre der alte Bahndamm der Winterthurer-Linie abgetragen und das gewonnene Abgrabungs-Material zur Auffüllung für Erweiterung des Rangierbahnhofes verwendet. Überdies fand in letzterm eine wesentliche Vermehrung der Geleiseanlagen statt.

Was den Um- und Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich betrifft, ist im Berichtsjahre eine Genehmigung des unterm 4. Februar den Behörden vorgelegten hierseitigen Projektes seitens des schweizer. Post- und Eisenbahn-departements nicht erfolgt. In seiner Vernehmlassung auf die herwärtige Vorlage hat zwar der zunächst interessierte Stadtrat von Zürich der von uns in unserm Projekte getroffenen Anordnung des Eilgut-, Güter-, Rohmaterial- und Rangierbahnhofes und damit im allgemeinen der ganzen Anlage zugestimmt bis auf die Situation des Aufnahmsgebäudes des erweiterten Bahnhofes. Hinsichtlich dieses Punktes hat er verlangt, dass bei der von uns projektierten übrigen Anlage das Aufnahmsgebäude auf das linke Ufer der Sihl verlegt werde. Dieser Hauptforderung liess er dann noch eine Reihe weiterer Begehren zum Teil von bedeutender finanzieller Tragweite folgen.

Zu dem gleichen Schlusse, dass auf die Verlegung des Personenbahnhofes auf das linke Sihlufer Bedacht genommen werden sollte, im übrigen jedoch im allgemeinen das Erweiterungsprojekt der Nordostbahn zu acceptieren

sei, kam ein der städtischen Äusserung vorangegangenes, an den Bauvorstand der Stadt Zürich erstattetes Gutachten der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich und der Verkehrskommission Zürich über den Bahnhofumbau.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sich in seiner eigenen Äusserung darauf beschränkt, im wesentlichen die Begehren des Stadtrates von Zürich zu unterstützen.

Die erwähnten Vernehmlassungen auf unsere Planvorlage sind von uns mittels dem Eisenbahndepartement eingereichter Druckschrift bereits eingehend beantwortet worden. Wir haben dabei durchwegs an dem durch unser Projekt geschaffenen Standpunkte festgehalten und vor allem die gewünschte Verlegung des Aufnahmsgebäudes abgelehnt unter Angabe der gegen dieselbe sprechenden Gründe.

b) Übrige Objekte.

Nachdem unterm 3. November 1894 von Seite des Eisenbahndepartements die Genehmigung des definitiven Situationsplanes für die Bahnhofserweiterung Schaffhausen erfolgt war, wurden von uns detaillierte Vorlagen über Ausführung der neuen Hochbauten, wie Lokomotiv- und Wagenremisen, Zollpavillon etc., des Personentunnels, der Passerelle, der Strassenunterführungen bei *km* 0,2 und 0,436 und der Überfahrtsbrücke bei *km* 0,920 ausgearbeitet.

Diese Detail-Vorlagen erhielten jeweilen nach eingeholter Vernehmlassung des Stadtrates und der Regierung von Schaffhausen im Verlaufe der Monate Februar bis Ende Mai ebenfalls die Genehmigung seitens der Aufsichtsbehörde. Trotz dieser Planbereinigung stellten anlässlich unserer Spezialvorlagen für die neuen Perronanlagen und Perronbedachungen die städtischen und kantonalen Behörden von Schaffhausen wider Erwarten eine Reihe von Begehren, welche eingreifende nachträgliche Abänderungen der bereits genehmigten Personentunnel- und Passerellenanlagen, wie der Anlage der Strassenunterführung bei *km* 0,200, ferner die Beseitigung bereits ausgeführter Neubauten und Eisenkonstruktionen, überhaupt eine gänzliche Umgestaltung des allseitig angenommenen Projektes unter grossem Kostenaufwand bezweckten.

Während der Dauer der hierüber schwebenden Verhandlungen mussten auf Betreiben der erwähnten Behörden die Arbeiten zweimal eingestellt werden; jedoch entschied schliesslich das Eisenbahndepartement, wie vorauszusehen war, dass es bei den bereits genehmigten Plänen sein Verbleiben habe, wonach die sämtlichen nachträglichen Begehren der Behörden Schaffhausens unberücksichtigt blieben. Immerhin haben letztere durch ihr Vorgehen eine ganz erhebliche Verzögerung der Ausführung der projektierten Arbeiten verursacht.

Bis Ende des Berichtsjahres konnten noch sämtliche Unterbauarbeiten mit Ausnahme des Personentunnels, der Perronänderungen und der Passerelle akkordgemäß fertig erstellt werden, ebenso die Hochbauarbeiten mit Ausnahme des Abbruches der badischen Lokomotivenremise und der Versetzung des Holzschuppens, so dass mit den Abrechnungen begonnen werden konnte.

Bis Ende Juli 1896 werden voraussichtlich die noch ausstehenden Arbeiten im Personenbahnhofe Schaffhausen vollendet und damit die gesamten Bahnhofserweiterungsarbeiten beendet sein.

Auf der Station Altstetten wurde der neue Güterbahnhof nahezu fertig erstellt und die nötigen Vorbereitungen für Verlegung des Aufnahmsgebäudes und Erstellung eines Personendurchgangs getroffen.

Im Bahnhof Baden wurde der Güterbahnhof erweitert und neue Zufahrten zu demselben angelegt, sowie am Übergang der Bruggerstrasse ein Personendurchgang erstellt. Deren Verrechnung erfolgt erst pro 1896.

Für Erweiterung der Station Örlikon ist ein neues, gegenüber dem früheren vom 27. November 1893 ergänztes Projekt ausgearbeitet worden, welches auch die Unterführung der Schaffhauserstrasse, Tieferlegung des

Bahneinschnittes in der Richtung gegen Zürich und Erstellung eines direkten Verbindungs-Geleises mit der Station Seebach vorsieht. Die Plan-Genehmigung von Seite der Behörden ist indessen noch nicht erfolgt.

Im Bahnhofe Winterthur sind die Bauten für Umbau und Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes gänzlich vollendet worden. Die Abrechnung kann aber erst im Jahr 1896 vorgenommen werden.

Die Stationserweiterung Müllheim mit Anlage eines dritten durchgehenden Geleises und Erstellung eines Wartsaalanbaues am Stationsgebäude wurde vollendet. Die Verrechnung der bezüglichen Ausgaben auf Baukonto kann aber erst pro 1896 stattfinden.

Die infolge Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen zum Abbruch gelangten Güterschuppen wurden im Bahnhofe Romanshorn als Lager- und Transitschuppen wieder aufgerichtet und mit den nötigen Zufahrtsgeleisen versehen. Die Kostenverrechnung findet pro 1896 statt.

Von bedeutenderen Bauten und Einrichtungen sind noch zu erwähnen:

Ersetzung des Niveau-Überganges einer Strasse zwischen Örlikon und Wallisellen über die Winterthurer-Linie durch einen Hochübergang.

Einrichtung der elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Aarau.

Erstellung je eines Wärterwohnhauses zwischen Tägerweilen und Ermatingen und zwischen Winterthur und Hettlingen. Für ersteres erfolgt die Kostenverrechnung im Jahr 1896.

Erweiterung des Güterschuppens auf der Station Bischofzell.

Erstellen von Brückewagen auf den Stationen Sitterthal, Rümlang, Kreuzlingen, Rüschlikon, Reichenburg, Seebach und Henggart.

Vergrösserung der Verladerampe und Verlängerung des Stumpen-Geleises auf der Station Ebikon.

Erstellen eines Stumpengeleises auf der Station Affoltern b./H.

Erweiterung des Verladeplatzes und Erstellung einer Rampe auf der Station Eschenz.

Beseitigung der Kopframpe und Erstellung eines durchgehenden Geleises am Güterschuppen Reichenburg. Erstellung eines Verladeplatzes auf der Station Fehrlitorf.

Erstellung eines zweiten Reservoirs im Güterschuppen des Bahnhofes Brugg.

Ergänzung von Bahnabschlüssen und Barrieren auf der Linie Sulgen-Gossau.

Von Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit in Ausführung bundesrätlicher Anordnungen sind zu verzeichnen:

Verriegelung der Weichen und Signale auf den Bahnhöfen und Stationen Romanshorn, Brugg, Effretikon, Oberrieden, Lachen, Siebnen, Etzweilen, Mettmenstetten, Knonau und Cham. Die Kostenverrechnung erfolgt für letztere Station im Jahr 1896.

Erstellung von elektrischen Blocksignalanlagen auf den Strecken Altstetten-Wettingen, Wettingen-Brugg, Brugg-Aarau, sowie Zürich-Winterthur.

Ferner Erstellung von elektrischen Kontroll-Apparaten für Signalscheiben auf einer grösseren Zahl von Stationen.

Verstärkung von Brücken-Konstruktionen.

Verstärkung der Querträger an den Sihlbrücken im Bahnhof Zürich. Teilweise Verstärkung der Streben an der Wildbachbrücke bei Embrach, an der Wildbachbrücke bei Wetzikon, an der Sihlbrücke zwischen Wiedikon und Enge und an der Aabrücke bei Lachen.

Ersetzen der Bachbrücke und der Flutbrücke bei Bilten durch neue Eisenkonstruktionen von 10,1 m Stützweite.

Ersetzen von 11 Blechbalkenbrücken unter 10 m Stützweite auf der Linie Winterthur-Romanshorn durch neue Eisenkonstruktionen.

Die Kostenverrechnung für diese sämtlichen Brückenverstärkungen kann indessen erst im nächsten Jahr vollzogen werden.

Im übrigen verweisen wir mit Bezug auf die ausgeführten Bauarbeiten auf die Beilagen zu den Jahresrechnungen.

2. Bau neuer Linien.

a) Allgemeines.

Im Berichtsjahre waren sämtliche Lose der Linien Thalwil-Zug und Eglisau-Schaffhausen im Bau begriffen und wurde die Vollendung des Emmersbergtunnels der Strecke Schaffhausen-Feuerthalen bewerkstelligt.

Infolge von Differenzen mit Staat und Gemeinden, die Bahnanlage betreffend, konnten die definitiven Vorschläge für das dritte Los der Linie Thalwil-Zug und für die Lose 2, 3 und 4 der Linie Eglisau-Schaffhausen erst im Sommer 1895 fertig gestellt werden, wodurch Ausschreibung, Vergebung und hauptsächlich der Beginn der Bauarbeiten auf diesen Strecken unliebsame Verzögerungen erlitten. Letzterer wurde dadurch auf die Herbst- und Wintermonate verschoben, so dass im Berichtsjahre grössere Leistungen auf diesen Losen nicht mehr möglich waren.

Infolge Beendigung der rechtsufrigen Zürichseebahn fand eine Reduktion des Personales, ebenso Ende Januar der Austritt des bisherigen Oberingenieurs, Herrn Moser, statt, welch letzterer durch seinen früheren Adjunkten und Stellvertreter, Herrn Ingenieur Züblin, ersetzt wurde. Zum Personalbestand während des Jahres 1895 ist ferner zu erwähnen:

Der Austritt von 16 Ingenieuren, 1 Geometer, 1 Zeichner, 1 Kanzlisten und 1 Abwart.

Der Eintritt von 2 Ingenieuren, 1 Geometer, 1 Zeichner.

Somit ist das Personal um 14 Ingenieure, 1 Kanzlisten und 1 Abwart reduziert worden.

Bestand Ende 1895: 20 Ingenieure, 6 Architekten, 2 Geometer, 4 Zeichner, 1 Buchhalter, 2 Kanzlisten und 2 Abwarte.

b) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Die Expropriationsanstände vor Schätzungskommission und Bundesgericht waren Ende des Jahres noch nicht alle erledigt. Pendent sind jedoch nur noch die Prozesse betreffend Grundeigentum der Stadt Zürich über dem Zürchertunnel an der Rämistrasse und von drei Privaten in Unterstrass. Der Augenschein in Sachen fand vor ca. einem Jahre von Seite der Schätzungskommission statt, ein Beweis, wie sehr sich derartige Verhandlungen in die Länge ziehen.

Während des Berichtsjahres konnte mit den Unternehmern sämtlicher verakkordierten Arbeiten, so z. B. für Unterbau, Hochbau etc., mit Ausnahme derjenigen von Los II, abgerechnet werden. Letztere, Lerat & Cie., stellten für die Unterbauarbeiten so masslose Nachforderungen, dass bis anhin eine Einigung unmöglich war und somit der Prozess in sicherer Aussicht steht.

Die beim Bahnbau neu erstellten oder korrigierten Strassen, Wege und Wasserläufe sind nunmehr von allen Gemeinden übernommen. Diesbezügliche Verträge wurden im Laufe des Jahres mit den Gemeinden Zollikon, Herrliberg, Meilen und Hombrechtikon abgeschlossen.

Ebenso fanden mit Privaten und Genossenschaften der Bahnlinie entlang gütliche Vereinbarungen über die Abnahme von Wegen und Wasserleitungen resp. deren ferner Unterhalte statt; es erreichten diese Vertragsabschlüsse die grosse Zahl von 194. Mit einer kleineren Anzahl von Privaten, circa 15, werden die Unterhandlungen über gleichartige Verständigungen in Sachen noch weitergeführt.

Die akkordweise hergestellten neuen Katasterpläne der Linie, der Bauausführung entsprechend, wurden infolge von Arbeitsüberhäufung um mehrere Monate verspätet, d. h. Ende des Jahres abgeliefert, so dass die Abrechnung der Grunderwerbung erst im Jahre 1896 erfolgen kann.

c) Thalweil-Zug.

Die Durchführung der Grunderwerbung für diese Linie stiess auf ähnliche Schwierigkeiten wie seinerzeit diejenige für den Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn. Hauptsächlich in den Gemeinden Horgen, Baar und Zug, konnte auf gütlichem Wege fast gar kein Land erworben werden, so dass in den meisten Fällen der Entscheid der eidgenössischen Schätzungskommission und des Bundesgerichtes angerufen werden musste. Die meisten dieser Prozesse sind noch pendent.

In drei Fällen war infolge Protestes gegen die Landabtretung die Einweisung in den Besitz des Landes durch den Bundesrat erforderlich.

Die Ausschreibung der Unterbauarbeiten von Los III, Baar-Zug, *km* 14.023 bis *km* 19.135, veranschlagt zu Fr. 1,187,100.— fand am 6. Mai 1895 statt, infolgedessen von 15 Unternehmern Offerten eingereicht wurden, deren niedrigste diejenige der Herren Gebrüder Messing in Zürich war. Letzteren wurden die Arbeiten mittelst Bauvertrag vom 5. Juni, genehmigt vom Verwaltungsrate unterm 12. Juni, übertragen.

Anfangs Juli begannen die Unternehmer mit den Bauarbeiten.

Da die Gotthardbahn bei Ausführung des Zugertunnels vorrätiges Material erhielt und wir dieses zur Auffüllung der Bahnanlage bei Zug auf Los III gut verwenden konnten, so fand am 19. April 1895 eine Vereinbarung zwischen den beiden Bahndirektionen statt, laut welcher die Kosten für den Aushub und für den Transport in unsere Auffüllung von jeder Bahnverwaltung zur Hälfte getragen werden. Diese Auffüllungsarbeiten im Betrage von ca. 83,000 *m³* sollen bis Ende August 1896 vollendet sein.

