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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 44 (1896)

Artikel: Vierundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1896

Autor: Birchmeier

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730410

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.08.2025

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

Vierundvierzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1896.

Inhaltsverzeichnis.

A. Bericht der Direktion. Seite

Übersicht des Nordostbahn-Netzes mit Plan.

I. Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden . . . 5

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten . . . 25

III. Finanzverwaltung . . . 27

IV. Betrieb:

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge . . . 38

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs:

1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel) . . . 39
2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken . . . 41
3. Durchschnittsergebnisse . . . 42
4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten . . . 43
5. Frequenz nach den Stationen . . . 44
6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren . . . 49
7. Verkehr nach Entfernungen . . . 51
8. Verkehr nach Warengattungen . . . 54
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen . . . 57

9 C. Ausgaben und Statistik des Betriebes:

1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken) . . . 58
2. Statistik des Betriebsdienstes . . . 62
   a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials . . . 66
   b. Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen . . . 68
3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben . . . 71

D. Finanzergebnis . . . 74

E. Verschiedenes:

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . 79
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . 82
3. Werkstättebetrieb . . . 84
4. Unfälle . . . 87
5. Versicherungen . . . 88
6. Personaletat . . . 89
7. Unterstützungs- und Krankenkassen . . . 92
8. Kautionskassen . . . 95

V. Bahnbau:

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien:
   a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben . . . 96
   b) Übrige Objekte . . . 97
2. Bau neuer Linien:
   a) Allgemeines . . . 98
   b) Rechtsufrige Zürichseebahn . . . 99
   c) Thalweil-Zug . . . 99
   d) Etzweilen-Schaffhausen . . . 101
   e) Eglisau-Schaffhausen . . . 101

VI. Direktion . . . 103

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 1896, 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.)

B. Bericht des Verwaltungsrates.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen anmit den vierundvierzigsten, das Jahr 1896 umfassenden Bericht über unsere Geschäftsführung nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung vorzulegen.

Bestand des Nordostbahnnetzes im Jahre 1896

(einschliesslich der von der Nordostbahn betriebenen Gemeinschaftsstrecken).

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-Linthal	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-Hinweil	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. Etzweilen-Schaffhausen.			
Etzweilen-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:

Thalweil-Zug	1. Juni 1897.	19,159 *m*	
Eglisau-Schaffhausen	1. Juni 1897.	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*

Betriebslänge der von der Nordostbahn betriebenen Linien im Jahre 1896:

Nordostbahn	686,567 *km*
Bötzbergbahn (mit Koblenz-Stein)	83,346 *km*
Total	769,913 *km*

*) Von der Centralbahn betriebene Gemeinschaftslinien:

	Baulänge
Aargauische Südbahn (Aarau- und Brugg-Hendschikon-Immensee)	57,471 *m*
Wohlen-Bremgarten (gemeinschaftlich mit S. C. C. und Gemeinde Bremgarten) .	6,620 *m*

UEBERSICHTSKARTE
der
SCHWEIZ. NORDOSTBAHN

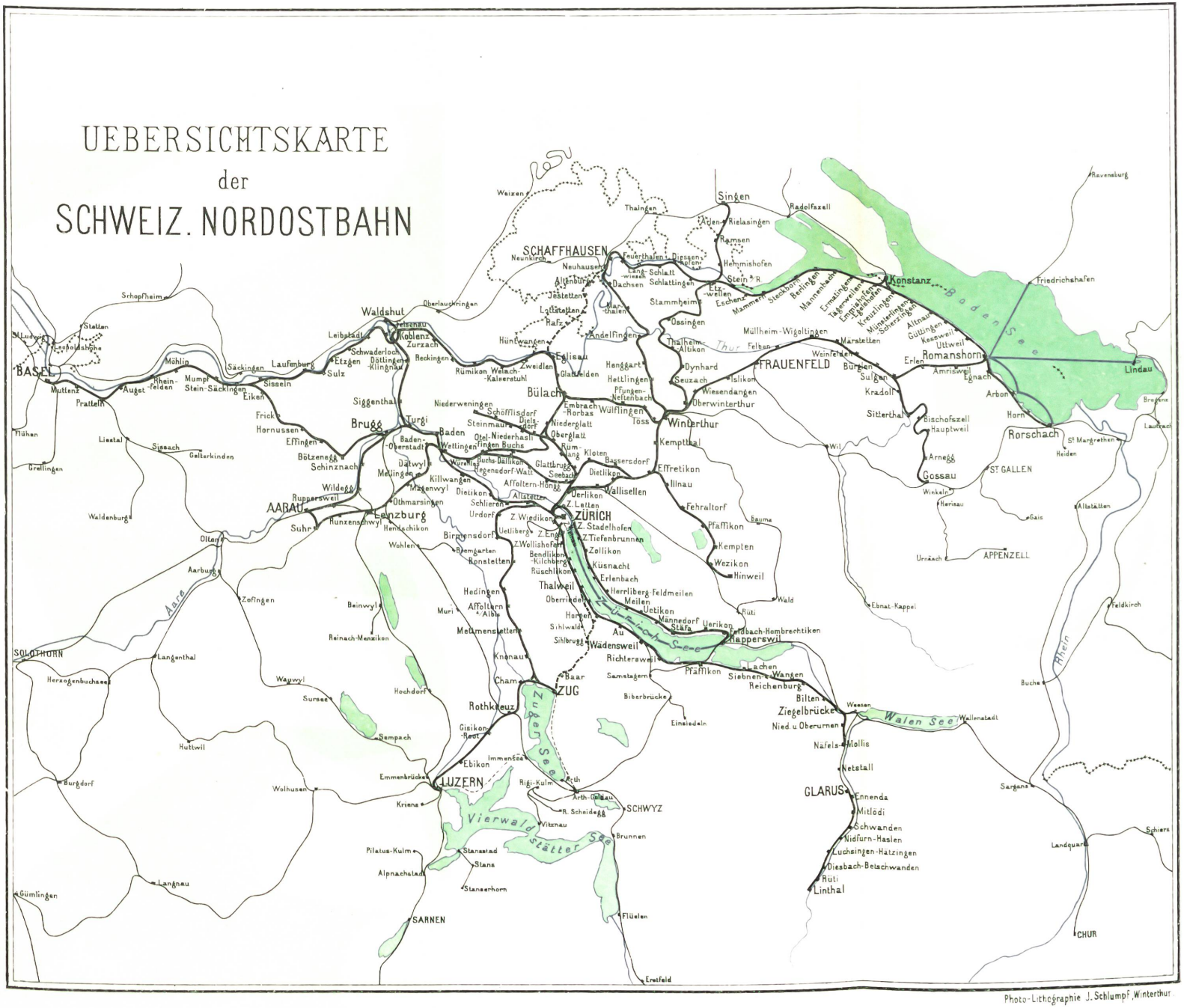

Photo-Lithographie J. Schlumpf, Winterthur

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

Die letztjährigen Berichte des Verwaltungsrates und der Direktion haben der Vorstellungen erwähnt, zu welchen sich der Schweizerische Eisenbahnverband und unsere Verwaltung im besondern mit Bezug auf den bundesrätlichen Entwurf eines Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen gegenüber den eidgenössischen Räten veranlasst sahen. Im Berichte des Verwaltungsrates ist auch bemerkt, dass unsere Specialeingabe gar keinen und die Kollektiveingabe des Verbandes nur einen bescheidenen Erfolg hatte. Am 27. März 1896 war das Gesetz, in der Hauptsache nach dem bundesrätlichen Entwurfe mit einigen Änderungen und Zusätzen, von den eidgenössischen Räten beschlossen.

Der Charakter des Erlasses als Vorbereitungsgesetz für die Eisenbahnverstaatlichung einerseits und anderseits das anfechtbare Verhältnis desselben zu den Konzessionen, das sich namentlich in der Beseitigung der in den älteren, kantonalen, vorgesehenen Schiedsgerichte zur Entscheidung von mit dem Rückkauf zusammenhängenden Streitfragen zeigte, veranlassten eine intensive Bewegung gegen das Gesetz, teils politischer, teils gewissermassen rein rechtlicher Natur, die zum Referendumsbegehren und zur Volksabstimmung führte, bei der aber die Gegner des Gesetzes unterlagen. Letzteres wurde hierauf vom Bundesrate auf den 1. November 1896 in Kraft erklärt.