Über die Anlage der Zufahrtsstrassen zu den Stationen Oberrieden und Horgen-Oberdorf fand auch im Berichtsjahre keine Einigung statt. Um indessen hieraus kein weiteres Hemmnis für den Baufortschritt der Linie entstehen zu lassen, reichten wir dem Eisenbahndepartement unterm 28. Oktober die Situationspläne sämtlicher Stationen der Linie und zugleich auch die betreffenden Hochbaupläne (inkl. Wärterhäuser) nebst den Plänen für die Einteilung der Wärterstrecken, der Niveauübergänge und Barrieren ein.

Für das Aufnahmsgebäude Zug, die Abortanlage und die Perronbedachung daselbst sind die von uns unterm 21. März, 25. Juni und 14. September den Behörden gemachten Planvorlagen durch das Eisenbahndepartement am 22. Mai, 29. Juli und 26. Oktober 1895 genehmigt worden. Unterm 24. Dezember wurden hierauf von Seite der Direktion sämtliche Hochbauarbeiten im Voranschlage von ca. Fr. 800,000.— zur freien Bewerbung ausgeschrieben.

Ein Hindernis für den Baufortschritt bildeten für das I. Los zwei von der Gemeinde Horgen in Aussicht genommene Strassenprojekte Wührenbach-Sihlbrugg, wovon eines die Bahnlinie nahe beim Ausgange des Horgerbergtunnels kreuzt, infolge dessen von uns eine Überfahrtsbrücke samt Dammanlage zu erstellen wäre.

Trotz mehrfachen Rechargen war es aber bis Ende des Jahres nicht möglich, von den Behörden einen bestimmten Entscheid zu erhalten, welches Projekt zur Ausführung gelangen solle.

Die beim Baubeginn auf dem III. Lose in den Gemeinden Baar und Zug gemachten Bodensondierungen mittelst Bohrapparat ergaben einen derart schlechten Untergrund für die baulichen Anlagen, dass für die meisten Objekte Pfahlfundation hätte vorgesehen werden müssen, was bei dem 355 *m* langen, aus 32 Öffnungen bestehenden Lorze-Viadukt von *km* 14.008 bis 14.363 allein mit einem Mehrkostenaufwand von ca. Fr. 105,000.— verbunden gewesen wäre. Behufs Vermeidung dieser Mehrkosten musste daher gegenüber dem früheren, vom Eisenbahn-

departemente unterm 2. April 1895 genehmigten Viadukt-Plane im Sinne von Art. 24 der Verordnung zum Eisenbahn-Gesetze eine Planänderung stattfinden. Die Planauflage in der Gemeinde erfolgte am 20. November, und die Vorlage an das Eisenbahndepartement nach Erledigung von Anständen mit der Gemeinde Ende Februar 1896. Danach wird der neue Viadukt nunmehr noch eine Länge von 104 m mit 7 Öffnungen à 12 m, wovon 2 auf dem rechten und 4 auf dem linken Ufer, nebst einer Öffnung über der Lorze, erhalten. Der übrige Teil des früher vorgesehenen Viaduktes wird durch einen Damm nebst 3 Viaduktöffnungen von je 9 m am Ende, für eine Wegunterführung dienend, ersetzt. Das Dammauffüllungsmaterial kommt aus der nahegelegenen Materialgrube im Jöchler.

Den Baufortschritt betreffend ist zu bemerken:

Los I. Ende des Jahres waren die Erdarbeiten zwischen Oberrieden und Horgen im Rohen erheblich gefördert und im ganzen ca. 35 % geleistet.

In dem 1985 m langen Horgerbergtunnel war der Firststollen auf der Ostseite auf 898 m, auf der Westseite auf 757 m Länge getrieben. Der Durchschlag ist seither am 15. März 1896 morgens 7 Uhr 20 erfolgt, wobei die Richtung mit einer Abweichung von 4 cm und die Höhenlage mit einer solchen von 1 cm, somit gut stimmten. Die Längendifferenz betrug 0.50 m.

Bis zum Durchschlage sind in den Stollen beidseitig zusammen durchschnittlich 3.56 m pro Tag, ähnlich wie beim Albistunnel (3.6 m) gemacht worden.

An Kunstbauten wurden ca 53 % des Voranschlages ausgeführt, so die Pfeiler und Widerlager nebst einer Anzahl Gewölbe beim Bürgertobel-Töbeli- und Oberriederviadukt, ferner verschiedene Durchfahrten und eine gewölbte Überfahrtsbrücke zwischen Oberrieden und Horgen.

Los II. Hier wurden die Unterbauarbeiten beinahe vollendet, es fehlen noch einige Planierungs-, Beschotterungs- und Chaussierungsarbeiten.

Infolge Einführung der Sihlthalbahn auf Station Sihlbrugg mussten wir zur Erweiterung der Stationsanlage die Landstrasse bergwärts verlegen, wodurch die dortige Halde zum Rutschen kam und daher sehr kostspielige Entwässerungsarbeiten und Stützmaueranlagen erforderte.

Los III. Die Hauptarbeiten beschränkten sich auf den Betrieb der beiden Materialgruben im Jöchler und im Lauried zur Damm- und Stationsauffüllung bei Baar und Zug.

Bis Ende des Jahres sind aus diesen Gruben ca. 17,000 m³ mittelst 5 Maschinen gefördert worden. Ausserdem wurden von der Gotthardbahn ca. 22,000 m³ in die Stationsauffüllung von Zug verbracht.

Bei einigen Brücken und Durchlässen bei Baar hat man die Pfahlfundationen erstellt, so bei den beiden Gruppenpfeilern des Lorzeviadukts, auch konnte das Mauerwerk mehrerer Durchfahrten und gewölbter Objekte bei Baar und Zug vollendet werden.

Geleistet waren Ende des Jahres bei den Erdarbeiten ca. 10 % des Voranschlages, bei den Kunstbauten ca. 20 %.

Unterm 26. Februar 1895 hat der Bundesrat die Frist zur Vollendung der Linien Thalweil-Zug und Zug-Goldau auf den 1. Oktober 1896 festgesetzt. Hierauf Bezug nehmend ist jetzt schon hervorzuheben, dass die Einhaltung dieser Frist für die Linie Thalweil-Zug, infolge der durch die Expropriationsschwierigkeiten und die in baulichen Fragen rückständigen Entschliessungen von Kantons- und Gemeindebehörden erfolgten Verzögerungen der Bauarbeiten eine Unmöglichkeit ist.

d) Etzweilen-Schaffhausen.

Wie bereits im letzten Jahresberichte erwähnt, erfolgte die Vollendung des Emmersbergtunnels am 21. Februar, die Belastungsprobe der Rheinbrücke bei Feuerthalen am 26. März und die Kollaudation der Strecke Schaffhausen-

Feuerthalen am 27. gleichen Monates, worauf mit Bewilligung der Bundesbehörde dieses Teilstück am 2. April 1895 dem Betriebe übergeben werden konnte. Dadurch war die ganze Linie Schaffhausen-Etzweilen in Betrieb gesetzt.

Bis Ende des Jahres wurde mit allen Unternehmern abgerechnet, so mit Aebli, Rossi und Krieger für den Unterbau, mit Bosshard & Cie. in Näfels für Lieferung der eisernen Brücken und mit Ragaz-Leu & Cie. für die ausgeführten Hochbauten etc. etc.; für letztere fällt die Reglerung indes in das Jahr 1896. Rückständig ist nur noch die Abrechnung für Erstellung der Grünhäge, welche vertragsgemäss nicht vor 1896 stattfinden kann.

Betreffend Abnahme der neu erstellten oder beim Bau korrigierten Strassen, Wege und Wasserläufe resp. Übernahme von deren fernerem Unterhalte durch Gemeinden und Staat haben mit Langwiesen, Diessenhofen, Schlattingen und Unterstammheim Vereinbarungen stattgefunden, ebenso sind die Landstrassen auf Zürcher Gebiet abgenommen; dagegen steht die Abnahme derselben von Seite des Staates auf Gebiet des Kantons Thurgau trotz wiederholt gestellter Begehren immer noch aus.

Einer Weisung des Eisenbahndepartementes Folge leistend, sind von uns im Frühjahr noch Baggerungen im Rheinbett bei Feuerthalen behufs Erweiterung des Flussprofiles an der Brückenstelle als Kompensation eines durch unsern Brückenpfeiler eventuell zu gewärtigenden Staues ausgeführt worden.

Eine Anzahl noch pendenter Expropriationsfälle konnte im Berichtsjahre erledigt werden; dagegen wurde über denjenigen mit der Paradiesgesellschaft erst im Februar 1896 vom Bundesgericht entschieden.

Die neuen Katasterpläne der Linie wurden im Dezember fertig gestellt, so dass auch hier deren Vervielfältigung und die Abrechnung der Grunderwerbung erst im Jahre 1896 stattfinden kann.

e) Eglisau - Schaffhausen.

Auf grossherzogl. badischem Gebiete war die Plangenehmigung Ende 1894 noch ausstehend. Dieselbe erfolgte dann für die ganze Strecke mit Ausnahme der Stationsanlage von Jestetten unter dem 12./22. Januar 1895, worauf für die Station Jestetten neue Pläne angefertigt und der badischen Regierung vorgelegt werden mussten.

Die Pläne dieser Stationsanlage, im Osten von Jestetten, wurden unter dem 8./11. Mai 1895 vom badischen Ministerium genehmigt, so dass also erst zu diesem Zeitpunkte das gesamte Tracé Eglisau-Neuhausen festgelegt war.

Die Grunderwerbung stiess bei den schweizerischen Gemeinden im allgemeinen auf grössere Schwierigkeiten, als bei denjenigen im Grossherzogtum Baden. Denn während in Eglisau, Hüntwangen, Rafz und Neuhausen zusammen ca. 60 Fälle, wovon 33 in der Gemeinde Rafz und 22 in der Gemeinde Neuhausen, der Schätzungscommission überwiesen werden mussten, konnte in den drei Gemeinden auf badischem Gebiete, mit Ausnahme von fünf Besitzern in Jestetten, wo geschätzt werden musste, das benötigte Land durchwegs auf gütlichem Wege erworben werden.

Die Expropriation war daher hier bis Anfang Oktober 1895, also in verhältnismässig kurzer Zeit, trotz verspäteter Plangenehmigung, fast gleichzeitig wie in den schweizerischen Gemeinden in der Hauptsache durchgeführt.

Im Laufe des Jahres sind sämtliche vier Baulose für die Ausführung des Unterbaues der Linie Eglisau-Neuhausen, nach erfolgter öffentlicher Ausschreibung, dem Mindestfordernden vergeben und die betreffenden Bauverträge vom Verwaltungsrat genehmigt worden, nämlich:

Los I an die Firma Probst, Chappuis & Wolf, den 14. Januar und 5. Februar.

„ II und III an Stephan Rossi, den 18. August und 18. Oktober.

„ IV an Jamoretti & Mina, den 18. und 30. August.

Auf dem I. Lose haben die Arbeiten bei dem Hauptobjekte, dem Viadukt bei Eglisau, im Monat März mit Erstellung der Dienstbrücke über den Rhein und mit dem Aushub der Strompfeiler begonnen, nachdem von Seite

des Eisenbahndepartementes die Plangenehmigung der allgemeinen Disposition und des Unterbaues des Viaduktes am 26. März erfolgt war.

Der Viadukt erfordert ca. 18,000 m^3 Mauerwerk (exkl. Beton), wovon Ende des Jahres ca. 8000 m^3 oder 45 % geleistet waren, während bei den Erdarbeiten ca. 36,000 m^3 oder 38 % des Voranschlagtes ausgeführt worden sind.

Auf den drei übrigen Losen mussten sich die Unternehmer, da die Bauverträge mit denselben erst Ende August und Mitte Oktober perfekt wurden, darauf beschränken, über die Wintermonate den Bau für das kommende Frühjahr möglichst gut vorzubereiten und sind daher keine Leistungen von Belang an Erdarbeiten und Kunstbauten zu verzeichnen.

Neu angeordnete Studien über Ausführung der Eisenkonstruktion der Rheinbrücke bei Eglisau führten dazu, die früher vorgesehene Halbparabel-Konstruktion durch eine Fachwerkbrücke mit parallelen Gurtungen zu ersetzen. Die diesbezüglichen Pläne haben unterm 20. März 1896 die Genehmigung des Eisenbahndepartementes erhalten.

Für die Ausführung dieser Eisenkonstruktion ist unter einer grösseren Zahl bekannter Brückenfirmen Konkurrenz eröffnet worden, worauf die Vergabe der Brücke im Gewicht von ca. 586 T. an die mindestfordernde Firma Buss & Cie. in Basel stattfand.

Nach Abweisung des Gesuches der Regierung des Kantons Schaffhausen durch das Eisenbahndepartement, für die Scheibengasse in Neuhausen an Stelle der Durchfahrt einen Niveauübergang vorzusehen, gelangten die Regierung und der Gemeinderat Neuhausen im Mai 1895 nachträglich mit einem auf die Erweiterung der Scheibengassendurchfahrt gerichteten Begehren an die Bundesbehörde. Dem Ansuchen wurde durch Änderung der schiefwinkligen Anlage teilweise entsprochen, womit sich die Petenten einverstanden erklärt. Die betreffende neue Planvorlage dieses Objektes hat unterm 30. Dezember 1895 die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erhalten.

VI. Direktion.

Das von der neuen Direktion schon im Jahre 1894 festgestellte Organisationsreglement nebst Geschäftsordnung für die Direktion erhielt im Frühjahr mit wenigen Änderungen die verwaltungsrätliche Genehmigung. Danach wurden in Übereinstimmung mit der bisherigen provisorischen Ordnung die Geschäfte von allgemeiner Bedeutung dem Präsidenten zugewiesen und die übrigen Geschäfte nach folgenden Departementen verteilt:

- I. Departement, Finanzen, Versicherungswesen, Pensions- und Krankenkassen;
- II. Departement, Bahnbau, Unterhalt von Bahn und Dampfbooten, Werkstätten;
- III. Departement, Stations- und Zugdienst, Fahrdienst;
- IV. Departement, kommerzieller Dienst der Bahn und der Dampfboote;
- V. Departement, Haftpflichtangelegenheiten, Expropriation, Gemeinschaftsstrecken und Gemeinschaftsbahnhöfe.

Danach blieb auch die Geschäftsverteilung unter die einzelnen Direktionsmitglieder die bisherige, d. h., es wurden definitiv zugeteilt:

Geschäfte von allgemeiner Bedeutung und III. Departement Herrn Präsident Birchmeier; Stellvertreter für die Geschäfte von allgemeiner Bedeutung Herr Vicepräsident Frölich, für das III. Departement Herr Direktor Brack;

- I. Departement Herrn Direktor Däniker; Stellvertreter Herr Vicepräsident Frölich;
- II. Departement Herrn Direktor Brack; Stellvertreter mit Bezug auf den Bau der neuen Linien Herr Direktor Mezger, mit Bezug auf die übrigen Geschäfte Herr Präsident Birchmeier;
- IV. Departement Herrn Vicepräsident Frölich; Stellvertreter Herr Direktor Däniker;
- V. Departement Herrn Direktor Mezger; Stellvertreter mit Bezug auf die Expropriationsgeschäfte Herr Direktor Brack, mit Bezug auf die übrigen Geschäfte Herr Direktor Däniker.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 93 Sitzungen und fasste 2874 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Was die Zahl der Direktionsgeschäfte betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass das Hauptregister im Berichtsjahre 39,397 (Prinzipal-) Nummern aufweist gegenüber 39,812 im Vorjahr.