Die nächste wichtige Folge war nun für uns, dass wir gemäss Art. 3 und 19 des Gesetzes bis Ende 1896 für die konzessionsgemäss besondere Rückkaufsobjekte bildenden Sektionen unseres Netzes auf Verlangen des Bundesrates, das selbstverständlich nicht ausblieb, der genannten Behörde besondere Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital für die Jahre 1888—1895 (Teil der bis 1897 laufenden zehnjährigen Periode für die Berechnung des für die Bestimmung des Rückkaufswertes massgebenden Reinertrages) einzubringen hatten. Für die folgenden Jahre sind diese Ausweise den üblichen Jahresrechnungen und Bilanzen beizufügen, und die Verpflichtung zur Vorlage dieser Rechnungsausweise erstreckt sich auch auf die zwischen der Ankündigung des Rückkaufs (1898) und der Abtretung der Bahn (1903) liegende Periode.

In der Befürchtung, dass dem Gesetzesentwurf des Bundesrates die Auffassung zu Grunde liegen könnte, dass Jahr für Jahr jeder Sektionsausweis die effektiven Einnahmen und Ausgaben zu bringen hätte, erhoben wir anlässlich der Beratung in der Bundesversammlung gegen die bezügliche Bestimmung Protest, weil die Beibringung der Ausweise für 1888—1895 in diesem Falle auf den vorgeschriebenen Termin (Ende 1896) für uns einfach ein Ding der Unmöglichkeit gewesen wäre, soweit es sich nicht um Sektionen handelt, für welche von jeher separate Rechnung geführt wurde.

Nun zwingt aber der (dem Entwurfe entsprechende) Gesetzestext nicht zu jener Auslegung. Vielmehr liess gerade die Annahme desselben durch den Gesetzgeber, der doch kaum Unmögliches wollte, die Interpretation als unabweislich erscheinen, dass es genüge, wenn überhaupt nur die Rechnungsgrundlage als ausreichend zuverlässig anerkannt werden müsse, bestehe sie nun in durchgehender Ausscheidung der effektiven Einnahmen und Ausgaben, soweit sie denkbar ist, oder in einer andern Rechnungsart. Wir sind nun für die Jahre 1888—1895 in der Weise vorgegangen, dass wir für das Jahr 1894 die Ausscheidung der Einnahmen und Ausgaben effektiv oder, wo es unmöglich war, nach zuverlässigen Normen vornahmen und sodann mit Hülfe daraus gewonnener fester Faktoren die Sektionsrechnungen für die übrigen Jahre erstellten. Die dergestalt ausgearbeiteten Sektionsausweise über die

Einnahmen und Ausgaben wurden dem Bundesrate in Begleit eines Ausweises über die Erträgnisse des gewinnberechtigten Aktienkapitals in den Jahren 1888—1895 rechtzeitig eingereicht.

Zu Ihrer genauern Orientierung lassen wir hier die Zuschrift, mit welcher wir dem Bundesrate die Sektionsrechnungen einreichten, im Wortlaute folgen und fügen derselben die Zusammenstellung der Rechnungsergebnisse bei:

„*Zürich*, den 28. Dezember 1896.

An das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabteilung Bern.

Den Vorschriften des neuen Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März d. J. und Ihrer Aufforderung vom 2. v. Mts. nachkommend, beehren wir uns, Ihnen die im Bordereau am Schlusse aufgeführten Aufstellungen zu übermitteln.

Wir sind Ihnen einige Erläuterungen über die Grundsätze schuldig, auf welchen diese Aufstellungen beruhen.

A. Sektionseinteilung.

Wir haben diejenigen Teilstrecken zu einer Sektion vereinigt, welche entweder:

I. nach dem Inhalt der bezüglichen Konzessionen nur gemeinsam zurückgekauft werden können, nämlich:

1. Das Stammnetz der Nordostbahn: Konstanz-Romanshorn-Rorschach, Rormanshorn-Aarau, Turgi-Koblenz (Eisenbahnaktensammlung alte Reihe, Bd. I. 233 § 34, S. 251 § 34, II. S. 98 § 38, V. 139 Art. 31, VI. 95 Art. 29);
2. Winterthur-Dachsen, Dachsen-Schaffhausen (Eis. Samml. a. R. I. 268 § 33 S. 287 § 33);
3. Winterthur-Weiach, Weiach-Koblenz (E. S. a. R. VI. 406 § 40, S. 439 § 5);
4. Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Näfels (E. S. a. R. VII. 171 § 5, S. 489 § 5, VIII. 73 § 5. n. F. I. 181 Art. 25, II. 38 Art. 25;
5. Sulgen-Bischofszell, Bischofszell-Gossau (E. S. a. R. VIII. 756 § 4, VIII. 195 Art. 3);
6. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen (E. S. a. R. VII. 158 § 4, S. 398 § 3);
7. Zürich-Zug-Luzern (E. S. a. R. IV. 351 § 32, S. 362 § 33, S. 376 Art. 2, n. F. XI. 45 Art. 26);
8. Etzweilen-Feuerthalen (-Schaffhausen) (E. S. a. R. VII 628 § 4, VII 564 § 4);
9. Zürich-Meilen-Rapperswil (E. S. a. R. VII. 158 § 4, S. 398 § 3); — oder

II. welche zu einem einheitlichen Ankaufspreise in den Besitz unserer Gesellschaft übergegangen sind, nämlich:

1. Winterthur-Etzweilen-Konstanz-Singen, die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn,
2. Effretikon-Seebach-Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau, die Westsektion der ehemaligen Nationalbahn, von der die Stücke Winterthur-Effretikon und Otelfingen-Wettingen abgebrochen worden sind, — oder

III. welche aus innern Gründen kein für sich abgeschlossenes Rückkaufsobjekt im Sinne Ihrer Auflage vom 2. v. M. bilden und daher nicht separat zurückgekauft werden können, nämlich

Dielsdorf-Niederweningen und
Feuerthalen-Schaffhausen.

So stellt sich die Anzahl der selbständigen Sektionen auf 14, nämlich

1. Romanshorn-Frauenfeld-Winterthur-Zürich-Turgi-Aarau, nebst Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut.
2. Winterthur-Schaffhausen,
3. Örlikon-Oberglatt-Bülach und Oberglatt-Dielsdorf-Niederweningen.
4. Winterthur-Bülach-Koblenz.
5. Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Näfels (Glarus).

6. Glarus-Linthal.
7. Effretikon-Wetzikon-Hinweil.
8. Winterthur-Etzweilen-Singen, nebst Etzweilen-Konstanz.
9. Sulgen-Gossau.
10. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen.
11. Effretikon-Seebach-Otelfingen mit Oerlikon-Seebach, ferner Wettingen-Suhr-Aarau.
12. Zürich-Zug-Luzern.
13. Etzweilen-Schaffhausen.
14. Zürich-Meilen-Rapperswil.

Über Nr. 13 und 14 sind bereits besondere Betriebsrechnungen erstellt worden, ebenso über die Gemeinschaftslinien

15. Bötzbergbahn und
16. Koblenz-Stein.

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich daher lediglich auf die Sektionen 1—12, wozu in den nächsten zwei Jahren noch Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug kommen werden.

B. Verteilung der Einnahmen aus dem Verkehr.

1. Personen-, Gepäck- und Viehverkehr.

Die Einnahmen wurden aus den Stationsmonatsrechnungen bezw. aus den Verkehrsabrechnungen stationsweise und innerhalb einer Station nach Bestimmungsstationen bezw. Übergangspunkten zusammengestellt. Die so erhaltene Gesamteinnahme jeder Relation wurde sodann kilometrisch auf die einzelnen Sektionen verlegt, bezw. wo es sich um Verkehr innerhalb derselben Sektion handelte, einfach dieser zugeschieden. Bruchteile von Franken unter 50 Cts. sind dabei fallen gelassen, solche von 50 Cts. und darüber auf 1 Fr. aufgerundet worden. Unteilbare Einnahmen, d. h. solche, welche sich keiner bestimmten Relation oder Route zuweisen liessen, wie z. B. die Einnahmen aus Generalabonnements für das ganze Netz, aus den Taxen für Abonnements zum Bezuge halber Billette etc. wurden am Schlusse pro rata der ermittelten Einnahmen den einzelnen Sektionen zugeschieden.

2. Güterverkehr.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr bestehen aus Frachten und Nebengebühren.

Was zunächst die Nebengebühren anbelangt, so sind sie für jede Sektion berechnet und zum voraus zugeschieden worden. Hiebei war die Zuscheidung bei Stationen, die nur einer Sektion angehören, gegeben; bei gemeinschaftlichen Stationen mehrerer Sektionen erfolgte die Zuteilung der kartierten Gebühren an diejenige Sektion, welcher die bezüglichen Sendungen angehören, während die nichtkartierten (auf der Station separat erhobenen) Gebühren pro rata des Versand- und Empfangsgewichtes auf die partizipierenden Sektionen verlegt wurden.

Die Frachten bestehen bei der Nordostbahn aus Expeditionsgebühren und Streckentaxen.

Zur Ermittlung der Expeditionsgebühren wurden zunächst die Transport-Quantitäten stationsweise und mit Unterscheidung der Sektionen aus den Stationsnachweisen und Verkehrsabrechnungen mit Gruppierung nach den verschiedenen Gebührenklassen (Eilgut, Stückgut, allgemeine Wagenladungen und Spezialtarife) ausgezogen, wobei Bruchteile unter 50 *kg* fallen gelassen, solche von 50 *kg* und darüber auf Zehntelstonnen aufgerundet wurden. Soweit der betreffende Verkehr einer Sektion ausschliesslich angehörte, erhielt diese die ganze Expeditionsgebühr; bei Beteiligung mehrerer Sektionen erhielten die Anfangs- und Endsektion je die Hälfte, zwischenliegende Sektionen keinen Anteil an der Expeditionsgebühr. Im direkten schweizerischen Verkehr erhielt nur die

Empfangs- oder Versandsektion eine halbe Expeditionsgebühr, im schweizerischen Transitverkehr entfiel jede Anrechnung von Expeditionsgebühr. Der Auslandsverkehr ist wie schweizerischer Verkehr der Grenzstation behandelt.

Im internen Verkehr liessen wir die Quantitäten auf 21 — 25 *km.* der zweiten, diejenigen auf 26 bis 30 *km* der dritten Stufe zuteilen, da sich die Verkehrsmengen in diesen beiden Distanzstufen annähernd die Wage halten.

Der nach Zuscheidung der Lokalspesen und Expeditionsgebühren verbleibende Rest der Einnahmen aus dem Güterverkehr besteht ausschliesslich aus Streckentaxen.

Wir verlegten dieselben auf die einzelnen Sektionen pro rata der auf jeder effektiv gefahrenen Tonnenkilometer, welche wir von jeher alljährlich für jede Strecke der Nordostbahn genau ermitteln. Die Beilagen, insbesondere auch die graphischen Tabellen über die Verkehrsdichtigkeit, welche im Laufe der Jahre angefertigt worden sind, enthalten die genauen Angaben über die beförderten Personen- und Tonnenkilometer.

Das hievor beschriebene Verfahren der Berechnung der Sektionseinnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr ist zunächst für das Jahr 1894 angewendet worden. Für die übrigen Jahre ergiebt eine proportionale Ermittlung Resultate von vollständig ausreichender Richtigkeit. Von 1888 bis 1894 ist das Netz der Nordostbahn dasselbe geblieben, und es haben auch ausserhalb desselben keinerlei Änderungen von einem Belang stattgefunden, dass dadurch der Verkehrscharakter der Nordostbahn als Ganzes oder der einzelnen Sektionen irgend fühlbar beeinflusst worden wäre. Die Ergebnisse per Personen- und Tonnenkilometer weisen ja in diesen Jahren keine nennenswerte Schwankungen auf, und die geringen Differenzen sind zweifellos nicht auf einer Sektion oder auf einer kleinern Zahl von Sektionen entstanden, sondern sind ein Produkt des ganzen Verkehrs. Wenn im Jahre 1894 die Einnahmen per Tonnenkilometer auf dem ganzen Netze 9.18 Cts., auf der Linie Niederglatt-Wettingen aber 7.606 Cts. und auf der Linie Glarus-Linthal 17.494 Cts. ausmachte, so wurden sie pro 1893, wo der allgemeine Durchschnitt 9.10 Cts. betrug, demgemäss für die einzelnen Sektionen im Verhältnis von 9.18 zu 9.10 reduziert. Die Probe für die Richtigkeit des Verfahrens liegt darin, dass die Summe der in dieser Weise berechneten Sektionen bis auf ganz geringe Differenzen, welche in den beiliegenden Ausweisen ersichtlich gemacht und bei den einzelnen Sektionen pro rata der ermittelten Einnahmen ausgeglichen sind, den effektiven Gesamteinnahmen gleichkommt.

C. Zerlegung der verschiedenen Einnahmen

und

D. Zerlegung der Betriebsausgaben.

Die Ausscheidung wurde in folgender Weise bewerkstelligt:

A. 1894.

Es wurden effektiv ermittelt und den einzelnen Sektionen zugeschieden:

Verschiedene Einnahmen.

1. Pacht- und Mietzinse.
   - *a)* Für Bahnhöfe und Bahnstrecken.
   - *b)* „ sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.
   - *d)* Privattelegraphendienst.
3. Sonstige Einnahmen.
   - *a)* Entschädigung für die Bahnpostwagen.
   - *b)* Verschiedenes.

Zu 1 a ist zu bemerken, dass für diejenigen Stationen und Bahnstrecken, welche von mehreren Sektionen gemeinschaftlich benutzt werden, die Baukapitalverzinsung auf die beteiligten Sektionen im Verhältnis der von ihnen geführten Wagenachsen zur Gesamtzahl der ein- und aus-, bezw. durchgelaufenen Wagenachsen verlegt wurde, wobei für die Transitachsen eine Doppelzählung, d. h. je für Ein- und Ausfahrt stattfand.

Bei denjenigen Stationen und Bahnstrecken, welche auch von einer fremden Verwaltung mitbenutzt werden, sind zunächst deren Beiträge an den betr. Baukapitalzinsen in Abzug gelangt, und der verbleibende Rest wurde sodann in vorerwähnter Weise auf die Nordostbahnsektionen verlegt.

In der Ertragsrechnung derjenigen Linie, welche als Eigentümerin des mitbenützten Objektes supponiert ist, sind die Beiträge der übrigen Linien unter der Einnahmenrubrik III 1 a in Einnahme und bei den letztern unter der Ausgabenrubrik V A 1 in Ausgabe gestellt.

Dasselbe Verfahren wurde für die Verlegung der Betriebskosten auf den Gemeinschaftsstationen und Bahnstrecken nach den einzelnen Rechnungsrubriken angewendet, was wir, um eine Wiederholung zu vermeiden, schon an dieser Stelle anfügen.

Es wurden ferner effektiv für die einzelnen Sektionen ermittelt von den

Betriebsausgaben:

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

A. Personal, Kapitel 3—6 Bahnmeister und Wärterpersonal.

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen, gesamter Abschnitt:

a) 1—6 Unterhalt.

b) 1—3 Oberbauerneuerung.

C. Sonstige Ausgaben.

3. Beleuchtung der Bahn.
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars.
5. Vergütungen für Kulturschaden etc.
6. Verschiedenes.

III. Expeditionsdienst.

A. Personal. 2 a—b und d—e und 4 Stationspersonal betreffend.

B. Sonstige Ausgaben.

1. Bureaubedürfnisse etc. } soweit den Stationsdienst betreffend.
2. Beleuchtung und Heizung etc. } soweit den Stationsdienst betreffend.
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars } soweit den Stationsdienst betreffend.
4. Konsummaterial für mechanische Stationseinrichtungen.
5. Camionnage und Plombage.
6. Verschiedenes.

V. Verschiedene Ausgaben.

A. Pacht- und Mietzinse.

1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken.
2. „ sonstige Objekte (Gebäude etc.).

C. Sonstige Ausgaben.

5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen.
6. Steuern und Abgaben.
8. Verschiedenes.

Dagegen mussten nachbezeichnete Einnahmen und Ausgaben entsprechend ihrem Charakter auf Grund von Verhältniszahlen auf die verschiedenen Sektionen verlegt werden.

a) Verschiedene Einnahmen.

1 *c.* Mietzinse von Rollmaterial.

Dieselben wurden pro Rata der den einzelnen Sektionen belasteten Anschaffungskosten für Wagen gutgebracht.

2. Ertrag von Hülfsgeschäften.

a) Werkstätte.

b) Materialverwaltung.

c) Materialrechnung der Bahnoberingenieurs.