Es dürfte hier der Ort sein, um eines Vorganges zu erwähnen, der speciell das Verhältnis der Verwaltung zu den Angestellten betrifft. Im Anschlusse an eine bei sämtlichen grössern Bahnen der Schweiz zu Tage getretene Bewegung gelangte im Dezember eine fast von allen untern Angestellten unterzeichnete Eingabe an die Verwaltung, deren hauptsächliche Begehren auf namhafte Gehaltsaufbesserungen unter Festsetzung einheitlicher Gehaltsnormen, sowie auf principielle Änderung des Dienstvertrages in dem Sinne, dass eine Dienstkündigung bezw. Entlassung seitens der Verwaltung nur unter Zustimmung einer in der Mehrheit aus Angestellten zusammengesetzten Kommission stattfinden dürfe, gerichtet waren.

Die Verhandlungen führten, ungeachtet heftiger, die Inszenierung eines Streiks nahe legender Agitation, zu einem friedlichen Abschluß, wonach für das festangestellte Personal hinsichtlich der Gehaltsregelung eine Verständigung auf gleichartiger Grundlage stattfand wie bei der Schweizerischen Centralbahn, indem für das Personal des Unterhaltes und der Aufsicht der Bahn, des Expeditions- und Zugdienstes und des Fahrdienstes mit Ausnahme einiger höherer Dienstkategorien, für welche die Festsetzung der Gehalte durch besondern Beschluß von Fall zu Fall vorbehalten blieb, folgendes Gehaltschema angenommen wurde:

No.	Beamtenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehalts- stufen	Erhöhung per Gehalts- stufe
		Minimum Fr.	Maximum Fr.		
7	Stellvertreter der Bahnhofinspektoren (Adjunkte) I. Klasse	2400	4200	10	180
8	" " " II. "	2100	3600	10	150
9	Inspektionsgehülfen I. Klasse	2100	3600	10	150
10	" II. "	1800	3000	10	120
11	" III. "	1500	2400	10	90
12	Stationsgehülfen I. Klasse (Stellvertr. d. B'hofvorstände I. Klasse.)	1800	3000	10	120
13	" II. " " " II. "	1500	2400	10	90
14	" III. " " " III. "	1440	2040	10	60
15	" IV. " und amb. Gehülfen	1200	1920	8	90
16	Einnehmer I. Klasse	2100	3300	10	120
17	" II. " { a) b)	1500 1380	2700 2100	10 8	120 90
18	" III. "	1380	1980	10	60
19	Gepäckexpedienten I. Klasse	1800	3000	10	120
20	" II. " { a) b)	1500 1500	2700 2400	10 10	120 90
21	" III. "	1320	2040	8	90
22	Gepäckträger I. Klasse	1320	1920	10	60
23	" II. "	1200	1650	10	45
24	Telegraphisten I. Klasse	1800	3000	10	120
25	" II. "	1500	2400	10	90
26	" III. "	1200	1920	8	90
27	Wagenkontroleure I. Klasse	1500	2400	10	90
28	Wagenkontroleure II. Klasse	1200	1920	8	90
29	Oberportier Zürich	2040	2940	10	90
30	Portiers der Güterbahnhöfe	1200	1800	10	60
31	Portiers der Personen-Bahnhöfe, ohne Dienstwohnung und ohne Handgepäckbenefice	1200	1800	10	60
32	Portiers der Personen-Bahnhöfe, mit Dienstwohnung und Handgepäckbenefice	1200	1650	10	45
33	Portiers der Personen-Bahnhöfe, ohne Dienstwohnung mit Handgepäckbenefice I. Klasse	—	1080	—	—
34	Portiers der Personen-Bahnhöfe, ohne Dienstwohnung mit Handgepäckbenefice II. Klasse	1080	1530	10	45
35	Nachtwächter I. Klasse	1200	1800	10	60
36	" II. "	1080	1530	10	45
37	Rangierleiter I. "	1680	2580	10	90
38	" II. "	1560	2160	10	60
39	Wagenwärter	1380	1860	8	60

No.	Beamtenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehalts- stufen	Erhöhung per Gehalts- stufe
		Minimum Fr.	Maximum Fr.		
40	Chef der Wagenreiniger	1500	2400	10	90
41	Lampisten	1200	1800	10	60
42	Chefs von Güterexpeditionen I. Klasse	2400	4200	10	180
43	“ “ “ II. “	2100	3600	10	150
44	“ “ “ III. “	1800	3000	10	120
45	“ “ “ IV. “	1500	2400	10	90
46	Güterkassiere I. Klasse	2100	3600	10	150
47	“ II. “	1800	3000	10	120
48	I. Gehülfen der Güterexpeditionen I. Klasse	1800	3000	10	120
49	I. “ “ übrigen Güterexpeditionen, Schalterexpedienten und Zolldeklaranten	1800	2700	10	90
50	Güterexpeditionsgehülfen I. Klasse	1500	2400	10	90
51	“ II. “	1200	1920	8	90
52	Frachteneinzüger	1350	2100	10	75
53	Schaffnermeister und Vorstand des Rangierbahnhofes Zürich .	2400	3900	10	150
54	Güterschaffner I. Klasse	1560	2460	10	90
55	“ II. “	1500	2100	10	60
56	Schaffnergehülfen, Eilfourgonschaffner und Eilgutcamionneure .	1380	1980	10	60
57	Ord. Gut-Camionneure und Eilgutarbeiter	1290	1740	10	45
58	Weichen-, Übergangs-, Signal- und Drehscheibenwärter I. Klasse (Winterthur und Zürich)	1380	1980	10	60
59	II. “	1290	1740	10	45
60	III. “	1200	1560	10	36
61	Oberzugführer	2100	3000	10	90
62	Zugführer	1500	2250	10	75
63	Kondukteure	1260	1860	10	60
64	Bremser	1080	1500	7	60
C. Fahrdienst.					
1	Zugskontroleure	2100	3000	10	90
2	Lokomotivführer	1860	2820	8	120
3	Heizer	1320	1800	8	60
4	Visiteure I. Klasse	1800	2400	10	60
5	“ II. “	1560	2160	10	60

Das Lokomotiv- und Zugpersonal erhält ausser dem fixen Gehalt noch sogenannte Nebenbezüge nach reglementarischen Ansätzen (Kilometergelder, Ersparnisprämien, Übernachtgelder, Stundengelder), welche je nach den Dienstkategorien jährlich 850—1800 Fr. ausmachen.

Für die Angestellten bei der Centralverwaltung und den centralen Bureaux des Betriebes bestanden feste Gehaltsnormen bereits, die bei diesem Anlasse keine wesentlichen Änderungen erfuhren.

Die gemäss den neuen bezw. revidierten Gehaltsnormen bei den einzelnen vorgenommenen Gehaltsregulierungen erheisichten zuzüglich der für das nicht fest angestellte Personal (Güterarbeiter etc.) bewilligten Lohnerhöhungen eine Gesamtausgabe von ca. Fr. 320,000, während die gestellten Forderungen (Erhöhung der Gehalte bis auf Fr. 2400 um 25 %, und von Fr. 2400 bis 3000 um 15 %) eine Ausgabe von über eine Million Franken bedingt hätten. Die Petenten hatten ihre Ansprüche im Verhältnisse zu denjenigen bei den andern Bahnen viel zu hoch gestellt, indem sie namentlich nicht genügend berücksichtigten, dass das untere Personal der Nordostbahn bereits zu dem besser bezahlten schweizerischen Bahnpersonal gehörte.

Analoge Verständigungen erfolgten auch bei der Gotthardbahn, der Jura-Simplon-Bahn und den Vereinigten Schweizerbahnen. Bei allen andern, mit Ausnahme der Gotthardbahn, war, um auf gleiche Höhe der Gehalte wie die Nordostbahn zu kommen, eine verhältnismässig grössere Ausgabe erforderlich.

Beim Arbeiterpersonal der Werkstätten liess die Verwaltung ebenfalls angemessene Lohnerhöhungen einreten, wobei eine Ausgabe von ca. Fr. 60,000 ausreichte.

Was die principielle Änderung des Dienstvertrages betrifft, so wurde das Begehrn der Angestellten von allen Bahnen des Bestimmtesten abgelehnt. Dagegen wurde dem Personal überall ein fester sechsjähriger Anstellungsvertrag zugestanden, in der Meinung, dass eine Erneuerung der Anstellung nach dem Vertragsablauf durch Wiederwahl des Angestellten durch die Verwaltung sechs Monate vor diesem Termin stattzufinden hat. Ein vorheriges, keine besondern Gründe voraussetzendes Kündigungsrecht der Verwaltung besteht nicht, während der Angestellte berechtigt ist, das Dienstverhältnis jederzeit auf drei Monate zu künden. Dagegen ist das Recht, fehlbare Beamte auch vor Ablauf des Vertrages jederzeit ohne Entschädigung zu entfernen, der Verwaltung durch Vorbehalt der bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen gewahrt. Ebenso bleibt die vorzeitige Entlassung von Angestellten wegen körperlicher oder geistiger Untauglichkeit vorbehalten.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1895 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 8. Juni 1896.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

Der Präsident:

Birchmeier.

Rechnungen
der
Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
umfassend das Jahr 1895.

- 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 1895, 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. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausser-
ordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.
5. Rechnungen über die Nebengeschäfte:
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
6. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.
(Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
7. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau
der Rechtsufrigen Zürichseebahn von 1888 bis 1895.
8. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau
der Linie Etzweilen-Schaffhausen von 1890 bis 1895.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Ertrag des Personentransportes			9,429,190	30		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransports.						
1. Vom Gepäck	712,567	24				
2. Von Tieren	378,377	33				
3. Von Gütern	11,795,742	09	12,886,686	66	22,315,876	96
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	373,707	86				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restorationen, Landabschnitte etc.	113,166	36				
c) Für Rollmaterial	551,112	29	1,037,986	51		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	1,878	30				
b) Material-Verwaltung	9,367	22				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb	70,000	—				
d) Privattelegraphendienst	2,254	24	83,499	76		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen	19,511	38				
b) Verschiedenes	4,402	05	23,913	43	1,145,399	70
Summe der Einnahmen					23,461,276	66

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)	111,148	97				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	83,662	95				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse	71,078	40				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	16,667	35				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)	51,801	98				
6. Betriebskontrolle	132,108	54				
7. Statistisches Bureau	23,543	02				
8. Telegraphen-Inspektion	15,008	36				
9. Abwartpersonal der Centralverwaltung	13,094	20				
			518,113	77		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	61,111	62				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	13,859	59				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	5,058	87				
4. Verschiedenes	13,110	36	93,140	44		
Hievon ab: Vergütung aus den Baukonti für die administrative Bauleitung			611,254	21		
			19,908	35		
					591,345	86
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Bureau des Oberingenieurs	123,337	57				
2. Sektions-Chefs und deren Gehülfen	27,113	44				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	100,669	71				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter	599,491	20				
5. 1/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 860,007. 80 Cts.	286,669	27				
6. Bekleidungskosten	19,724	65	1,157,005	84		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstdämmen)	Fr. 282,077	27				
Verwendungen aus der „Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung“	„ 34,896	53	316,973	80		
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)			353,394	26		
Übertrag	670,368	06	1,157,005	84		
					591,345	86

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	670,368	06	1,157,005	84	591,345	86
3. Hochbau	148,539	53				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Fundation)	37,201	86				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	61,695	09				
6. Räumung von Schnee und Eis	54,359	81	972,164	35		
<i>b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)</i>						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	272,451	37				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	409,392	46				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	93,526	79	775,370	62		
<i>C. Sonstige Ausgaben.</i>						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	12,113	50				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	4,498	70				
3. Beleuchtung der Bahn	4,626	19				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	61,923	26				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	436	11				
6. Verschiedenes	976	58	84,574	34	2,989,115	15
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle	112,539	48				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
<i>a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrolleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter</i>	942,983	80				
<i>b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter</i>	402,154	28				
<i>c) Billetdrucker und Billetsortiererinnen</i>	14,662	75				
<i>d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 860,007. 80 Cts.</i>	573,338	53				
<i>e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter</i>	1,277,157	30				
Übertrag .	3,322,836	14			3,580,461	01

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	3,322,836	14				3,580,461 01
3. Zugdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	1,060,649	33				
4. Bekleidungskosten	88,154	98	4,471,640	45		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billette, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	190,659	73				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	291,807	90				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugpersonal	47,813	96				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	7,639	03				
5. Camionnage und Plombage	8,287	86				
6. Verschiedenes	11,785	13	557,993	61	5,029,634	06
IV. Fahrdienst.						
A. Personal.						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	52,930	65				
2. Depotchefs, Maschinpersonal und Wagenvisiteure	1,216,142	52				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	221,560	73				
4. Bekleidungskosten	6,518	97	1,497,152	87		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.						
<i>a) Lokomotiven.</i>						
1. Brennmaterial	1,850,375	87				
2. Schmiermaterial	56,663	48				
3. Beleuchtungsmaterial	11,167	30				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand	79,799	12	1,998,005	77		
<i>b) Wagen.</i>						
1. Beheizungsmaterial	63,796	99				
2. Schmiermaterial	4,362	43				
Übertrag .	68,159	42	3,495,158	64	8,610,095	07

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
	Übertrag .		68,159	42	3,495,158	64
3. Beleuchtungsmaterial			12,096	54		
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial			5,907	60	86,163	56
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
<i>a) Unterhalt.</i>						
1. Lokomotiven und Tender			521,548	88		
2. Personenwagen			208,913	20		
3. Gepäck- und Güterwagen			269,966	80	1,000,428	88
<i>b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)</i>						
1. Lokomotiven und Tender			61,529	30		
2. Personenwagen			111,144	12		
3. Gepäck- und Güterwagen			42,839	38	215,512	80
D Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme			6,265	34		
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale			12,144	17		
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars			14,376	61		
4. Verschiedenes			2,636	75	35,422	87
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken			230,912	08		
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)			1,417	85		
3. Für Rollmaterial			925,126	74	1,157,456	67
B. Verlust an Hülfgeschäften						
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten			1,038	81		
2. Feuerversicherungen			50,969	62		
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben					Fr. 124,624.34	
Verwendungen aus der „Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung“					„ 254,535.69	
	Übertrag .		379,160	03		
			431,168	46	1,157,456	67
					13,442,781	82

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1894			5,726,514	52		
ab laut Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1895:						
6 % Jahresdividende pro 1894 an die Prioritätsaktien						
von 26 Millionen Franken	1,560,000	—				
6 % Jahresdividende pro 1894 an die Stammaktien von						
54 Millionen Franken	3,240,000	—	4,800,000	—	926,514	52
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	23,461,276	66				
Betriebsausgaben	13,635,894	66	9,825,382	—		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bötzbergbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein)	528,373	45				
b. Aargauische Südbahn	298,870	54				
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten, Defizit	— 7,008	16	820,235	83		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	418,306	94				
Hiezu:						
a. 1 % Agio auf dem 3 1/2 % 7 Mill. Anleihen vom 15. Juni 1895	70,000	—				
b. Aufgeldertrag aus der fakultativen Konversion der Prioritäts- aktien in Stammaktien vom 15. September bis 30. No- vember 1895	2,294,470	—	2,782,776	94		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien etc. ver- wendeten Kapitalien			467,188	09		
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee			74,254	88		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds	1,052,848	69				
b. Reserve für Oberbauerneuerung Altstetten-Zug-Luzern	66,544	90				
c. Versicherungsfonds	88,196	42	1,207,590	01		
8. Zuwendungen aus der „Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“			2,969,210	82		
9. Betriebs-Subventionen.						
Für die Linie Etzweilen-Schaffhausen			39,375	—		
	Übertrag		18,186,013	57	926,514	52