Diese Hülfsgeschäfte sind dem Stammnetz zugeteilt, und es werden dieselben, wie schon ihre Bezeichnung „Hülfsgeschäfte" ausdrückt, nicht als selbständige Anstalten behandelt. Auf deren Arbeiten und Materialabgaben erfolgen Prozentzuschläge nur in dem Masse, als zur Deckung der bezüglichen Administrationskosten und des Unterhalts der technischen Einrichtungen erforderlich ist; daher die geringen Vorschläge, welche die Betriebsrechnungen unter vorgenannten Rubriken aufweisen. Für die vorliegenden Sektionsberechnungen rechtfertigte es sich indessen, die Leistungen und Lieferungen fraglicher Hülfsgeschäfte an die Sektionen 2—14 zu Gunsten des Stammnetzes in einer Weise zu berechnen, wie wenn die betreffenden Anstalten sich selbst erhalten müssten. Es wurden die letztern daher ideell mit einer Verzinsung des in ihnen engagierten Anlage- und Betriebskapitals zu $4^1/_2$ % per Jahr belastet und an den sich hieraus ergebenden Defiziten die vorbezeichneten Sektionen pro Rata der auf sie entfallenden Arbeiten und Lieferungen zu Gunsten des Stammnetzes beteiligt.

b) Betriebsausgaben.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Gesamtkosten derselben wurden pro Rata der Bruttoeinnahmen der einzelnen Sektionen auf letztere repartiert.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

A. Personal.

1. Büreau des Oberingenieurs.

2. Sektionschefs und deren Gehülfen.

C. Sonstige Ausgaben.

1. Büreaubedürfnisse etc.

2. Beleuchtung, Heizung etc. der Bureaux.

Die Verlegung dieser Kosten fand im Verhältnis der übrigen Ausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn statt.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

A. Personal.

1. Betriebschef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle.

Die betreffenden Ausgaben wurden pro Rata der auf die einzelnen Sektionen verlegten übrigen Ausgaben für den Expeditions- und Zugsdienst verteilt.

2 *c.* Billetdrucker und Billetsortiererinnen.

Es erfolgte die Verlegung der betr. Gehalte und Löhne nach Massgabe der Personenfrequenz der einzelnen Sektionen.

3. und 4. Zugsdienstpersonal und deren Bekleidungskosten.

Die Verrechnung erfolgte zu 1/3 pro Rata der Zugs- und zu 2/3 pro Rata der Wagenachsenkilometer.

B. Sonstige Ausgaben.

1. Bureaubedürfnisse.
2. Beleuchtung, Heizung etc.
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars.

Soweit die bezüglichen Unkosten das Bureau des Betriebschefs, die Centralwagenkontrolle und den Zugsdienst beschlagen, wurden sie pro Rata der Zugskilometer auf die Sektionen übertragen.

IV. Fahrdienst.

A. Personal.

1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters.
2. Depotchefs.

Die Ausgaben-Repartierung wurde zu 1/3 pro Rata der Lokomotiv- und zu 2/3 pro Rata der Wagenachsenkilometer vollzogen.

2. Maschinenpersonal.

Nach Vorabzug einer Quote für das Rangierpersonal fand die Verlegung pro Rata der Lokomotivkilometer statt.

Die Kosten des Rangierdienstes, den einzelnen Sektionen effektiv belastet, wurden zu je Fr. 5. — per Rangierstunde (die Rangierstunde zu 6 Kilometer) berechnet und angemessen auf die Kapitel IV A 2 (Besoldung des Maschinenpersonals), IV B a 1—4 (Materialverbrauch) und C a 1 (Unterhalt der Lokomotiven) verteilt.

2. Wagenvisiteure.
3. Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger.

Verlegung der Kosten erfolgte pro Rata der Wagenachsenkilometer.

3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials, sowie Remisenarbeiter.

Die Verteilung wurde pro Rata der Lokomotivkilometer bewerkstelligt.

4. Bekleidungskosten.

Dieselben wurden wie die Besoldungen verlegt.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

a) Lokomotiven, Ziffern 1—4.

wurden pro Rata der Lokomotivkilometer und

b) Wagen

Ziffer 1—3 pro Rata der Personenwagenachsenkilometer repartiert.

4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial.

Soweit letztzeres nicht effektiv verlegt werden konnte, fand die Übertragung pro Rata der Wagenachsenkilometer statt.

C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmateriales.

Die Kostenverlegung wurde bewerkstelligt

a u. *b* 1 für Lokomotiven pro Rata der Lokomotivkilometer,
a u. *b* 2 „ Personenwagen pro Rata der Personenwagen-Achsenkilometer,
a u. *b* 3 „ Gepäckwagen pro Rata der Gepäckwagen-Achsenkilometer,
a u. *b* 3 „ Güterwagen pro Rata der Versandgüter-Quantitäten.

D. Sonstige Ausgaben.

1. Bureaubedürfnisse.
2. Beleuchtung, Heizung etc.
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars.
4. Verschiedenes.

Kostenverlegung erfolgte zu 1/3 pro Rata der Lokomotiv- und zu 2/3 pro Rata der Wagenachsenkilometer.

V. Verschiedene Ausgaben.

A 3. Miete von Rollmaterial.

Dieselbe wurde nach Massgabe der auf den einzelnen Sektionen gefahrenen Gesamt-Wagenachsenkilometer verteilt.

C. Sonstige Ausgaben.

1. Gerichts- und Prozesskosten.

Verlegung erfolgte pro Rata der Brutto-Einnahmen der einzelnen Sektionen.

2. Feuerversicherungen.

Die Assekuranzkosten für Hochbau wurden effektiv verlegt und die Prämien für Pauschalversicherungen in nachbezeichneter Weise:

a) Für Inventar etc. der Allgemeinen Verwaltung pro Rata der Brutto-Einnahmen.

b) „ Inventar und Planarchiv des Bahnoberingenieurs pro Rata der Ausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

c) „ Stationsinventar und Requisiten des Zugspersonals pro Rata der betreffenden Anschaffungskosten.

d) „ Rollmaterial pro Rata der jeder Sektion zugeschiedenen bezügl. Anschaffungskosten.

e) „ Transportgegenstände und Lagergüter pro Rata der Güterverkehrseinnahmen; die Separatversicherungen für die Plätze Zürich und Romanshorn jedoch zu Lasten Stammnetz allein.

3./4. Unfall- und Transportversicherungen sind pro Rata der Brutto-Einnahmen den einzelnen Sektionen belastet.

7. a. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse.

Dieselben wurden entsprechend dem für die Verteilung der Besoldungen (Dienstabteilungen I—IV) angewandten Modus auf die verschiedenen Linien repartiert.

7. b. Unterstützungen und Geschenke wurden pro Rata der Brutto-Einnahmen verlegt.

Die nach den vorstehenden Erläuterungen auf die Linie Zürich-Zug-Luzern bis Ende 1891 und Bötzbergbahn bis inkl. Koblenz-Stein entfallenden Betreffnisse wurden dem Stammnetz zugeschieden und demselben hinwieder die Entschädigungen dieser Linien für die Besorgung des Betriebsdienstes gutgebracht.

B. 1888—1893 und 1895.

Auf Grund der derart für die einzelnen Sektionen gewonnenen Ergebnisse aus dem Jahr 1894 wurde für die Vorjahre 1888/93 die Ausscheidung prozentual vollzogen. Es geschah dies in der Weise, dass von den Totalen der einzelnen Rechnungsrubriken der „Verschiedenen Einnahmen“ und der „Betriebsausgaben“ pro 1894 vorerst die Quoten der nur während eines Teiles des Jahres im Betriebe gestandenen Sektionen 13 und 14 (Rechtsufrige

Zürichseebahn und Linie Etzweilen-Schaffhausen) in Abzug gebracht und sodann die Prozentsätze festgestellt wurden, welche die Anteile der übrigen Sektionen zu den verbleibenden Restsummen bildeten. Eine Übersichtstabelle der hienach gefundenen Prozentsätze finden Sie unter den Beilagen.

Mit Bezug auf die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond für die Oberbaumaterial-Erneuerung erfolgte jedoch eine Ausnahme, indem die betreffenden Kosten für alle Jahrgänge und Sektionen effektiv ermittelt und in Rechnung gestellt worden sind, da hier die Möglichkeit wesentlicher Verschiebungen in den einzelnen Sektionen vorlag.

Das nämliche Verfahren fand auch für das Jahr 1895 Anwendung. Immerhin basieren die für die Sektionen 13 und 14 (Rechtsufrige Zürichseebahn und Linie Etzweilen-Schaffhausen) ausgewiesenen Resultate wie für 1894 auf effektiven Rechnungsauszügen.

Das einschlägige Rechnungsmaterial folgt anbei in 14 Bändchen Sektionsrechnungen für die einzelnen Jahrgänge und 1 Bändchen Jahresrechnungen pro 1888/95, je die Sektionen 1—14 umfassend.

Für die Sektion 1 (Stammnetz) geben wir nur einen Zusammenzug über die Jahre 1888/95 bei, da dieser Sektion einfach die Restbeträge zugeschieden wurden, welche nach Ermittlung der auf die Sektionen 2—14 entfallenden „verschiedenen Einnahmen“ und „Betriebsausgaben“ übrigblieben.

Wie Sie aus den angefügten Jahresrechnungen ersehen werden, sind den Überschüssen der Betriebseinnahmen nur einige wenige Posten aus den Gewinn- und Verlustrechnungen, die sich von vornherein als bestimmten Sektionen zukommend qualifizierten, wie Betriebssubventionen oder Rückerstattungen auf Betriebsausgaben und dergleichen, in plus oder minus zugerechnet worden.

Von einer eigentlichen Gewinn- und Verlustrechnung wurde also abgesehen, weil wir von der Ansicht ausgehen, dass nach Art. 20, Absatz 2 des neuen Rechnungsgesetzes über die hiefür zur Geltung kommenden Grundsätze vorerst mit Ihnen eine Verständigung stattzufinden habe.

E. Ausweise über das Anlagekapital.

Die in den Jahresbilanzen der Nordostbahn pro 1888/95 ausgewiesenen Bauverwendungen für das eigene Netz wurden bezüglich der festen Anlagen und des Mobiliars und Gerätschaften auf die einzelnen Sektionen effektiv ausgeschieden. Was das Rollmaterial anbelangt, so erfolgte dessen Kostenverlegung für die Jahre 1894 und 1895 nach Massgabe der nach Sektionen konstatierten Verhältniszahlen, wie Lokomotivkilometer, Personenwagen-Achsenkilometer, Gepäckwagen-Achsenkilometer und Versandgüterquantitäten. Für die Jahre 1888/93 fand hingegen die Ermittlung in prozentualer Weise statt analog dem bei den Betriebsausgaben näher bezeichneten Verfahren.

Die bezüglichen Tabellen sind in einem besondern hier beigeschlossenen Bändchen zusammengefasst.

F. Ertragsrechnungen für die Gemeinschaftsbahnen.

Hinsichtlich der Bötzbergbahn und der Linie Koblenz-Stein, für die von jeher Separatrechnungen geführt wurden, haben wir uns auf eine rekapitulierende Betriebsrechnung pro 1888/95 und bezw. 1892/95 nebst Angabe der Bauverwendungen beschränkt.

Die Ertragsrechnungen der Aarg. Südbahn sowie der Linie Wohlen-Bremgarten werden Ihnen durch die Schweizerische Centralbahn als die den Betrieb derselben führende Verwaltung zugehen. Sollten diese Rechnungen nicht nach den von uns für die Bötzbergbahn und Koblenz-Stein durchgeführten Grundsätzen aufgestellt sein, müssten wir uns vorbehalten, Ihnen für unsere Beteiligungen neue Berechnungen einzusenden.

G. Nebengeschäfte.

Unter diese Rubrik fallen die beiden Dampfbootunternehmungen auf dem Boden- und Zürichsee. Die Imprägnieranstalt, weil abgebrochen, kommt zur Zeit nicht in Frage. Für die beiden erstgenannten Unternehmungen

sind in den jährlichen Geschäftsberichten ebenfalls jeweils Separatrechnungen enthalten, weshalb wir Ihnen anbei wie bei F je nur einen Zusammenzug für die Jahre 1888/95 unterbreiten.

H. Reinertrag des gewinnberechtigten Aktienkapitals.

Die Anlagekosten wurden zerlegt in Obligationen- und Aktienkapital im Verhältnis des in 1888/95 total engagiert gewesenen Kapitals.

Für die nicht 4 % rentierenden Sektionen wurde ein 4 % Ertrag eingestellt, gleichbedeutend mit dem 25. Teil des bezüglichen Anlagekapitals.

Die Obligationen-Zinsen wurden durchweg genau in Übereinstimmung mit den effektiv bezahlten Zinsen berechnet und von den Betriebsüberschüssen in Abzug gebracht, im übrigen die Gewinn- und Verlustrechnung nicht einbezogen. Der Rest des Überschusses bildet den Reinertrag des engagierten Aktienkapitals.

Die Ihnen mit Gegenwärtigem übermittelten Nachweise enthalten ein vollkommen ausreichendes Material zur Beurteilung der Tragweite Ihrer Erklärung betreffend den Rückkauf des ganzen Nordostbahnnetzes. Wenn nach stattgehabter Entschliessung noch genauere Berechnungen als notwendig erkannt werden sollten, so werden solche in den fünf Jahren zwischen der Erklärung und dem Vollzug der Abtretung vorgenommen werden können.

Das gesamte Material, das diesen Berechnungen zu Grunde liegt, steht Ihnen zur Prüfung derselben zur Verfügung.

Sollten sich in unsern Rechnungen Versehen vorfinden, so erlauben wir uns, den Vorbehalt nachträglicher Rektifikation zu machen.

Für die Direktion der Schweiz. Nordostbahn,

Der Präsident:

Birchmeier."

Zusammenstellung

der Anlagekosten und des Ertrages des Nordostbahnnetzes,

nach Sektionen geordnet pro 1888—1895.