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc.	27,355	59				
Hiezu:						
a. Emissionskosten d. 3 ¹ / ₂ 0/7 Millionen Anleihens vom 15. Juni 1895	Fr. 12,029.07					
b. Kosten der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahre 1895	" 59,231.15		71,260	22	98,615	81
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.						
a. Hypothekaralienen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 10,000,000 zu 3 ¹ / ₂ 0/0	Fr. 350,000. —					
" 7,000,000 { " 3 ¹ / ₂ 0/0 v. 15. Juni—31. Dez. 1895 " 132,708.35						
" " 4 0/0 " 1. Januar—15. Juni 1895 " 128,333.33						
, 127,000,000 " 4 0/0	" 5,080,000. —					
" 1,837,500 " 4 ¹ / ₂ 0/0	" 82,687.50					
	Fr. 145,837,500'		Fr. 5,773,729.18			
Hiezu:						
Stückzinse vom 15/24 Juni 1895 auf 6569 zurückbezahlten Obligationen des 4 0/0 Anleihens vom 1. Juni 1888 à 50 Cts. " 3,284.50			5,777,013	68		
b. Hypothekaralienen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.						
Fr. 3,000,000 zu 4 0/0			120,000	—		
c. Subventionsdarlehen:						
Fr. 1,282,000 unverzinslich	Fr. —.—					
" 1,320,000 zu 2 0/0	" 26,400. —					
" 80,000 " 2 0/0 v. 15. Febr. — 31. Dezbr. 1895 " 1,400. —						
" 6,800,000 " 2 ¹ / ₂ 0/0	" 170,000. —					
" 1,987,000 " 3 0/0	" 59,610. —					
" 110,000 " 3 0/0 vom 1. Februar—31. Dez. 1895 " 3,025. —						
" 1,630,000 { " 3 0/0 vom 1. Januar—1. Februar 1895 " 4,075. —						
" " 3 ¹ / ₄ 0/0 v. 1. Febr.—31. Dez. 1895 " 48,560.40						
" 33,000 " 3 ¹ / ₄ 0/0 v. 1. Febr.—31. Dez. 1895 " 983.15						
" 450,000 " 4 ¹ / ₂ 0/0	" 20,250. —					
	Fr. 13,692,000		334,303	55	6,231,317	23
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee, Rückschlag					102,436	26
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.						
a. Abschreibung am Konto „Zu amortisierende Verwendungen“	610,000	—				
b. Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten pro 1895	Fr. 97,672.52					
c. Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1895 zur Amortisation des Defizits	" 152,327.48		250,000	—		
	Übertrag		860,000	—	6,432,369	30

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
			Übertrag	.	18,186,013	57
10. Aus sonstigen Quellen.					926,514	52
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn	32,000	—				
b. Anteil der Nordostbahn am Mehrertrag der Schweiz. Centralbahn über 5% im Jahre 1894 für die Strecke Aarau-Wöschnau	1,875	15				
c. Ertrag der Subvention an die Gotthardbahn pro 1894	7,539	80				
d. Beitrag der Gemeinde Wädenswil für Verzinsung, Bedienung und Unterhalt der erweiterten Station Au, (II. Rate von Fr. 8000.—)	2,000	—				
e. Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftenkonto der Nordostbahn pro 1895 (Pacht- und Mietzinse etc.)	15,585	88				
f. Liquidationssaldo des Liegenschaftenkonto Enge per Ende 1895	175,531	42				
g. Hälftiger Anteil der Nordostbahn an der Abschreibung ausgewchselter eiserner Brückenkonstruktionen auf der Bötzbergbahn	55,218	91				
h. Anteile fremder Bahnen an den Kosten beseitigter Bauobjekte auf Gemeinschaftsstationen pro 1894/1895	2,123	38				
i. Vergütung der Schweiz. Centralbahn auf Rechnung des Anteils der Gemeinschaftsbahnen aus Haftpflichtfall der Werra von 1887	191	59	292,066	13	18,478,079	70
Summe					19,404,594	22

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	860,000	—	6,432,369	30		
d. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten im Jahre 1895, abzüglich Erlös für gewonnenes Material	77,369	64	937,369	64		
5. Einlage in die Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds	1,000,000	—				
b. Versicherungsfonds	100,191	59	1,100,191	59		
6. Zuwendungen an die „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“			2,364,470	—		
7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken. Vergütung an 108,000 Stammaktien und 50,967 konvertierte Prioritätsaktien à Fr. 15. — aus dem Aufgeldertrag der fakult. Konversion der Prioritätsaktien (Beschl. der Gen. Versammlung vom 29. Juni 1895)			2,384,505	—	13,218,905	53
8. Zur Verfügung der Aktionäre					6,185,688	69
Summe						
					19,404,594	22

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

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge		TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.								
A. Organisations- und Verwaltungskosten	—	—	117,773	32	—	—	117,773	32
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	135,068	60	—	—	135,068	60
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	2	—	—	2	—	—
2. Entschädigungen	9,580	15	129,552	65	—	—	119,972	50
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	—	—	376	30	—	—	376	30
4. Vermarkung	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Verschiedenes	—	—	128	05	—	—	128	05
							120,478	85
D. Bahnbau.								
1. Unterbau.								
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	120,393	58	120,393	58		
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—		
c. Brücken und Durchlässe	87,912	23	1,692,975	47	1,605,063	24		
d. Beschotterung	—	—	42,665	44	42,665	44		
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	—	—	22,618	95	22,618	95		
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—		
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	1,790,741	21
2. Oberbau.								
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	20,355	—	36,538	89	16,183	89		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	53,711	65	63,708	76	9,997	11		
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	10,807	48	256,828	15	246,020	67		
d. Legen des Oberbaues	3,500	—	19,857	58	16,857	58		
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	288,559	25
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.								
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—		
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einstieghallen, Trottoirs und Rampen	35,433	94	41,598	03	6,164	09		
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	—	—	—	—		
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	4,446	—	17,551	31	13,105	31		
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	2,790	—	23,424	11	20,634	11		
f. Wärterhäuser	750	—	51,101	18	50,351	18		
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	140	—	48,101	36	47,961	36		
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	138,216	05
Übertrag	229,426	45	2,820,263	73	—	—	2,217,516	51
							373,320	77

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn
1895.

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	229,426	45	2,820,263	73	.	.	2,217,516	51	373,320	77
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	4,206	50	4,206	50				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	39,304	03	379,357	27	340,053	24				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—	—	—	—	—				
d. Einfriedigung und Barrieren	2,510	—	47,581	41	45,071	41				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	389,331	15	2,606,847	66
II. Rollmaterial.	271,240	48	3,251,408	91	.	.	.	.	2,980,168	43
1. Lokomotiven und Tender	2,207	50	770,117	47	.	.	767,909	97		
2. Personenwagen	88,599	05	207,173	50	.	.	118,574	45		
3. Gepäck- und Güterwagen	42,005	48	1,023	52	.	.	40,981	96		
	132,812	03	978,314	49	.	.	.	.	845,502	46
III. Mobiliar und Gerätschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltdienst	—	—	1,660	16	.	.	1,660	16		
3. Für den Stationsdienst	2,212	35	2,074	45	.	.	137	90		
4. Für den Transportdienst	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Für die Werkstätten	—	—	2,068	85	.	.	2,068	85		
6. Telegraphenapparate	—	—	2,450	53	.	.	2,450	53		
	2,212	35	8,253	99	.	.	.	.	6,041	64
	406,264	86	4,237,977	39	.	.	.	.	3,831,712	53
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	—	—	—	—	.	.	—	—		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	44,057	—	—	—	.	.	44,057	—		
C. Imprägnieranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—	44,057	—
	44,057	—	—	—	.	.	.	.	3,787,655	53
Total der Netto-Ausgaben	.	.	.	.	.	.	.	.

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

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Etzweilen-Schaffhausen.			
	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	34,103	33			21,431	98		
2. Bureaukosten	1,428	54			709	31		
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	344	62			210	56		
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	1,052	92			1,207	91		
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—			—	—		
6. Verschiedenes	72	10	36,312	27	281	50	23,420	14
B. Verzinsung des Baukapitals.								
1. Aktienkapital	—	—			—	—		
2. Obligationen	—	—			—	—		
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	—	—	—	—	18,866	75	18,866	75
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	2,216	40			8,122	15		
2. Entschädigungen	93,790	36			22,555	24		
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	5,955	15			549	—		
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	10,716	15			2,405	39		
5. Verschiedenes	1,484	40	73,418	26	307	45	33,939	23
D. Bahnbau.								
1. Unterbau.								
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	90,431	92			51,175	54		
b. Tunnels	9,104	73			146,145	52		
c. Brücken und Durchlässe	74,751	34			75,062	81		
d. Beschotterung	15,054	05			18,943	65		
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	12,835	22			24,847	65		
f. Fluss- und Uferbauten	3,077	02			314	63		
g. Verschiedenes	90	10	205,344	38	276	60	316,766	40
2. Oberbau.								
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	54	68			24,703	62		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	217	75			35,770	19		
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	628	44			8,677	64		
d. Legen des Oberbaues	31,809	67			8,048	40		
e. Verschiedenes	—	—	32,165	68	4	98	61,098	07
Übertrag . . . . .	.	.	200,404	07	.	.	331,894	45

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

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1895.

Thalweil - Zug.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
75,555	21			60,970	71					192,061	23		
1,934	96			3,679	63					7,752	44		
673	11			564	48					1,792	77		
2,774	33			4,071	79					9,106	95		
—	—			—	—					—	—		
261	67	79,853	06	359	19	68,516	84			974	46	208,102	31
—	—			—	—					—	—		
—	—	224,425	—	31,735	64	31,735	64			275,027	39	275,027	39
224,425	—												
5,785	10			4,463	10					20,586	75		
308,112	20			491,306	43					728,183	51		
5,638	35			10,661	25					22,803	75		
812	87			1,659	38					15,593	79		
371	15	320,719	67	1,772	33	509,862	49			3,935	33	791,103	13
—	—												
242,722	67			53,206	—			437,536	13				
840,000	—			—	—			995,250	25				
186,610	48			271,620	20			608,044	83				
13,500	—			7,283	18			54,780	88				
9,000	—			—	—			46,682	87				
2,700	—			—	—			6,091	65				
3,877	55	1,298,410	70	3,102	50	335,211	88	7,346	75	2,155,733	36		
—	—												
109,706	85			220,715	98			305,664	53				
—	—			20,394	02			56,381	96				
—	—			2,596	55			5,452	65				
—	—			468	10			40,326	17				
—	—	109,706	85	—	—	203,386	61	4	98	284,161	07		
.	.	2,033,115	28	.	.	1,148,713	46	.	.	2,439,894	43	1,274,232	83

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken
vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichsee- bahn.				Etzweilen-Schaffhausen.			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	.	.	200,404	07	.	.	331,894	45
Übertrag								
3. Hochbau und mechanische Stations-einrichtungen.								
a. Verwaltungsgebäude	—	—						
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einstieghallen, Trottoirs und Rampen	61,486	27			701	07		
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	938	61			—	—		
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	10,528	25			3,786	23		
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	8,236	67			3,791	22		
f. Wärterhäuser	19,092	29			3,582	40		
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	2,091	57			1,795	99		
h. Verschiedenes	—	—	102,373	66	—	—	6,492	11
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.								
a. Telegraphenleitungen	14	50			2,549	86		
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	1,932	55			15,186	77		
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	311	20			506	25		
d. Einfriedigung und Barrieren	3,060	93			11,924	98		
e. Verschiedenes	—	—	5,319	18	—	—	30,167	86
II. Rollmaterial.								
1. Lokomotiven und Tender	—	—	308,096	91			368,554	42
2. Personenwagen	—	—						
3. Gepäck- und Güterwagen	—	—						
III. Mobiliar und Gerätschaften.								
1. Für die Allgemeine Verwaltung	—	—						
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter-haltungsdienst	3,005	86			4,255	11		
3. Für den Stationsdienst	289	73			211	81		
4. Für den Transportdienst	—	—			—	—		
5. Für die Werkstätten	—	—			—	—		
6. Telegraphenapparate	—	—	3,295	59	34	22	4,077	52
Total der Ausgaben	.	.	311,392	50	.	.	372,631	94

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn 1895.

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1894					3,011,575	45
II. Kapitaleinzahlungen.						
1. Einzahlungen auf konsolidierte Anleihen. 3½ % Anleihen von 7 Millionen Franken vom 15. Juni 1895 (Emission des Hypothekaranlehens von 160 Millionen Franken)			7,000,000	—		
2. Einzahlungen auf Subventionsdarleihen. a) Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn. V. und letzte Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 15. Februar 1895	80,000	—				
b) Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen. I. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 1. Februar 1895	110,000	—	190,000	—		
III. Zuwendungen aus dem Baukonto.			7,190,000	—		
1. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“: Übertragung der Verwendungen für die per Ende 1894 unvollendet gebliebenen und pro 1895 zur definitiven Verbuchung gelangten Bauten auf die Baurechnung	2,507,764	17				
2. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“: Rückübertragung eines Teils der früheren Bauverwendungen für die Linie Eglisau-Schaffhausen auf die neue Baurechnung dieser Linie	8,985	—	2,516,749	17		
IV. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“: XII. Amortisationsquote für das Jahr 1895	610,000	—				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“: Abschreibung beseitigter Bauobjekte im Jahr 1895 I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	77,369	64	687,369	64		
V. Erlöse und Rückerstattungen.						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“ (bisheriges Netz): I. Bahnanlage und feste Einrichtungen II. Rollmaterial III. Mobiliar und Gerätschaften	193,870	84				
	132,812	03				
	2,212	35				
	328,895	22				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“: Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee	44,057	—	372,952	22	10,767,071	03
VI. Passivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1896 (vide Ausweis neben).					5,710,048	68
Summe	.	.	.	.	19,488,695	16

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Rückzahlung von Anleihen.					7,000,000	—
4 0/0 Anleihen von 7 Millionen Franken, d. d. 1. Juni 1888						
II. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1895:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	3,251,408	91				
II. Rollmaterial	978,314	49				
III. Mobiliar und Gerätschaften	8,253	99	4,237,977	39		
2. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1895:						
a) Rechtsufrige Zürichseebahn	311,392	50				
b) Linie Etzwilen-Schaffhausen	372,631	94				
c) Linie Thalwil-Zug	2,033,752	48				
d) Linie Eglisau-Schaffhausen	1,148,743	46	3,866,520	38		
3. Unvollendete Bauobjekte.						
Bauausgaben pro 1895			4,073,513	09	12,178,010	86
III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
Beteiligung bei der Bötzbergbahn:						
XXVII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Juni 1895			50,000	—		
XXVIII. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Juli 1895			75,000	—	125,000	—
IV. Zu amortisierende Verwendungen.						
1. Zu Gunsten des Baukonto:						
Abschreibung beseitigter Bauobjekte infolge Abtragung der bisherigen Winterthurer-Einfahrt in den Bahnhof Zürich			130,465	39		
2. Zu Gunsten der Gewinn- und Verlustrechnung:						
Hälftiger Anteil der Nordostbahn an der Abschreibung ausgewechselter eiserner Brückenkonstruktionen auf der Bötzbergbahn			55,218	91	185,684	30
Ausweis über den nebenstehenden Passiv-Saldo per 31. Dezember 1895.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	7,008,708	46				
b) Wertschriften	3,424,845	—				
c) Entbehrliehe Liegenschaften	807,670	59				
d) Materialvorräte	3,527,764	90				
e) Diverse Debitoren	132,995	11	14,901,984	06		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	4,264,431	43				
b) Spezialfonds	9,017,355	10				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,144,557	52				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	6,185,688	69	20,612,032	74		
Summe wie neben					5,710,048	68
Summe						
					19,488,695	16