Zusammenstellung der Anlagekosten und des Ertrages des

	1 Romanshorn-Zürich-Aarau. Rorschach-Konstanz. Turgi-Waldshut.	2 Winterthur-Schaffhausen	3 Oerlikon-Oberglatt-Bülach. Oberglatt-Niederweningen	4 Winterthur-Bülach-Koblenz	5 Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Glarus	6 Glarus-Linthal	7 Effretikon-Wetzikon-Hinweil
1888.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
Anlagekapital Ende 1888	73,796,172. 01	5,865,597. 18	2,510,247. 92	15,078,174. 65	24,361,800. 86	4,146,150. 18	1,393,599. 67
Durchschnittl. Anlagekapital während d Betriebszeit	73,796,172. 01	5,865,597. 18	2,510,247. 92	15,078,174. 65	24,361,800. 86	4,146,150. 18	1,393,599. 67
Betriebseinnahmen 1888	9,930,667. 29	584,369. 80	294,840. 25	772,199. 91	2,034,441. 49	138,794. 62	155,408. 74
Betriebsausgaben 1888	4,463,093. 97	383,410. 45	210,826. 27	515,459. 48	1,322,090. 55	129,235. 45	149,276. 35
Überschuss der Betriebseinnahmen 1888	5,467,573. 32	200,959. 35	84,013. 98	256,740. 43	712,350. 94	9,559. 17	6,132. 39
1889.							
Anlagekapital Ende 1889	73,838,863. 69	5,869,913. 06	2,531,456. 64	15,099,570. 44	24,381,935. 81	4,149,392. 55	1,398,011. 46
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	73,838,863. 69	5,869,913. 06	2,511,080. 12	15,099,570. 44	24,381,935. 81	4,149,392. 55	1,398,011. 46
Betriebseinnahmen 1889	10,490,996. 01	616,666. 60	327,739. 07	849,572. 20	2,126,121. 04	144,957. 44	166,915. 19
Betriebsausgaben 1889	4,654,440. 88 52,716. 90	398,949. 24	223,496. 67	564,249. 56	1,376,770. 69	134,777. 20	168,295. 25
Überschuss der Betriebseinnahmen 1889	5,783,838. 23	217,717. 36	104,242. 40	285,322. 64	749,350. 35	10,180. 24	— 1,380. 06
1890.							
Anlagekapital Ende 1890	74,149,759. 57	5,900,721. 84	2,785,046. 60	15,135,493. 52	24,373,354. 54	4,151,216. 65	1,400,560. 66
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	74,149,759. 57	5,900,721. 84	2,515,174. 42	15,135,493. 52	24,373,354. 54	4,151,216. 65	1,400,560. 66
Betriebseinnahmen 1890	10,850,084.02 70,711. 05	630,496. 75	354,827. 26	870,578. 20	2,200,467. 43	146,226. 11	178,919. 11
Betriebsausgaben 1890	5,147,480. 88	443,249. 71	243,766. 65	612,175. 51	1,447,166. 75	144,838. 31	182,292. 37
Überschuss der Betriebseinnahmen 1890	5,773,314. 19	187,247. 04	111,060. 61	258,402. 69	753,300. 68	1,387. 80	— 3,373. 26
1891.							
Anlagekapital Ende 1891	75,699,827. 38	6,153,876. 21	3,366,799. 88	15,165,255. 44	2,4587,473. 17	4,159,274. 95	1,405,627. 91
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	75,699,827. 38	6,153,876. 21	3,050,736. 41	15,165,255. 44	2,4587,473. 17	4,159,274. 95	1,405,627. 91
Betriebseinnahmen 1891	10,901,657. 51	672,210. 66	368,609. 92 2,000. —	856,062. 60	2,203,106. 68	143,640. 94	187,476. 33
Betriebsausgaben 1891	5,855,059. 63	471,033. 98	293,476. 73	690,019. 74	1,591,088. 09	159,493. 33	199,050. 11
Überschuss der Betriebseinnahmen 1891	5,046,597. 88	201,176. 68	77.133. 19	166,042. 86	612,018. 59	— 15,852. 39	— 11,573. 78
1892.							
Anlagekapital Ende 1892	77,581,768. 73	6,337,711. 63	3,523,940. 25	15,252,661. 73	24,926,102. 39	4,185,095. 51	1,434,651. 47
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	77,581,768. 73	6,337,711. 63	3,523,940. 25	15,252,661. 73	24,926,102. 39	4,185,095. 51	1,434,651. 47
Betriebseinnahmen 1892	10,544,885. 27	667,542. 27	363,087. 90 4,000. —	931,581. 12	2,297,109. 75	151,060. 56	184,261. 86
Betriebsausgaben 1892	5,740,986. 63 5,840. 12	502,345. 62	310,449. 46	705,067. 91	1,647,904. 06	166,716. 24	203,183. 68
Überschuss der Betriebseinnahmen 1892	4,798,058. 52	165,196. 65	56,638. 44	226,513. 21	649,205. 69	— 15,655. 68	— 18,921. 82
1893.							
Anlagekapital Ende 1893	80,266,188. 11	6,496,009. 96	3,588,541. 48	15,331,635. 06	25,235,351. 13	4,202,847. 66	1,454,817. 90
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	80,266,188. 11	6,496,009. 96	3,588,541. 48	15,331,635. 06	25,235,351. 13	4,202,847. 66	1,454,817. 90
Betriebseinnahmen 1893	11,381,846. 60	729,015. 17	328,103. — 4,000. —	1,164,526. 94	2,365,089. 26	151,529. 15	201,118. 95
Betriebsausgaben 1893	5,724,510. 08	511,648. 85	392,796. —	744,560. 75	1,717,946. 35	177,833. 74	227,087. 22
Überschuss der Betriebseinnahmen 1893	5,657,336. 52	217,366. 32	— 60,693. —	419,966. 19	647,142. 91	— 26,304. 59	— 25,968. 27
1894							
Anlagekapital Ende 1894	82,931,388. 01	7,841,535. 42	3,625,871. 25	15,434,454. 05	25,498,571. 98	4,212,111. 09	1,475,440. 17
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	82,931,388. 01	7,841,535. 42	3,625,871. 25	15,434,454. 05	25,498,571. 98	4,212,111. 09	1,475,440. 17
Betriebseinnahmen 1894	11,701,447. 73	794,263. 47	342,386. 20	1,192,007. 31	2,426,471. 16 2,000. — 1,645. 60	151,926. 44	209,657. 20
Betriebsausgaben 1894	5,432,746. —	505,821. 03	274,942. 57	747,202. 94	1,669,783. 54	173,628. 80	213,064. 87
Überschuss der Betriebseinnahmen 1894	6,268,701. 73	288,442. 44	67,443. 63	444,804. 37	760,333. 22	— 21,702. 36	— 3,407. 67
1895.							
Anlagekapital Ende 1895	84,832,763. 90	8,477,143. 18	3,932,242. 76	15,662,498. 59	25,450,950. 71	4,231,168. 37	1,474,558. 59
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	84,832,763. 90	8,477,143. 18	3,932,242. 76	15,662,498. 59	25,450,950. 71	4,231,168. 37	1,474,558. 59
Betriebseinnahmen 1895	12,294,310. 47	789,514. 67	389,054. 52	1,208,761. 52	2,489,309. 05 2,000. —	169,560. 24	219,323. 20
Betriebsausgaben 1895	5,803,668. 64	529,526. 52	305,421. 46	780,349. 52	1,738,898. 69	195,272. 55	237,341. 63
Überschuss der Betriebseinnahmen 1895	6,490,641. 83	259,988. 15	83,633. 06	428,412. —	752,410. 36	— 25,712. 31	— 18,018. 43
							Jahresdurchschnitt
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	77,887,091. 43	6,617,813. 56	3,157,229. 33	15,269,967. 93	24,851,942. 57	4,179,657. 12	1,429,658. 48
Betriebseinnahmen	11,020,825. 74	685,509. 92	347,331. 01	980,661. 23	2,268,470. 18	149,711. 94	187,885. 07
Betriebsausgaben	5,360,067. 97	468,248. 18	281,896. 97	669,885. 68	1,563,956. 09	160,224. 45	197,448. 93
Überschuss der Betriebseinnahmen . .	5,660,757. 77	217,261. 74	65,434. 04	310,775. 55	704,514. 09	— 10,512. 51	— 9,563. 86

Nordostbahnnetzes, nach Sektionen geordnet pro 1888—1895.

8 Winterthur-Etzweilen-Singen. Etzweilen-Konstanz	9 Sulgen-Gossau	10 Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	11 Effretikon-Seebach-Oerlikon-Otelfingen Wettingen-Suhr-Aarau	12 Zürich-Zug-Luzern	13 Zürich-Meilen-Rapperswil	14 Etzweilen-Schaffhausen	15 Eglisau-Schaffhausen	16 Thalweil-Zug	Summe
Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
4,219,859. 64	1,763,908. 50	4,714,646. 63	3,318,713. 43	11,732,653. 67	2,549,140. 39	—	—	—	155,450,664. 73
4,219.859. 64	1,763,908. 50	4,714,646. 63	3,318,713. 43	11,732,653. 67	—	—	—	—	152,901,524. 34
1,033,664. 57	167,037. 37	557.898. 84	424,529. 84 32,000. —	2,165,302. 04	—	—	—	—	18,291,154. 76
670,579. —	117,441. 35	99,835. 67	302,523. 33	1,025,786. 23	—	—	—	—	9,389,558. 10
363.085. 57	49,596. 02	458,063. 17	154,006. 51	1,139,515. 81	—	—	—	—	8,901,596. 66
4,234,351. 28	1,778,800. 20	4,725,099. 57	3,334,407. 71	11,741,724. 87	3,311,580. 48	—	—	—	156,395,107. 76
4,234,351. 28	1,778,800. 20	4,725,099. 57	3,334,407. 71	11,741,724. 87	—	—	—	—	153,063,150. 76
1,152,866. 52	167,885. 98	579,400. 94	445,320. 64 32,000. —	2,335,368. 08	—	—	—	—	19,435,809. 71
710,900. 23	124,711. 83	100,928. 13	316,110. 29	1,094,700. 83	—	—	—	—	9,921,047. 70
441,966. 29	43,174. 15	478,472. 81	161,210. 35	1,240,667. 25	—	—	—	—	9,514,762. 01
4,260,841. 37	1,780,888. 14	4,727,363. 02	3,366,966. 90	11,774,146. 87	5,010,091. 77	10,738. 42	—	17,921. 35	158,845,111. 22
4,260,841. 37	1,780,888. 14	4,727,363. 02	3,366,966. 90	11,774,146. 87	—	—	—	—	153,536,487. 50
1,224,853. 57	170,759. 27	571,148. 69	468,849. 40 32,000. —	2,401,992. 94	—	—	—	—	20,171,913. 80
791,404. 11	134,785. 79	114,228. 75	343,061. 81	1,248,078. 61	—	—	—	—	10,852,529. 25
433,449. 46	35,973. 48	456,919. 94	157,787. 59	1,153,914. 33		—	—	—	9,319,384. 55
4,346,042. 93	1,803,321. 39	4,730,653. 62	3,393,143. 10	11,802,559. 78	7,234,633. 41	63,051. 15	14,342. 28	81,310. 58	164,007,193. 18
4,346,042. 93	1,803,321. 39	4,730,653. 62	3,393,143. 10	11,802,559. 78	—	—	—	—	156,297,792. 29
1,255,626. 70	180,721. 27	565,031. 57	467,831. 95 32,000. —	2,439,971. 34	—	—	—	—	20,275,947. 47
823,820. 76	149,786. 80	123,357. 49	371,712. 45	1,164,978. 52	—	—	—	—	11,892,877. 63
431,805. 94	30,934. 47	441,674. 08	128,119. 50	1,274,992. 82	—	—	—	—	8,383,069. 84
4,467,885. 83	1,834,808. 29	4,746,262. 32	3,469,116. 72	12,930,144. 06	11,558,773. 43	197,897. 91	43,931. 21	888,872. 85	173,379,624. 33
4,467,885. 83	1,834,808. 29	4,746,262. 32	3,469,116. 72	12,930,144. 06	—	—	—	—	160,690,148. 93
1,283,513. 09	169,234. 93	476,129. 97	443,418. 48 32,000. —	2,487,491. 78	—	—	—	—	20,029,476. 86
851,780. 30	164,293. 55	129,460. 63	384,431. 76	1,367,311. 85	—	—	—	—	12,173,931. 69
431,732. 79	4,941. 38	346,669. 34	90,986. 72	1,120,179. 93	—	—	—	—	7,855,545. 17
4,558,020. 22	1,867,717. 48	4,756,367. 85	3,534,115. 42	13,221,495. 12	17,503,674. 55	2,222,955. 88	55,984. 25	2,405,147. 42	186,700,869. 49
4,558,020. 22	1,867,717. 48	4,756,367. 85	3,534,115. 42	13,221,495. 12	—	—	—	—	164,513,107. 39
1,303,988. 74	168,208. 34 28,424. 53	401,627. 63	421,376. 53 32,000. —	2,672,560. 05	—	—	—	—	21,353,414. 89
885,559. 77	183,124. 98	150,930. 51	409,340. 36	1,437,035. 79	—	—	—	—	12,562,374. 40
418,428. 97	13,507. 89	250,697. 12	44,036. 17	1,235,524. 26	—	—	—	—	8,791,040. 49
4,621,363. 92	1,890,617. 63	4,770,583. 46	3,577,214. 26	13,956,603. 46	20,701,710. —	3,864,723. 77	325,406. 82	4,305,006. 01	199,032,601. 30
4,621,363. 92	1,890,617. 63	4,770,583. 46	3,577,214. 26	13,956,603. 46	14,482,166. 49	403.065. 67	—	—	184,720,986. 86
1,326,918. 64	165,348. 28	390,830. 40	432,383. 29 32,000. —	2,902,918. 99	553,762. 34	8,178. 29 6,562. 50	—	—	22,640,707. 84
864,841. 75	171,800. 17	139,161. 56	416,846. 29	1,448.588. 76	453,240. 37	19,556. 57	—	—	12,531,225. 22
462,076. 89	—6,451. 89	251,668. 84	47,537. —	1,454,330. 23	100,521. 97	—4,815. 78	—	—	10,109,482. 62
4,933,935. 43	1,889,113. 66	4,773,685. 06	3,625,248. 89	15,215,555. 30	21,513,287. 45	4,471,522. 47	1,474,150. 28	6,338,758. 49	208,296,583. 13
4,933,935. 43	1,889,113. 66	4,773,685. 06	3,625,248. 89	15,215,555. 30	21,513,287. 45	4,046,189. 11	—	—	200,058,341. —
1,480,512. 26	172,654. 50	383,345. 76	462,008. 03 32,000. —	2,970,986. 84	804,233. 61	110,037. 24 39,375. —	—	—	24,016,986. 91
935,276. 43	195,704. 34	162,330. 44	444,146. 21	1,512,791. 96	687,577. 54	130,388. 29	—	—	13,658,694. 22
545.235. 83	—23,049. 84	221,015. 32	49,861. 82	1,458,194. 88	116,656. 07	19,023. 95	—	—	10,358,292. 69
pro 1888—1895.					Summe Sektion 1—12.	1895 Sektion 13 Zürich-Rapp'wil	1895 Sektion 14 Etzw.-Schaffh.		Summe Jahresdurchschnitt 1888—95
4,455,287. 58	1,826,146. 91	4,743,082. 69	3,452,365. 80	12,796,860. 39	160,667,103. 79	21,513,287. 45	4,046,189. 11	—	186,226,580. 35
1,257,743. 01	173,784. 31	490,676. 73	477,714. 77	2,547,074. 01	20,587,387. 92	804,233. 61	149,412. 24	—	21,541,033. 77
816,770. 29	155,206. 10	127,529. 15	373,521. 56	1,287,409. 07	11,462,164. 44	687,577. 54	130,388. 29	—	12,280,130. 27
440,972. 72	18,578. 21	363,147. 58	104,193. 21	1,259,664. 94	9,125,223. 48	116,656. 07	19,023. 95	—	9,260,903. 50

Anlagekapital, Überschuss der Betriebseinnahmen und gewinnberechtigtes Aktienkapital der

Betriebsjahr	Bauliche Länge	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	Anlagekapital auf Ende des Jahres bezw. pro rata der Betriebszeit				Überschuss der Betriebs-Einnahmen			
			Total		per Km. bauliche Länge		Total		per Km. durchschnittliche Betriebslänge	
	Meter	Km.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
									Nordostbahn	
1888	602,688	626	152,901,524	34	253,699	30	9,765,765	56	15,600	27
1889	602,688	626	153,063,150	76	253,967	48	10,313,703	07	16,475	57
1890	602,688	626	153,536,487	50	254,752	85	10,196,135	53	16,287	75
1891	609,316	629	156,297,792	29	256,513	52	9,583,819	08	15,236	59
1892	609,283	633	160,690,148	93	263,736	31	9,135,204	10	14,431	60
1893	609,283	633	164,513,107	39	270,011	—	10,030,428	31	15,845	86
1894	660,474	662	184,720,986	86	279,679	42	11,574,419	61	17,484	02
1895	661,487	686	200,058,341	—	302,437	29	12,327,183	90	17,969	65
Total	4,957,907	5121	1,325,781,539	07	.	.	82,926,659	16	.	.
Durchschnitt	619,738	640	165,722,692	38	267,407	66	10,365,832	39	16,196	13
			Hälftiges Beteiligungskapital der Nordostbahn						**Brugg-**	
1888	48,086	58	11,714,000	—	243,605	25	483,614	73	8,338	19
1889	48,086	58	11,714,000	—	243,605	25	590,051	53	10,173	30
1890	48,086	58	11,724,000	—	243,813	17	608,860	42	10,497	59
1891	48,086	58	11,729,000	—	243,917	15	594,190	28	10,244	66
1892	48,086	58	11,771,500	—	244,800	98	522,674	55	9,011	60
1893	48,086	58	11,960,500	—	248,731	44	527,695	31	9,098	20
1894	48,086	58	12,152,055	—	252,715	03	540,705	86	9,322	51
1895	48,086	58	12,241,781	—	254,580	96	535,790	72	9,237	77
Total	.	.	95,006,836	—	.	.	4,403,583	40	.	.
Durchschnitt	48,086	58	11,875,854	—	246,971	13	550,447	92	9,490	48
			Hälftiges Beteiligungskapital der Nordostbahn						**Koblenz-**	
1892	25,501	11	828,125	—	32,474	21	33,125	—	3,011	36
1893	25,501	26	2,260,417	—	88,640	32	90,416	68	3,477	56
1894	25,501	26	2,275,822	—	89,244	42	91,032	88	3,501	26
1895	25,501	26	2,285,000	—	89,604	33	91,400	—	3,515	38
Total	.	89	7,649,364	—	.	.	305,974	56	.	.
Durchschnitt	25,501	22	1,912,341	—	74,990	82	76,493	64	3,476	98

Schweizerischen Nordostbahn, sowie Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein pro 1888—1895.

Verzinsung des Obligationenkapitals		Reinertrag		Gewinnberechtigtes Aktienkapital		Reinertrag in Prozent des Aktienkapitals	Betriebsjahr
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
einschl. Zürich-Zug-Luzern.							
4,506,511	61	5,259,253	95	42,584,000	—	12,35	**1888**
4,464,160	—	5,849,543	07	44,114,600	—	13,2598	**1889**
4,258,030	—	5,938,105	53	49,808,800	—	11,9218	**1890**
4,330,178	—	5,253,641	08	50,702,600	—	10,3616	**1891**
4,342,844	50	4,792,359	60	52,441,400	—	9,1385	**1892**
4,280,495	—	5,749,933	31	56,691,000	—	10,1425	**1893**
4,713,802	—	6,860,617	61	64,252,900	—	10,6775	**1894**
5,122,094	—	7,205,089	90	67,009,520	—	10,7523	**1895**
36,018,115	11	46,908,544	05	427,604,820	—		**Total**
4,502,264	39	5,863,568	—	53,450,602	—	10,9701	**Durchschnitt**
Basel, Beteiligung der Nordostbahn.							
333,141	65	150,473	08	3,313,900	—	4,54	**1888**
328,570	47	261,481	06	3,429,300	—	7,62	**1889**
311,832	93	297,027	49	3,863,100	—	7,69	**1890**
311,865	86	282,324	42	3,863,500	—	7,30	**1891**
314,769	71	207,904	84	3,841,600	—	5,41	**1892**
311,201	04	216,494	27	4,121,550	—	5,25	**1893**
310,097	76	230,608	10	4,226,900	—	5,45	**1894**
313,421	49	222,369	23	4,100,300	—	5,42	**1895**
2,534,900	91	1,868,682	49	30,760,150	—	.	**Total**
316,862	61	233,585	31	3,845,018	—	6,0750	**Durchschnitt**
Stein, Beteiligung der Nordostbahn.							
22,142	08	10,982	92	270,300	—	4,063	**1892**
58,809	60	31,607	08	778,900	—	4,058	**1893**
58,074	37	32,958	51	791,600	—	4,1635	**1894**
58,502	80	32,897	20	765,350	—	4,298	**1895**
197,528	85	108,445	71	2,606,150	—	.	**Total**
49,382	22	27,111	42	651,536	—	4,1612	**Durchschnitt**