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 . . .	131,638,667	67				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1895, lt. Rechnung . . .	2,980,168	43	134,618,836	10		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	27,362,499	32				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1895, lt. Rechnung . . .	845,502	46	28,208,001	78		
3. Mobiliar und Gerätschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,333,850	64				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1895, lt. Rechnung . . .	6,041	64	2,339,892	28	165,166,730	16
B. Neue Linien.						
1. Rechtsufrige Zürichseebahn.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	20,859,483	09				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1895, lt. Rechnung . . .	311,392	50	21,170,875	59		
2. Linie Dielsdorf-Niederweningen.						
Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .			883,424	68		
3. Linie Etzwilen-Schaffhausen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	4,252,884	84				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1895, lt. Rechnung . . .	372,631	94	4,625,516	78		
4. Linie Thalwil-Zug.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	4,305,006	01				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1895, lt. Rechnung . . .	2,033,752	48	6,338,758	49		
5. Linie Eglisau-Schaffhausen.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . .	325,406	82				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1895, lt. Rechnung . . .	1,148,743	46	1,474,150	28	34,492,725	82
C. Unvollendete Bauobjekte.						
a. Betrag der Bauausgaben lt. vorjähriger Bilanz . . .	7,071,378	23				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1895, lt. Rechnung . . .	4,073,513	09	11,144,891	32		
c. ab: Übertragungen auf den Baukonto im Jahr 1895 . . .			2,507,764	17	8,637,127	15
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a. Bötzbergbahn:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . .	12,175,000	—				
Betrag der geleisteten Einzahlungen im Jahr 1895, lt. Rechnung . . .	125,000	—	12,300,000	—		
b. Linie Koblenz-Stein:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz . . .			2,285,000	—		
2. Aargauische Südbahn.					14,585,000	—
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . .			5,995,000	—		
3. Linie Wohlen-Bremgarten.					500,000	—
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . .			21,080,000	—		
Übertrag . . .					229,376,583	13

Gesellschaft auf 31. Dezember 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien,	108,000	Aktien à Fr. 500.—	54,000,000	—		
2. Prioritätsaktien,	52,000	" " 500.—	26,000,000	—	80,000,000	—
	<u>160,000</u>	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 5 Mill. Franken vom 1. März 1889	5,000,000	—				
5. 4½% Anleihen von 1,837,500 Franken v. 1. Januar 1892.	1,837,500	—				
6. 3½% Anleihen von 10 Mill. Franken vom 31. August 1894	10,000,000	—				
7. 3½% Anleihen von 7 Mill. Franken vom 15. Juni 1895	7,000,000	—	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 bezw. 2½%:						
a. Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	Fr. 4,920,000.—					
b. Betrag der Einzahlung im Jahr 1895, lt. Rechnung, letzte Rate des Kant. Zürich	" 80,000.—		5,000,000	—		
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% und bezw. 3¼%: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	2,000,000	—				
5. Subventionsdarleihen für die Linie Etzwiesen-Schaffhausen, unverzinslich während 10 Jahren: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	1,125,000	—				
6. Subventionsdarleihen für die Linie Egolzwil-Schaffhausen, verzinslich zu 3%:						
a. Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	Fr. 1,650,000.—					
b. Betrag der Einzahlung im Jahr 1895 lt. Rechnung, I. Rate des Kant. Zürich	" 110,000.—		1,760,000	—	13,692,000	—
Übertrag					162,529,500	—
					242,529,500	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag					229,376,583	13
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).					1,451,189	31
Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz						
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen).	660,010	32				
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	660,010	32				
b. ab: Betrag der Einnahmen im Jahr 1895	44,057	—	615,953	32		
3. Imprägnieranstalt.					10,814	70
Betrag der restierenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz						
V. Zu amortisierende Verwendungen.					2,077,957	33
a. Betrag der zu amortisierenden Verwendungen, lt. vorjähr. Bilanz	16,521,841	47				
b. hiezu: Abschreibungen am Baukonto infolge Abtragung d. bish. Winterthurer-Einfahrt in den Bahnhof Zürich Fr. 130,465.39						
Hälftiger Anteil der Nordostbahn an der Abschreibung ausgewechselter eiserner Brückenkonstruktionen auf der Bötzbergbahn „ 55,218.91	185,684	30	16,707,525	77		
c. ab: XII. Amortisationsquote lt. Amortisationsplan	610,000	—				
Übertrag auf Baurechnung Eglisau-Schaffhausen lt. Rechnung	8,985	—	618,985	—	16,088,540	77
VI. Verfügbare Mittel.						
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Barbestand der Kasse einschl. Chekskonti	109,791	56				
b. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuilles	6,898,916	90	7,008,708	46		
2. Wertschriften.						
Eigene Wertpapiere					3,424,845	—
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
Liegenschaften-Konto der Nordostbahn					807,670	59
4. Materialvorräte.						
a. Material-Konto (Vorräte an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	1,152,583	30				
b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorräte an Schienen, Schwellen etc.)	1,947,775	58				
c. Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	427,406	02	3,527,764	90		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis					132,995	11
Summe					263,141,532	74

Gesellschaft auf 31. Dezember 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
Übertrag						242,529,500
III. Schwebende Schulden.						
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:						
a. des 4½ % Gemeinschafts-Anleihens vom 1. April 1874	Fr.	1,000.—				
b. des 4% Anleihens von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860	"	500.—				
c. des 4% Anleihens von 5 Mill. Fr. vom 1. Juni 1862	"	1,000.—				
d. des 4% Anleihens von 7 Mill. Fr. vom 1. Juni 1888	"	109,000.—	111,500	—		
2. Ausstehende Coupons, Gutscheine und Ratazinse	2,463,097	79				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungsksassen und Kautionsen der Angestellten:						
a. der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten Fr. 67,436.80						
b. der Krankenkasse der Nordostbahn-Arbeiter " 38.50						
c. der Barkautionsen von Beamten und Angestellten	"	355.90				
d. der Kautionskasse der Güterarbeiter	"	655.90	68,487	10		
4. Barkautionsen von Bauunternehmern und Lieferanten	81,164	12				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren:						
Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis	1,540,182	42	4,264,431	43		
IV. Spezialfonds.						
1. Erneuerungsfonds der Nordostbahn	7,797,025	86				
2. Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern	143,534	20				
3. Versicherungsfonds	1,076,795	04	9,017,355	10		
V. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung			1,144,557	52		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn			6,185,688	69	20,612,032	74
Summe					263,141,532	74

**Ausweis über die „Diversen Hauptbuch-Debitoren
und -Kreditoren“
per 31. Dezember 1895.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	16,660	—		
2. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	100,315	70		
3. Union Commerciale	442	93		
4. Schweizerischer Wagenverband	15,576	48		
Summe			132,995	11
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bötzbergbahn, abzüglich unvollendete Bauobjekte	53,589	24		
2. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	15,409	99		
3. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	22,982	95		
4. Barkautionen für Frachtenkredite	2,000	—		
5. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	32,597	89		
6. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahn- gesellschaften und diverse Transportanten	1,328,543	15		
7. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	2,115	20		
8. Konto pro Diversi	82,944	—		
Summe			1,540,182	42

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1895.

1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
2. Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.
3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
4. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.
5. Rechnungen über die Nebengeschäfte.
 - A.* Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B.* Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
6. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.
(Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
7. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Rechtsufrigen Zürichseebahn von 1888 bis 1895.
8. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Etzweilen-Schaffhausen von 1890 bis 1895.

Rechnung über den Erneuerungsfonds vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1894					7,849,874	55
II. Jahreseinnage aus dem Betriebsertrag pro 1895 gemäss § 9 der Gesellschaftsstatuten vom 7. November 1890					1,000,000	—
Summe					8,849,874	55
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	303,314	83				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	455,766	70				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehzscheiben und Schiebebühnen	104,119	09	863,200	62		
Hievon ab:						
1. Aversalentschädigung der Gotthardbahn für Oberbau- Materialerneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund)	7,830	—				
2. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien	80,000	—	87,830	—		
Im fernern ab:						
Vergütung der „Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern“ für die Erneuerung des Oberbaus auf dieser Linie im Jahr 1895, abzüglich der Aversalentschädigung der Gotthardbahn			775,370	62		
			66,544	90	708,825	72
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampf- cylindern, Achsen, Rädern und Bandagen			61,529	30		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	2,806	69				
2. Umbau der 21 Personenwagen A 28/30, A ^B 161, 164/170 173/174, B 459, 461, 463/466, 483 und 486 auf grössern Radstand mit neuen Achsen, Tragfedern, Achs- büchsen und Kupplungen etc.; Quote zu Lasten des Er- neuerungsfonds	50,117	30				
3. Abschreibung der drei ausrangierten Personenwagen I. Klasse A 1—3, abzüglich Altmaterialwert	23,980	—	76,903	99		
Übertrag			138,433	29	708,825	72

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag			138,433	29	708,825	72
<i>c. Gepäck- und Güterwagen.</i>						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	5,040	59				
2. Abschreibung der 11 ausrangierten Güterwagen K ^I 4247, 4294, K ^C 3051, 3104, 3113, 3116, 3130, 3156, O ^K 9206, L 9527 und 9636, abzüglich Altmaterialwert und Vergrütung für den zertrümmerten K ^I 4247	37,798	79	42,839	38	181,272	67
III. Erneuerung der Schiffe.						
<i>a. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.</i>						
1. Hauptreparatur d. Dampfbootes „Thurgau“ Fr. 17,247.98 ab: Zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung „ 10,796.—	6,451	98				
2. Hauptreparatur des Dampfbootes „Zürich“ Fr. 26,731.14 ab: Zu Lasten d. Dampfboot-Betriebsrechnung „ 14,858.—	11,873	14	18,325	12		
<i>b. Dampfboote auf dem Zürichsee.</i>						
1. Auswechselung des Kessels und eines Cylinders des Schrauben-Dampfbootes „Taube“	6,964	02				
2. Abschreibung des ausrangierten Dampfbootes „Rappersweil“ auf den Altmaterialwert	26,500	—				
3. Abschreibung des Mindererlöses für das Altmaterial auf nachbezeichneten ausrangierten Schiffen, nach Abzug der Demontierungskosten:						
a) Dampfboot „Linth-Escher“ Fr. 1,598.11						
b) Schleppboot „Wolf“ „ 131.24	1,729	35	35,193	37	53,518	49
Übertrag					943,616	88

**Rechnung über den Erneuerungsfonds
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag					943,616	88
IV. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebs- sicherheit etc.						
1. Neue Bremsgestänge zu Westinghouse-Bremsen an 60 Personenwagen			10,697	13		
2. Abschreibung der alten Bremsgestänge an 20 Umbau- wagen: A 28/30, AB 161, 164/170, 173, B 459, 461, 463/466, 483 und 486 à Fr. 425. —			8,500	—		
3. Abschreibung der Montierungskosten für die Bremsleit- ungen an den drei ausrangierten Personenwagen A 1—3			185	50		
4. Abschreibung der beseitigten Luftheizungen an 108 Per- sonenwagen	51,840					
5. Gutschrift des Bau-Konto für s. Z. zu Lasten des Erneuerungsfonds eingerichtete Dampfheizung an 50 Personenwagen, deren Luftheizung pro 1895 beseitigt und auf Rechnung des Erneuerungsfonds abgeschrieben wurde (vide Ziffer 4 oben)	— 36,982	50	14,857	50	34,240	13
V. Hälftiger Anteil der Nordostbahn an den Kosten der Oberbau- erneuerung auf den Gemeinschaftsbahnen.						
1. Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein Fr. 62,425.47 2			31,212	73		
2. Aargauische Südbahn Fr. 87,557.90 2			43,778	95	74,991	68
					1,052,848	69
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1896					7,797,025	86
Summe					8,849,874	55
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

Reserve für Oberbauerneuerung der Linie
Altstetten-Zug-Luzern
vom Jahr 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Saldo-Vortrag vom Jahr 1894			210,079	10
			210,079	10
Ausgaben.				
I. Erneuerung des Oberbaues.				
Vergütung an den Erneuerungsfonds der Nordostbahn:				
a. für Schienen und deren Befestigungsmittel	22,631	87		
b. für Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	39,988	60		
c. für Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben u. s. w.	11,754	43		
	74,374	90		
ab: Aversalentschädigung der Gotthardbahn für die Oberbaumaterial-Erneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund)	7,830	—	66,544	90
II. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1896			143,534	20
			210,079	10
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.				

Beilage 3.

Rechnung über den Versicherungsfonds der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1894					1,064,799	87
II. Einlage aus dem Betriebsertrag pro 1895		100,000	—			
III. Vergütung der Schweiz. Centralbahn auf Rechnung des Anteils der Gemeinschaftsbahnen an der Haftpflichtentschädigung in Sachen de Werra in St. Maurice, gemäss Nachtragsvertrag vom 16. Januar 1895			191	59	100,191	59
Summe					1,164, 991	46
Ausgaben.						
Vergütung an die Gewinn- und Verlustrechnung gemäss § 4 des Regulativs für den Versicherungsfonds für die Betriebsrechnung und den Rechnungen über die Hülfs- und Nebengeschäfte pro 1895 direkt belasteten Ausgaben für Unfallentschädigungen und Materialschäden über den Jahresbetrag von Fr. 75,000 hinaus, nämlich:						
a. Unfallentschädigungen	150,844	36				
b. Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial	12,352	06				
	163,196	42				
abzüglich zu Lasten der Betriebsrechnung verbleibende	75,000	—	88,196	42		
Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1896			1,076,795	04	1,164,991	46
Summe					1,164,991	46
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher
Anforderungen an die Jahresrechnung
vom Jahr 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1894					1,749,298	34
II. Aufgeldertrag aus der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1895:						
von 50,776 Prioritätsaktien à Fr. 45.—	2,284,920	—				
" 191 idem à " 50.—	9,550	—	2,294,470	—		
	<u>50,967</u>					
III. Agio auf dem 3½ % Anleihen von 7 Millionen Franken vom 15. Juni 1895, 1 %			70,000	—	2,364,470	—
					4,113,768	34
Ausgaben.						
I. Vergütung an die Stammaktien und konvertierten Prioritätsaktien aus dem Aufgeldertrag der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahr 1895, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1895:						
an 108,000 Stammaktien à Fr. 15.—	1,620,000	—				
" 50,967 konv. Prioritätsaktien à " 15.—	764,505	—	2,384,505	—		
II. Kosten der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahr 1895			59,231	15		
III. Emissionskosten des 3½ % Anleihe von 7 Millionen Franken vom 15. Juni 1895			12,029	07		
IV. Anteile der Nordostbahn an den Haftpflichtentschädigungen infolge der Unfälle bei Mönchenstein am 14. Juni 1891 und bei Zollikofen am 18. August 1891:						
laut I. Abrechnung der Jura-Simplonbahn per Ende 1892	150,263	38				
" II. " " " " 1894	254,535	69	404,799	07		
Übertrag			2,860,564	29		

**Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher
Anforderungen an die Jahresrechnung
vom Jahre 1895.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag			2,860,564	29		
V. Remunerationen an die in der Generalversammlung vom 19. Juli 1894 nicht bestätigten Direktionsmitglieder: im Jahr 1894, Übertrag aus Betriebsrechnung	13,750	—				
" 1895	60,000	—	73,750	—		
VI. Kosten der Wiederherstellungs- und Sicherungsarbeiten beim Nordportal des Tunnels bei Landikon, infolge der Rutschungen am 27. März 1895			34,896	53	2,969,210	82
VII. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1896					1,144,557	52
Summe					4,113,768	34

NB. Der Betrag dieser Reserve ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.

Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
Einnahmen.				
1. Ertrag des Personentransportes	128,353	18		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck	6,212.22			
b. Von Tieren	" 7,294.86			
c. Von Gütern	" 386,101.44			
3. Verschiedene Einnahmen	399,608	52		
	414	92		
Summe der Einnahmen			528,376	62
Ausgaben.				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	13,436	85		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	136,209	58		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	2,734	85		
5. Mietzinse, Bureauabürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	5,037	43		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	4,148	70		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen	51,387	—		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	104,500	12		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	77,964	76		
10. Assekuranzprämien	14,240	68		
11. Verschiedenes	16,136	65		
Summe der Ausgaben			435,796	62
Rechnungs-Abschluss.				
Die Einnahmen betragen	528,376	62		
Die Ausgaben betragen	435,796	62		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1895			92,580	—
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben			18,325	12*
Netto-Ertrag pro 1895			74,254	88

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

Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1895.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
Einnahmen.				
1. Ertrag des Personentransportes	90,062	62		
2. Ertrag des Gepäck- und Tiertransportes.				
a. Vom Gepäck	Fr. 1,816.70			
b. Von Tieren	871.60			
	2,688	30		
3. Verschiedene Einnahmen	990	12		
			93,741	04
Summe der Einnahmen				
Ausgaben.				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	5,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	6,776	60		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	65,310	90		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	1,373	42		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	2,784	75		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	1,646	36		
7. Brennmaterial für die Schiffe	29,143	62		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	2,705	93		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	36,377	36		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	5,054	20		
11. Ersatzleistungen	—	—		
12. Verschiedenes	4,810	79		
			160,983	93
Summe der Ausgaben				
Rechnungs-Abschluss.				
Die Einnahmen betragen	93,741	04		
Die Ausgaben betragen	160,983	93		
			67,242	89
Überschuss der Betriebsausgaben pro 1895				
Hiezu nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben			35,193	37*
Rückschlag pro 1895			102,436	26

* 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 1895.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Verwendungen zu Bauzwecken.					
<i>a) Bisheriges Netz.</i>					
Stammnetz.					
1. Kreuzlingen:	Erstellung einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft	2,865	29		
2. Romanshorn:	Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 110 und 115)	130,941	31		
	Einrichtung der Wasserversorgung auf der Station (vide auch Pos. 107)	12,843	65		
	Erstellen der elektrischen Beleuchtung (vide auch Pos. 106)	28,291	13		
3. Wiesendangen:	Erstellen eines Vorsignals gegen Islikon	792	40		
4. Schaffhausen:	Erstellen eines Vorsignals gegen Dachsen (vide auch Pos. 111)	955	30		
5. Henggart:	Erstellung einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft	2,908	04		
6. Winterthur:	Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes; Erwerbung von zum Teil abgegrabenen Quellwasser, Nachtrag pro 1893	259	20		
	Erstellung einer Geleiseverbindung zur ehemaligen Gusswarenfabrik von Brüder Sulzer; Weichenverbindung von 55 m Länge	1,455	90		
7. Effretikon:	Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 112 und 115)	63,260	15		
	Aufstellen eines weiteren Telegraphenapparates; Erstellen der Zu- leitung (vide auch Pos. 109)	21	79		
8. Wallisellen:	Aufstellung eines weiteren Telegraphenapparates; Erstellen der Zuleitung (vide auch Pos. 109)	25	39		
9. Oerlikon:	Erstellung eines Wartsaalanbaus, 2×4.46 m lang, 7.23 m breit und 5.14 m hoch, Massivbau, samt Perrondach 30 76 m lang und 4 m breit, sowie eines Nebengebäudes	18,364	93		
10. Rümlang:	Vergrösserung des Güterschuppens auf eine Länge von 26.70 m; Keller gemauert, Aufbau Holz	12,100	73		
11. Zürich:	Erstellung einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft	2,652	73		
	Veränderte Einführung der Winterthurerlinie in den Bahnhof Zürich (vide auch Pos. 113)	1,975,419	94		
	Unterführung der Langstrasse (vide auch Pos. 113)	341,666	35		
	Erweiterung des Diensttelephonnetzes für den Rangier- und Güter- bahnhof	2,523	59		
12. Brugg:	Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 115)	136,193	53		
	Erstellung eines zweiten Wasserreservoirs im Güterbahnhof	3,036	87		
13. Aarau:	Einrichtung der elektrischen Beleuchtung des Bahnhofes (vide auch Pos. 114)	18,712	45		
	Versetzen des Abschlusssignals am Westende des Bahnhofes gegen Schönenwerd und Aufstellen eines Rangierverbotssignals mit Ab- hängigkeit vom Vorsignal zur Sicherung des Zugsverkehrs (vide auch Pos. 114)	4,994	09		
	Übertrag	2,760,284	76		

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
14. Kreuzlingen:	Übertrag .	2,760,284	76		
15. Münsterlingen:	Fr. 784.28				
16. Ältnau:	" 588.74				
17. Güttingen:	" 663.77				
18. Kessweil:	" 692.22				
19. Uttweil:	" 657.86				
20. Egnach:	" 591.21				
21. Arbon:	" 505.05				
22. Horn:	" 467.90				
23. Amrisweil:	" 504.72				
24. Erlen:	" 294.83				
25. Sulgen:	" 116.62				
26. Bürglen:	" 216.63				
27. Weinfelden:	" 135.25				
28. Märstetten:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signal- scheiben .	242.49			
29. Müllheim:	" 135.25				
30. Felben:	" 248.15				
31. Frauenfeld:	" 274.42				
32. Islikon:	" 130.50				
33. Wiesendangen:	" 242.08				
34. Kemptthal:*)	" 95.57				
35. Effretikon:*)	" 109.—				
36. Dietlikon:*)	" 218.—				
37. Oerlikon:	" 109.—				
38. Rümlang:	" 87.76				
39. Glattbrugg:	" 449.38				
40. Baden:	" 449.68				
41. Turgi:	" 241.20				
42. Offene Bahn:	" 211.52	9,463	08		
	Erstellung von Blocksignalanlagen auf folgenden Strecken :				
	a) Zürich-Winterthur	Fr. 75,505.37			
	b) Altstetten-Wettingen	" 57,298.99			
	c) Wettingen-Brugg	" 49,019.99			
	d) Brugg-Aarau	" 39,240.62		221,064	97
	(vide auch Pos. 115 und 123)				
	Erstellung eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebe- barrieren bei:				
	a) Kil. 29,883 Winterthur-Hettlingen	Fr. 901.86			
	b) " 10,740 Oerlikon-Obergлатt	" 879.15			
	c) " 12,410 Rümlang-Obergлатt	" 680.29			
	d) " 18,793 Obergлатt-Niedergлатt	" 411.07			
	e) " 28,800 Turgi-Brugg	" 814.98			
	f) " 30,910 Turgi-Koblenz	" 876.07		4,563	42
	(vide auch Pos. 116)				
	Erstellung eines Wärterwohnhauses bei Kil. 27,751 Winterthur- Hettlingen, massiv aus Backsteinmauerwerk			10,491	04
	Strassenüberführung bei Kil. 6,882 zwischen Oerlikon und Wallisellen (vide auch Pos. 116)			15,837	87
	Erstellen des direkten Bahndrahtes der Schweiz: Centralbahn Olten- Wohlen auf der Strecke Aarau-Ruppersweil			717	91
	(vide auch Pos. 109)			3,022,423	05
	Übertrag			3,022,423	05

*) Nachtrag pro 1894.

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
Bauobjekten, pro 1895.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	.	.	3,022,423	05
Linksufrige Zürichseebahn.					
43. Zürich-Wiedikon:	Abrechnung mit der Stadt Zürich über die Strassenanlage bei der Station; Nachtrag pro 1892	7,214	30		
44. Rüschlikon:	Erstellung einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft	3,703	07		
45. Oberrieden:	Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 119)	9,214	08		
46. Wädenswil:	Erstellung eines Schutzgeländers auf der Ufermauer auf eine Länge von 261.3 m	558	01		
47. Richtersweil:	Dasselbe auf eine Länge von 146.2 m	230	40		
48. Lachen:	Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 119 und 120)	13,121	96		
49. Siebnen:	Dasselbe (vide auch Pos. 119 und 120)	10,387	48		
50. Reichenburg:	Erstellung einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft	2,832	43		
	Verbindung des Geleises III mit dem Geleise II unter Beseitigung der Kopframpe (vide auch Pos. 118)	3,987	40		
51. Offene Bahn:	Erwerbung eines Anwesens bei Kil. 26.73 zwischen Wädensweil-Richtersweil, als Wärterwohnhaus	11,512	—	62,761	13
Linie Winterthur-Koblenz.					
52. Töss:	Landerwerb zur späteren Vergrösserung des Stationsplatzes	9,792	55		
53. Wülflingen:		Fr. 204.95			
54. Pfungen:		434.90			
55. Embrach:		466.95			
56. Eglisau:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben	484.60			
57. Zheidlen:		400.20			
58. Weizach:		430.95			
59. Reckingen:		451.80			
60. Zurzach:		450.17			
		3,324	52	13,117	07
Linie Baden-Niederglatt.					
61. Wettingen:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben	.	.	381	51
Linie Glarus-Linthal.					
62. Schwanden:	Anschluss der Station an die allgemeine Wasserversorgung für einen Ventilbrunnen, einen Hahnen in der Küche der Dienstwohnung und einen Hydranten neben dem Güterschuppen	.	.	946	46
Linie Effretikon-Hinweil.					
63. Illnau:	Erstellung einer automatischen Signalscheibe gegen Effretikon mit Kontrollapparat	914	62		
64. Fehrlitorf:	Erstellung eines elektrischen Kontrollapparates für die Signalscheibe gegen Illnau	364	22	1,278	84
Linie Sulgen-Gossau.					
65. Sitterthal:	Erstellung einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft	2,648	90		
66. Bischofszell:	Erweiterung des Güterschuppens auf doppelte Länge	6,511	90		
	Übertrag	9,160	80	3,100,908	06

**Ausweis über die Verwendungen zu
geordnet nach den**

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		Übertrag .	9,160	80	3,100,908	06
67. Sitterthal:		Fr. 268.98				
68. Bischofszell:		" 345.99				
69. Hauptwil:		" 263.45				
70. Offene Bahn:		Ergänzung von Bahnabschlüssen und Barrieren und Beleuchtungsanlagen an Wegübergängen	878	42		
		(vide auch Pos. 106)	26,773	05	36,812	27
Ehemalige Nationalbahn.						
71. Eschenz:		Erstellung einer neuen Holzverladerampe am Güterschuppen			565	50
72. Etzweilen:		Anteil an den Kosten der Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 125)			59,328	90
		Erstellen eines cementierten Perrons und eines eisernen Vordaches auf der Bahnseite des Stationsgebäudes			3,834	99
		Vermehrung der Beleuchtung durch Aufstellung von 8 weitern Kandelabern mit Laternen für die äussere Beleuchtung, 2 Laternen auf Eckkonsolen am Aufnahmsgebäude Bahnseite, und einer Hängelampe in der Vorhalle			471	55
73. Kloten:		Landerwerb für spätere Erweiterung der Station			973	45
74. Seebach:		Erstellen einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft			2,874	97
75. Affoltern b/H.:		Dasselbe			2,938	68
76. Stammheim:		Fr. 448.89				
77. Kloten:		" 415.23				
78. Seebach:		" 573.95				
79. Dätwyl:		Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben.			" 165.45	
80. Mellingen:		" 505.81				
81. Mägenwyl:		" 457.45				
82. Othmarsingen:		" 772.07				
83. Ermatingen:		Fr. 1,151.28				
84. Mannenbach:		" 1,468.78				
85. Mammern:		" 1,156.27				
86. Ramsen:		" 1,500.66				
87. Arlen:		" 1,451.57				
88. Hunzenschwyl:		Erstellung von 2 elektrischen Signalscheiben			6,728	56
89. Emmishofen:		Erstellung einer mechanischen Signalscheibe für das Kriegsgeleise Kil. 61.487 Emmishofen-Kreuzlingen mit Kontrollapparat			5,163	42
90. Offene Bahn:		Erstellen eines direkten Bahndrahtes zwischen Kreuzlingen und Emmishofen			716	27
		(vide auch Pos. 109)			160	90
		Einbeziehung des Barrierenaufzugs für die Schlagbaumbarriere bei Kil. 61.732 in Centralbude I, Station Lenzburg			434	20
		(vide auch Pos. 126)				
		Erstellung einer eisernen Schlagbaumbarriere an Stelle einer hölzernen Schiebebarriere bei Kil. 47.275 Wettingen-Suhr				
		(vide auch Pos. 127)				
		Übertrag	846	30	88,376	54
					3,226,096	87

**Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
Bauobjekten, pro 1895.**

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag			3,226,096	87
Linie Zürich-Zug-Luzern.					
91. Hedingen:	Anschluss der Station für Küche, Keller und einen Hydranten für Reinigen der Viehwagen an die dortige Wasserversorgung	885	03		
92. Mettmenstetten:	Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 129 und 131)	9,141	03		
93. Knonau:	Dasselbe (vide auch Pos. 130 und 132)	9,011	81		
94. Cham:	Übernahme des bahnseitigen Teilstückes des Verbindungsgeleises der Anglo-Swiss-Condensed Milk Co. in der Länge von 206 m	1,757	98		
95. Ebikon:	Verlängerung der Verladerampe zufolge Begehren des Schweiz. Militärdepartements, abzüglich Anteil des letzteren	472	18		
96. Offene Bahn:	Landerwerb beim Tunnelportal in Landikon	3,469	70	24,737	73
Linie Dielsdorf-Niederweningen.					
97. Steinmaur:		159	42		
98. Schöflisdorf:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben	241	79		
99. Niederweningen:		173	10	574	31
Rollmaterial.					
100. Lokomotiven:	Anschaffung folgender Lokomotiven:				
	a) 4 Personenzugslokomotiven A ² T No. 71/74 mit Luftdruckbremse, Einrichtung für die Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser	223,402	87		
	b) 4 Personenzugslokomotiven A ³ T No. 189/192 mit gleicher Ausrüstung	229,706	37		
	c) 4 Güterzugslokomotiven C ³ T No. 373/376 mit gleicher Ausrüstung	240,266	81		
101. Kontinuierliche Luftdruckbremsen:	Einrichtung der Westinghousebremse an:				
	a) 22 Lokomotiven B ³ T No. 327/348	47,806	83		
	b) 101 Personenwagen: A 11, AB 145/150, 301, 305, 309/313, 315/316, 318/319, B 431/435, 441/444, 446, B ⁴ 701, 703/704, 706, BC 848/849, 851, 853/866, 871/873, 875, BC ⁴ 1007, C 1151, 1153, 1163, 1166, 1171, 1185, 1187/1188, 1191, 1193, 1195, 1197, 1200/1202, 1205/1206, 1208, 1210/1214, 1257/1260, 1262/1265, 1267/1269, C ⁴ 1602/1603, 1606, 1608, 1612, 1616/1618, 1621/1623, 1625, 1631	81,741	44		
	Anbringen der Westinghouse-Tender-(Triebad)-Bremse an den 12 Lokomotiven A ² No. 1/12	9,026	52		
	Einrichtung der Westinghousebremse an den bereits mit der Bremsleitung versehenen 8 Personenwagen A ^B 141/144, 151/154	4,060	—		
	Einrichtung der Westinghouse-Doppelbremse an den 3 Personenwagen BC 846/848	698	64		
	Ausrüstung der im Jahre 1895 umgebauten Personenwagen mit:				
	a) der Westinghousebremse und dem Notsignal A No. 28/30, AB 161, 164/170, 173, B 459, 461, 463/466, 483, 486=20Wagen Fr. 21,308.08				
	b) dem Notsignal AB 174 = 1 Wagen (vide auch Pos. 102 und 136)	51.38			
		21,359	46		
	Übertrag				
		858,068	94	3,251,408	91

**Ausweis über die Verwendungen zu
geordnet nach den**

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	858,068	94	3,251,408	91
102. Dampfheizung:	Einrichtung der Dampfheizung an 153 Personenwagen, nämlich: 6 Wagen AB 352/353, B ² 752/754, C ² 1673 Fr. 2,550.— 96 Wagen AB 141/154, B 431/435, 441/446, BC 801/804, 821/830, 843/866, C 1164, 1170, 1193, 1197, 1199, 1203/1204, 1209, 1239/1255, 1261/1268, 1265, 1280, 1302/1304 38,400.— 1 Wagen B 498 " 523.33 50 Wagen A 28/30, AB 161/172, 176, 195/196, AB 198/199, 201/202, AB 4 475, BC 839/842, C 1231/1238, 1270, 1273/1279, 1295/1301 36,982.50 (vide auch Pos. 137)	78,455	83		
	Ausrüstung folgender im Jahre 1895 umgebauten 10 Personenwagen mit der Dampfheizung AB 173/174, B 459, 461, 463/466, 483, 486 (vide auf Pos. 101 und 136)	6,973	76		
	Einrichtung der Dampfleitung an 31 Güterwagen K ¹ 3432/3434, 4611/4616, 4618/4634, 4636/4640	1,023	52		
103. Schnellbrems- ventile:	Ausrüstung von 30 Lokomotiven mit dem Schnellbremsventil, System Westinghouse B ² T No. 7/11, 18/23, 25/27, 29/32, 34/35, 39/42, 44/49	8,195	40		
104. Geschwindigkeits- messer:	Ausrüstung von 18 Lokomotiven mit dem Geschwindigkeitsmesser System Klose A ² T No. 1/12 und C ³ T 355/360	11,712	67		
105. Dampfheizungs- kupplungen:	Anschaffung von 200 Stück 1 ¹ / ₄ " Dampfleitungsgummikupplungen Anschaffung von 80 Stück Dampfheizungskupplungen: 50 Stück System Eisele Fr. 1,845.38 30 " " Kuhn " 2,001.85	10,037	14	3,847	23
				978,314	49
	Mobiliar und Gerätschaften.				
106. Bahnaufsichts- dienst:	Anschaffung von Inventar für den Aufseher der elektrischen Be- leuchtungsanlage Romanshorn (vide auch Pos. 2)	286	70		
	Inventarvermehrung infolge Einrichtung neuer Bureaux für die Bahnaufsicht (Centralanlagen und Brückenverstärkungen)	1,310	65		
	Anschaffung von Kandelaberleitern für die neuen Kandelaber auf der Strecke Sulgen-Gossau (vide auch Pos. 70)	62	81		
107. Stationsdienst:	Anschaffung von Löschgerätschaften infolge Einrichtung der Wasser- versorgung im Bahnhof Romanshorn (vide auch Pos. 2)	246	—		
	Zuteilung einer Viehverladebrücke an die Station Müllheim	250	—		
	Vermehrung des Inventars der Station Willegg infolge Einführung der Schweiz. Seethalbahn	513	82		
	Zuteilung eines Stationsumladewagens an die Station Stein a/Rh.	1,064	63		
108. Werkstätten:	Inventarvermehrung für die Hauptwerkstätte in Zürich: 1 Paralleldrehbank Fr. 780.— 1 einfache Drehbank " 455.— 1 Leitspindel-Support-Drehbank " 833.85	2,068	85		
	Übertrag	5,803	46	4,229,723	40

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
Bauobjekten, pro 1895.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	5,803	46	4,229,723	40
109. Telegraphen-apparate:	Vermehrung des Telegrapheninventars im Bahnhof Schaffhausen infolge Einführung der Linie Etzweilen-Schaffhausen	357	80		
	Aufstellen je eines weiteren Telegraphenapparates auf den Stationen:				
	Effretikon	Fr. 367.94			
	Wallisellen	" 368.63		736	57
	(vide auch Pos. 7 und 8)				
	Vermehrung des Telegrapheninventars im Bahnhof Aarau infolge Erstellen des direkten Bahndrahtes der Schweiz. Centralbahn Olten-Wohlen	352	—		
	(vide auch Pos. 42)				
	Vermehrung des Telegrapheninventars infolge Erstellen des direkten Bahndrahtes Kreuzlingen-Emmishofen auf den Stationen:				
	Kreuzlingen	Fr. 605.20			
	Emmishofen	" 12.20		617	40
	(vide auch Pos. 90)				
	Vermehrung des Telegrapheninventars der Station Etzweilen infolge Einführung der Linie Etzweilen-Schaffhausen	386	76	8,253	99
	Summe der Ausgaben			4,237,977	39
	Einnahmen.				
	Stammnetz.				
110. Romanshorn:	Abschreibung von zwei infolge Erstellung der Centralanlage ausgefallenen elektrischen Signalscheiben (vide auch Pos. 2 und 115)	3,292	40		
	Abschreibung der beseitigten, bzw. in die Centralanlage einbezogenen Aufzugsvorrichtung und Drahtleitung für 2 Schlagbaumbarrieren (vide auch Pos. 2 und 115)	250	—		
111. Schaffhausen:	Abschreibung der infolge Erstellung eines Vorsignals gegen Dachsen ausgefallenen Umstellvorrichtung des Abschlusssignals (vide auch Pos. 4)	90	—		
112. Effretikon:	Abschreibung der Aufzugsvorrichtung und Drahtleitung für die Schlagbaumbarriere infolge deren Einbeziehung in die Centralanlage (vide auch Pos. 7 und 115)	200	—		
113. Zürich:	Abschreibung beseitigter Bauobjekte infolge Abbruch des Winterthurer-Damms:				
	a) Durchlass an der Langstrasse	Fr. 11,015.93			
	b) Gewölbte Durchfahrt für die Limmatstrasse	" 76,896.30			
	c) Geleiseanlage auf dem abgebrochenen Damm	" 77,566.65			
	d) Wärterbude	" 750.—			
	e) Tunnelwasserleitung im	" 4,446.—		170,674	88
	(vide auch Pos. 11)				
	Abschreibung beseitigter Bauobjekte infolge Unterführung der Langstrasse:				
	a) Wagenremise bei der Langstrasse (Ass. No. 778)	Fr. 7,000.—			
	b) Zur Hälfte abgetragene Wagenremise im Rangierbahnhof (Ass. No. 752)	" 5,000.—			
	c) Zu $\frac{1}{3}$ abgetragene Wagenremise im Rangierbahnhof (Ass. No. 751)	" 5,000.—		17,000	—
	(vide auch Pos. 11)				
	Übertrag	191,507	28		

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	191,507	28		
113. Zürich:	Abschreibung des beseitigten Spritkellers	18,133	94		
	Abschreibung der beseitigten zwei Drehscheiben bei den Säureschuppen	7,000	—		
	Abschreibung des beseitigten, resp. auf Station Feuerthalen versetzten Drehkrans auf der Rampe unterhalb dem Schuppen III	2,790	—		
114. Aarau:	Abschreibung beseitigter Gasbeleuchtungsbestandteile infolge Einrichtung der elektrischen Beleuchtung (vide auch Pos. 13)	140	—		
	Abschreibung des Signalscheibenauzugtriebes samt Rückstellvorrichtung der mechanischen Signalscheibe gegen Schönenwerd infolge Erstellen des Vorsignals (vide auch Pos. 13)	245	—		
115. Diverse Stationen:	Abschreibung ausgefallener Bauobjekte infolge Erstellung von Centralanlagen:				
	a) Signalscheiben:				
	Brugg: 3 elektrische Signalscheiben gegen Turgi, Schinznach und Birrfeld	6,997	47		
	b) Aufzugs- und Rückstellvorrichtungen samt Drahtleitungen von mechanischen Signalscheiben:				
	Effretikon 4 Stück	1,500	—		
	c) Weichenböcke:				
	Romanshorn 36 Stück	Fr. 1,420.80			
	Effretikon 21 "	840.—			
	Brugg 40 "	" 1,001.68			
	(vide auch Pos. 2, 7, 12, 110 und 112)				
	Abschreibung ausgefallener Bauobjekte infolge Erstellung von Blocksignalanlagen:				
	a) Elektrische Signalscheiben:				
	Winterthur 1 Stück	Fr. 2,000.—			
	Oerlikon 1 "	" 2,000.—			
	Zürich (a. d. Harddamm) 1 Stück	" 2,000.—			
	Turgi 2 Stück	" 4,000.—			
	Aarau 1 "	" 2,000.—			
	b) Jalouslysignaleinrichtung Zürich-Oerlikon	12,000	—		
	c) Aufzugs- und Rückstellvorrichtungen samt Drahtleitungen mechanischer Signalscheiben:				
	Winterthur 1 Vorsignal	Fr. 435.—			
	Kemptthal 1 Stück	" 375.—			
	Dietlikon 2 "	" 750.—			
	Oerlikon 1 "	" 375.—			
	Schlieren 2 "	" 750.—			
	Dietlikon 2 "	" 810.—			
	Killwangen 2 "	" 750.—			
	Schinznach 2 "	" 750.—			
	Wildegg 2 "	" 810.—			
	(vide auch Pos. 42 und 123)	5,805	—		
116. Offene Bahn:	Abschreibung beseitigter hölzerner Schiebbarrieren infolge deren Ersetzung durch eiserne Schlagbaumbarrieren bei:				
	Übertrag	253,991	33		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
Bauobjekten, pro 1895.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	253,991	33		
a)	Kil. 29,330 Winterthur-Hettlingen	Fr. 80.—			
b)	" 17,010 Station Effretikon	" 80.—			
c)	" 10,740 Oerlikon-Obergлат	" 80.—			
d)	" 12,410 Rümlang-Obergлат	" 80.—			
e)	" 13,792 Obergлат-Niedergлат (einf. eiserne Drehbarriere)	" 120.—			
f)	" 28,300 Turgi-Brugg	" 80.—			
g)	" 30,910 Turgi-Koblenz	" 80.—		600	—
	(vide auch Pos. 42)				
	Abschreibung der infolge Strassenüberführung bei Kil. 6,892 Oerlikon-Wallisellen ausgefallenen Zugbarriere			400	—
	(vide auch Pos. 42)				
117.	Landverkäufe: Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	4,160	65	259,151	98
	Linksufrige Zürichseebahn.				
118.	Reichenburg: Abschreibung der beseitigten, bezw. zurückversetzten Kopframpe infolge Verbindung von Geleise III mit Geleise II	300	—		
	(vide auch Pos. 50)				
119.	Diverse Stationen: Abschreibung ausgefallener Bauobjekte infolge Erstellung von Centralanlagen:				
	a) Aufzugs- und Rückstellvorrichtungen samt Drahtleitungen mechanischer Signalscheiben:				
	Oberrieden 2 Stück	Fr. 750.—			
	Lachen 2 "	" 750.—			
	Siebenen 2 "	" 750.—		2,250	—
	b) Weichenböcke:				
	Oberrieden 1 Stück	Fr. 40.—			
	Lachen 1 "	" 40.—			
	Siebenen 1 "	" 40.—		120	—
	(vide auch Pos. 45, 48, 49 und 120)				
120.	Offene Bahn: Abschreibung der beseitigten hölzernen Schiebebarrieren infolge deren Ersetzung durch eiserne Zugbarrieren anlässlich Erstellung der Centralanlagen:				
	a) Kil. 39,370 Station Lachen	Fr. 140.—			
	b) " 43,957 " Siebenen	" 140.—		280	—
	(vide auch Pos. 48/49 und 119)				
121.	Landverkäufe: Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	322	40	3,272	40
	Linie Winterthur-Koblenz.				
122.	Landverkäufe: Erlöse hiefür			3,781	35
	Linie Baden-Niedergлат.				
123.	Wettingen: Abschreibung ausgefallener Bestandteile der Centralanlage infolge Erstellung der Blockanlage Altstetten-Wettingen			514	—
	(vide auch Pos. 42 und 115)				
	Linie Sulgen-Gossau.				
124.	Rekognitionsgebühren: Einmalige Rekognitionsgebühren			40	—
	Übertrag			266,759	73

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	.	.	266,759	73
Ehemalige Nationalbahn.					
125. Etzweilen:	Abschreibung der beseitigten Schiebebarriere infolge deren Ersatzung durch eine Zugbarriere anlässlich Erstellung der Centralanlage (vide auch Pos. 72)	50	—		
	Abschreibung der Aufzugsvorrichtung und Drahtleitung für zwei Schlagbaubarrieren infolge deren Einbeziehung in die Centralanlage (vide auch Pos. 72)	80	—		
	Abschreibung der Aufzugs- und Rückstellvorrichtungen samt Drahtleitungen mechanischer Signalscheiben (4 Stück), sowie Weichenböcke (26 Stück) infolge Erstellung der Centralanlage (vide auch Pos. 72)	845	—		
126. Lenzburg:	Abschreibung des beseitigten Barrierenaufzugbockes bei Kil. 61.840 für die Schlagbaubarriere bei Kil. 61.732 infolge deren Einbeziehung in die Stellwerkshalle I (vide auch Pos. 90)	25	—		
127. Offene Bahn:	Abschreibung der beseitigten Schiebstanzenbarriere bei Kil. 47.275 Wettingen-Suhr infolge deren Ersatzung durch eine eiserne Zugbarriere (vide auch Pos. 90)	25	—		
128. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	1,255	75	2,280	75
Linie Zürich-Zug-Luzern.					
129 Mettmenstetten:	Abschreibung je eines Barrierenaufzugbockes	Fr. 300.—			
130. Knonau:	samt je 2 Umlenkrollen und je einer Drahtleitung infolge Einbeziehung in die Centralanlage (vide auch Pos. 92/93 und 131/132)	" 300.—		600	—
131. Mettmenstetten:	Abschreibung der Aufzugs- und Rückstellvorrichtungen samt Drahtleitungen mechan. Wendescheiben (je 2 Stück), sowie Weichenböcke (je 1 Stück)	Fr. 790.—			
132. Knonau:	(vide auch Pos. 92/93 und 129/130)	" 790.—		1,580	—
133. Rekognitions- gebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren	20	—	2,200	—
Rollmaterial.					
134. Personenwagen:	Abschreibung der ausrangierten 3 Personenwagen I. Kl. A No. 1—3	25,050	—		
135. Güterwagen:	Abschreibung von 11 ausrangierten Güterwagen: a) 9 gedeckte Güterwagen K ^I No. 4247, 4294, KC 3051, 3104, 3113, 3116, 3130, 3156, OK 9206 Fr. 36,156.64 b) 2 offene Güterwagen: L No. 9527, 9636 " 5,497.—				
136. Kontinuierliche Bremsen:	Abschreibung des alten Bremsgestänges an den pro 1895 umgebauten und hiebei mit neuen Bremsapparaten ausgerüsteten 20 Personenwagen A No. 28/30, AB 161, 164/170, 173, B 459, 461, 463/466, 483, 486 (vide auch Pos. 101 und 102)	41,653	64		
		8,500	—		
	Übertrag	75,203	64	271,240	48

**Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
Bauobjekten, pro 1895.**

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	75,203	64	271,240	48
136. Kontinuierliche Bremsen:	Gutschrift für pro 1895 an den Umbauwagen AB No. 165/168 abgenommene Bremsgarnituren infolge Ausrüstung mit neuen Apparaten (vide auch Pos. 101 und 102)	2,967	90		
137. Luftheizung:	Gutschrift für die pro 1895 an den Wagen B 466, F 2089/2090 entfernten Bremsleitungen Abschreibung der beseitigten Luftheizung an 108 Personenwagen A No. 24, 28/30, AB 141/150, 161, 164/173, 176, 195/196, 198/199, 201/202, 303/304, 306/307, 309/313, 321, B 435, 459, 461, 463/466, 475, 478, 481, 482, 486, BC 839/847, 863, C 1231/1255, 1270, 1273/1279, 1295/1304 und 1414 (vide auch Pos. 102)	592	99	51,840	—
138. Reserveaus- rüstung:	Gutschrift für an den Betrieb abgegebene Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven aus der Reserve	2,207	50		
139. Stationsdienst:	Mobilier und Gerätschaften. Abschreibung des an die Station Schlattingen der Linie Etzweilen- Schaffhausen abgegebenen Handwagens der Station Stein a. Rh. Abgabe der Reserve-Stationsumladewagen Nr. 113/114 an die Stationen Mumpf und Leibstadt	83	05	2,129	30
	Summe der Einnahmen			2,212	35
				406,264	86
	Zusammenzug für bisheriges Netz.				
	Summe der Ausgaben	4,237,977	39		
	Summe der Einnahmen	406,264	86		
	Netto-Ausgaben			3,831,712	53
	<i>b) Neue Linien.</i>				
140. Rechtsufrige Zürichseebahn:	Bauausgaben pro 1895	311,392	50		
141. Etzweilen-Schaffhausen:	idem	372,631	94		
142. Thalweil-Zug:	idem	2,033,752	48		
143. Eglisau-Schaffhausen.	idem	1,148,743	46	3,866,520	38
	Summe der Netto-Ausgaben von Titel A			7,698,232	91
	B. Einnahmen auf Nebengeschäfte.				
	Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.				
1. Abschreibung des Dampfbootes „Rapperswil“ auf den Altmaterialwert	26,500	—			
2. Rest-Abschreibung auf dem demontierten Dampfboot „Linth-Escher“	6,000	—			
3. Dasselbe auf dem eisernen Schleppboot „Wolf“	500	—			
4. Verkaufserlös für den Landungssteg samt Zubehör in Wädenswil	5,500	—			
5. Diverse Liquidationserlöse für Waren Schiffmaterial, Mobilier etc.	5,557	—			
	Summe der Einnahmen von Titel B			44,057	—

Zusammenstellung der Verwendungen für von 1888

	1888		1889		1890		1891	
	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	221,530	30	80,552	55	88,627	92	81,994	46
2. Bureukosten	1,671	13	5,130	80	5,366	30	2,770	25
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	4,186	40	8,037	07	2,654	90	3,943	89
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	1,596	24	5,863	92	5,040	24	3,313	66
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Verschiedenes	19,433	95	1,134	03	518	80	361	55
B. Verzinsung des Baukapitals.								
1. Aktienkapital	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationen	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	67,774	—	103,805	50	178,869	50	263,614	80
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	2,484	53	3,924	70	5,766	45	9,262	10
2. Entschädigungen	1,415,615	79	1,648	30	85,826	65	525,870	75
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	32,739	77	543	75	3,850	25	8,388	15
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermar- kung	228	90	—	—	—	—	300	—
5. Verschiedenes	14,153	10	1,100	52	3,628	84	1,973	60
D. Bahnbau.								
1. Unterbau.								
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	351,935	51	16,500	—	157,223	20	15,225	50
b. Tunels	348,318	21	534,100	—	1,131,008	60	1,149,105	80
c. Brücken und Durchlässe	53,374	08	—	—	26,614	25	149,580	44
d. Beschotterung	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	902	30	—	—	—	—	256	75
f. Fluss- und Uferbauten	10,706	75	—	—	—	—	—	—
g. Verschiedenes	2,489	43	98	95	3,515	39	7,318	34
2. Oberbau.								
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Legen des Oberbaues	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
Übertrag	2,549,140	39	762,440	09	1,698,511	29	2,223,280	04

NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Netto-Einnahmen.

den Bau der Rechtsufrigen Zürichseebahn
bis 1895.

1892		1893		1894		1895		Zwischenrubriken				Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
149,336	77	183,960	92	36,078	64	34,103	33	.	.	876,184	89		
5,915	72	4,418	30	992	27	1,428	54	.	.	27,693	31		
1,473	55	692	93	16	80	344	62	.	.	19,275	06		
5,077	45	6,206	16	2,212	99	1,052	92	.	.	30,363	58		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
454	40	957	81	1,410	86	72	10	.	.	24,343	50	977,860	34
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
392,778	70	641,948	60	253,420	64	—	—	.	.	1,902,211	74	1,902,211	74
13,669	65	8,855	15	7,924	47	2,216	40	.	.	54,103	45		
1,876,064	27	992,876	69	671,983	30	93,790	36	.	.	5,476,095	39		
18,201	15	12,956	55	10,829	15	5,955	15	.	.	93,463	92		
1,899	20	1,583	55	1,357	45	10,716	15	.	.	16,085	25		
1,829	13	2,837	60	1,396	50	1,484	40	.	.	28,403	69	5,668,151	70
540,756	50	657,851	51	287,250	72	90,431	92	2,117,174	86				
347,591	62	83,567	47	192,926	01	9,104	73	3,795,722	44				
608,338	17	995,618	15	337,481	90	74,751	34	2,245,758	33				
56,900	—	242,385	19	103,883	92	15,054	05	418,223	16				
28,940	05	83,948	15	35,519	14	12,835	22	162,401	61				
17,800	—	6,613	10	24,190	73	3,077	02	62,387	60				
4,166	45	31,807	75	4,792	55	90	10	54,278	96	8,855,946	96		
—	—	487,643	82	39,712	35	54	68	447,876	79				
112,285	30	469,420	56	62,288	23	217	75	519,199	88				
—	—	160,873	54	85,761	11	628	44	247,263	09				
—	—	69,939	15	22,330	66	31,809	67	124,079	48				
—	—	93	28	—	—	—	—	93	28	1,338,512	52		
4,183,478	08	5,145,670	07	1,979,759	23	200,404	07	.	.	10,194,459	48	8,548,223	78

Zusammenstellung der Verwendungen für
von 1888

	1888		1889		1890		1891	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	2,549,140	39	762,440	09	1,698,511	29	2,223,280	04
3. Hochbau und mechanische Stations-einrichtungen.								
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einstieghallen, Trottoirs und Rampen	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Werkstätten und feste Einrichtungen der selben, Remisen und Magazine	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Wärterhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.								
a. Telegraphenleitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Einfriedigung und Barrieren	—	—	—	—	—	—	1,261	60
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Rollmaterial.								
1. Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Gepäck- und Güterwagen	—	—	—	—	—	—	—	—
III. Mobiliar und Gerätschaften.								
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter-haltungsdienst	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Für den Stationsdienst	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Für den Transportdienst	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Für die Werkstätten	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Telegraphenapparate	—	—	—	—	—	—	—	—
Total der Ausgaben .	2,549,140	39	762,440	09	1,698,511	29	2,224,541	64

den Bau der Rechtsufrigen Zürichseebahn
bis 1895.

1892		1893		1894		1895		Zwischenrubriken				Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
4,183,478	08	5,145,670	07	1,979,759	23	200,404	07	.	.	10,194,459	48	8,548,223	78
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
136,558	95	541,557	95	123,111	68	61,486	27	862,714	85	—	—	—	—
—	—	1,034	45	283	16	938	61	2,256	22	—	—	—	—
—	—	5,381	40	23,123	30	10,528	25	39,032	95	—	—	—	—
—	—	25,087	88	28,318	01	8,236	67	61,642	56	—	—	—	—
—	—	79,782	99	19,350	88	19,092	29	118,226	16	—	—	—	—
—	—	3,500	—	9,353	80	2,091	57	14,945	37	—	—	—	—
101	25	—	—	200	50	—	—	301	75	1,099,119	86	—	—
—	—	13,223	26	9,190	51	14	50	22,428	27	—	—	—	—
—	—	21,931	51	35,450	09	1,932	55	59,314	15	—	—	—	—
—	—	5,020	55	728	65	311	20	6,060	40	—	—	—	—
4,001	74	67,024	47	56,643	99	3,060	93	131,992	73	—	—	—	—
—	—	100	10	29	80	—	—	129	90	219,925	45	11,513,504	79
—	—	353,183	21	56,296	08	—	—	—	—	409,479	29	—	—
19,224	65	394,336	18	—	—	—	—	—	—	413,560	83	—	—
—	—	196,026	13	1,149	60	—	—	—	—	197,175	73	1,020,215	85
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	14,142	36	3,005	86	—	—	17,148	22	—	—
—	—	25,786	51	33,546	60	289	73	—	—	59,622	84	—	—
—	—	—	—	1,554	86	—	—	—	—	1,554	86	—	—
—	—	9,799	98	805	27	—	—	—	—	10,605	25	88,931	17
4,343,364	67	6,888,446	64	2,393,038	37	311,392	50	—	—	—	—	21,170,875	59

Zusammenstellung der Verwendungen für von 1890

	1890		1891		1892	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.						
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	7,703	15	36,817	52	49,677	30
2. Bureaukosten	666	28	2,204	76	1,856	42
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	1,347	76	2,607	76	806	15
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	779	17	3,278	33	3,382	09
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—	—	—	—	—
6. Verschiedenes	143	26	378	53	112	75
B. Verzinsung des Baukapitals.						
1. Aktienkapital	—	—	—	—	—	—
2. Obligationen	—	—	—	—	—	—
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	98	80	1,666	65	3,479	40
C. Expropriation.						
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	—	—	—	—
2. Entschädigungen	—	—	27	—	72,213	85
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	—	—	—	—	—	—
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	—	—	—	—	1,080	—
5. Verschiedenes	—	—	180	54	124	70
D. Bahnbau.						
1. Unterbau.						
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	—	—	—	—
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—
c. Brücken und Durchlässe	—	—	—	—	117	25
d. Beschotterung	—	—	—	—	—	—
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	—	—	—	—	—	—
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—
g. Verschiedenes	—	—	5,151	64	1,996	85
2. Oberbau.						
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	—	—	—	—	—	—
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	—	—	—	—
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschliessl. Fundierung	—	—	—	—	—	—
d. Legen des Oberbaues	—	—	—	—	—	—
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—
	Übertrag .		10,738	42	52,312	73
NB. Die Zahlen mit fetten Lettern bezeichnen Netto-Einnahmen.						

den Bau der Linie Etzweilen-Schaffhausen
bis 1895.

1893		1894		1895		Zwischenrubriken				Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
78,308	91	52,861	94	21,431	98	.	.	246,800	80		
2,613	83	1,212	90	709	31	.	.	9,263	50		
162	28	9	98	210	56	.	.	4,398	81		
4,509	92	3,642	98	1,207	91	.	.	16,800	40		
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
376	84	908	30	281	50	.	.	2,201	18	279,464	69
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	.	.	193,899	35	193,899	35
—	—	722	25	8,122	15	.	.	8,844	40		
443,805	35	90,577	86	22,555	24	.	.	629,179	30		
8,397	95	3,695	75	549	—	.	.	12,642	70		
—	—	1,027	56	2,405	39	.	.	4,512	95		
303	62	569	05	307	45	.	.	1,485	86	656,664	71
370,634	88	23,584	28	51,175	54	445,394	70				
369,131	—	340,400	17	146,145	52	855,676	69				
455,795	84	228,729	72	75,062	81	759,705	62				
14,986	13	62,376	95	18,943	65	96,306	73				
22,700	—	10,477	—	24,847	65	58,024	65				
—	—	4	—	314	63	318	63				
452	—	109	60	276	60	7,986	69	2,223,413	71		
3,288	13	215,680	05	24,703	62	194,264	56				
92,598	10	169,605	—	35,770	19	226,432	91				
2,641	55	72,084	22	8,677	64	66,048	13				
750	31	29,554	23	8,048	40	38,352	94				
—	—	—	—	4	98	4	98	525,103	52		
1,913,474	58	1,435,279	04	331,894	45	.	.	2,748,517	23	1,130,028	75

Zusammenstellung der Verwendungen für
von 1890

	1890		1891		1892	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	10,738	42	52,312	73	134,846	76
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.						
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einstieghallen, Trottoirs und Rampen . . .	—	—	—	—	—	—
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	—	—	—	—
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	—	—	—	—	—	—
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	—	—	—	—	—	—
f. Wärterhäuser	—	—	—	—	—	—
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	—	—	—	—	—	—
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.						
a. Telegrafenleitungen	—	—	—	—	—	—
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen . . .	—	—	—	—	—	—
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—	—	—	—	—
d. Einfriedigung und Barrieren	—	—	—	—	—	—
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—
II. Rollmaterial.						
1. Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—
2. Personenwagen	—	—	—	—	—	—
3. Gepäck- und Güterwagen	—	—	—	—	—	—
III. Mobiliar und Gerätschaften.						
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	—	—	—	—	—	—
3. Für den Stationsdienst	—	—	—	—	—	—
4. Für den Transportdienst	—	—	—	—	—	—
5. Für die Werkstätten	—	—	—	—	—	—
6. Telegrafenapparate	—	—	—	—	—	—
Total der Ausgaben .	10,738	42	52,312	73	134,846	76

den Bau der Linie Etzweilen-Schaffhausen bis 1895.

1893		1894		1895		Zwischenrubriken				Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1,913,474	58	1,435,279	04	331,894	45	.	.	2,748,517	23	1,130,028	75
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
99,017	55	71,269	02	701	07	170,987	64	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	50	3,389	15	3,786	23	7,177	88	—	—	—	—
—	—	15,220	16	3,791	22	19,011	38	—	—	—	—
12,372	—	20,750	96	3,582	40	29,540	56	—	—	—	—
—	—	976	51	1,795	99	2,772	50	—	—	—	—
97	75	85	—	—	—	182	75	229,672	71	—	—
—	—	1,832	68	2,549	86	4,382	54	—	—	—	—
66	—	12,856	62	15,186	77	28,109	39	—	—	—	—
2	40	2,113	95	506	25	2,622	60	—	—	—	—
25	19	28,519	53	11,924	98	40,469	70	—	—	—	—
—	—	131	15	—	—	131	15	75,715	38	3,053,905	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,183,934	07
7,917	57	226,730	89	—	—	.	.	234,648	46	—	—
736	97	46,653	17	—	—	.	.	47,390	14	—	—
18,106	17	119,011	—	—	—	.	.	137,117	17	419,155	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	145	10	4,255	11	.	.	4,400	21	—	—
—	—	15,661	94	211	81	.	.	15,450	13	—	—
—	—	—	—	—	—	.	.	—	—	—	—
—	—	2,542	38	34	22	.	.	2,576	60	22,426	94
2,051,818	68	2,003,168	25	372,631	94	.	.	.	.	4,625,516	78