Für die dem Post- und Eisenbahndepartement ebenfalls eingemittelten Ausweise pro 1896 ist mit Ausnahme der Einnahmen aus dem Güterverkehre, welche nach dem für 1888—1893 eingeschlagenen Verfahren ausgeschieden worden sind, die Erstellung der Rechnungen wie für 1894 geschehen. Die Ergebnisse sind folgende:

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	A. Anlagekapital per 31. Dezember 1896.						
	I. Im Betrieb stehende Linien:						
1.	Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorsch.-Konstanz, Turgi-Waldshut	89,517,270	19				
2.	Winterthur-Schaffhausen	8,721,686	25				
3.	Örlikon-Bülach-Dielsdorf, Dielsdorf-Niederweningen	3,854,077	16				
4.	Winterthur-Bülach-Koblenz	15,579,029	07				
5.	Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Glarus	25,770,421	97				
6.	Glarus-Linthal	4,227,357	68				
7.	Effretikon-Wetzikon-Hinweil	1,500,788	92				
8.	Winterthur-Etzweilen-Singen, Etzweilen-Konstanz	4,946,813	70				
9.	Sulgen-Gossau	1,942,245	13				
10.	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	4,780,659	03				
11.	Effretikon-$\frac{\text{Seebach}}{\text{Örlikon}}$-Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau	3,637,879	74				
12.	Zürich-Zug-Luzern	16,421,593	89				
13.	Zürich-Meilen-Rapperswil	21,515,477	32				
14.	Etzweilen-Schaffhausen	4,612,176	01	207,027,476	06		
	II. Im Bau begriffene Linien:						
15.	Eglisau-Schaffhausen	3,874,708	54				
16.	Thalweil-Zug	9,839,847	87	13,714,556	41		
						220,742,032	**47**
	B. Betriebsertrag im Jahr 1896.	Betriebseinnahmen		Betriebsausgaben		Überschuss der Betriebseinnahmen	
1.	Romanshorm-Zürich-Aarau, Rorsch.-Konstanz, Turgi-Waldshut	12,946,125	56	6,094,920	52	6,851,205	04
2.	Winterthur-Schaffhausen	790,267	03	523,296	01	266,971	02
3.	Örlikon-Bülach-Dielsdorf, Dielsdorf-Niederweningen	423,074	69	353,403	15	69,671	54
4.	Winterthur-Bülach-Koblenz	1,272,469	69	817,530	25	454,939	44
5.	Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Glarus	2,602,617 2,000	94 —	1,917,602	34	687,015	60
6.	Glarus-Linthal	165,400	56	200,480	61	÷ 35,080	05
7.	Effretikon-Wetzikon-Hinweil	238,735	58	235,990	93	2,744	65
8.	Winterthur-Etzweilen-Singen, Etzweilen-Konstanz	1,716,255	76	1,150,355	13	565,900	63
9.	Sulgen-Gossau	175,944	58	170,525	12	5,419	46
10.	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	408,326	38	152,222	60	256,103	78
11.	Effretikon-$\frac{\text{Seebach}}{\text{Örlikon}}$-Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau	486,195 32,000	46 —	508.474	30	9,721	16
12.	Zürich-Zug-Luzern	3,159,745	71	1,619,930	10	1,539,815	61
13.	Zürich-Meilen-Rapperswil	880,863	21	789,575	07	91,288	14
14.	Etzweilen-Schaffhausen	128,835 39,375	32 —	180,231	91	÷ 12,021	59
		25,468,232	**47**	**14,714,538**	**04**	**10,753,694**	**43**

Über die Grundsätze, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden sollen, werden mit dem Bundesrate gemäss Art. 20 des neuen Rechnungsgesetzes noch Verhandlungen stattzufinden haben. Wird eine Verständigung nicht erzielt, so entscheidet der Bundesrat nach Einsicht der vorliegenden Rechnungen und Ausweise über die streitigen Gegenstände. Der Bahnunternehmung steht gegen derartige Entscheidungen das Recht des Rekurses an das Bundesgericht zu.

Unterhandlungen sind auf Veranlassung des Eisenbahndepartements bereits im Gange über die Festsetzung der Grundlagen zur Speisung des Erneuerungsfonds, der nach dem Gesetze zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnützung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, zu deren Erneuerung er dient, entsprechen soll.

Die jährlichen Einlagen in diesen Fonds sind nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen und als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen.

Wir haben dem Eisenbahndepartement im Einverständnis mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates bereits unsere bezüglichen Vorschläge innert der hiefür angesetzten (mit Ende Januar 1897 abgelaufenen) Frist unterbreitet. Nach diesen Vorschlägen würden sich die bisherigen Jahreseinlagen nicht bedeutend erhöhen und der Fond im Rahmen der jetzigen Statuten bleiben. Auch hinsichtlich der bundesrätlichen Entscheidungen über diese Materie steht eventuell der Rekurs an das Bundesgericht offen.

Da der Bundesrat für notwendig hielt, die Neunormierungen schon pro 1896 zu berücksichtigen, wurde das Eisenbahndepartement von ihm beauftragt, vorläufig die Einlagen in den Erneuerungsfond und die Abschreibungen auf den zu ersetzenden Bilanzposten in approximativen, den Forderungen des Gesetzes thunlichst entsprechenden Beträgen zu vollziehen, in der Meinung, dass eine Ausgleichung von Differenzbeträgen nach Feststellung der definitiven Ansätze stattfinden solle. In der Folge teilte sodann das Eisenbahndepartement mit, dass unserer Gewinn- und Verlustrechnung pro 1896 als Einlagen in den Erneuerungsfond und als Amortisationsquoten folgende Beträge zu belasten seien:

1.	Ordentliche Einlage in den Erneuerungsfond pro 1896	Fr. 1,835,000. —
2.	Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfond für frühere Jahre	„ 100,000. —
3.	Tilgung alter Verluste nach bisherigem Plan (in der Ausfertigung steht wohl irrtümlich 641,000 Fr.)	„ 640,000. —
4.	Verzinsung und Amortisation des Hülfskassendefizits	„ 250,000. —
	Zusammen	Fr. 2,825,000. —

Wir gaben hierauf im Einvernehmen mit dem Verwaltungsratspräsidenten die Erklärung ab, dass wir die Posten 3 und 4, welche dem bisherigen entsprechen, anerkennen, Posten 4 immerhin unter ausdrücklicher Festhaltung des von uns unterm 28. April 1892 mit Bezug auf die Deckung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse formulierten Vorbehaltes (späterer Übergang zur Amortisation ohne besondere Annuitäten mittelst der Amortisationsleistungen im Sinne des Protokolles betreffend die Bereinigung des Baukontos der Nordostbahn vom 8. April 1885, wenn vermehrte finanzielle Lasten dazu Anlass geben sollten), dass wir dagegen betreffend die Posten 1 und 2 die Entscheidung des hohen Bundesrates verlangen müssen, vorbehältlich des Rekurses an das Bundesgericht. Zur Begründung hiefür führten wir folgendes an:

Was zunächst den Posten 1 betreffe, so wissen wir nicht, wie derselbe berechnet sei; er überschreite aber nach unserer Ansicht zweifellos das gebotene und berechtigte Mass. Nach § 6 unserer in dieser Hinsicht vom h. Bundesrate genehmigten Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896 habe die ordentliche Jahreseinlage in den Erneuerungsfond mindestens eine Million Franken zu betragen; sie könne eingestellt bezw. vermindert werden, wenn der Erneuerungsfond die Höhe von acht Millionen Franken erreicht habe, was schon im Jahr 1889 der Fall war. Wie sich aus unserer Eingabe vom Januar d. Js. ergebe, reiche die Einlage von einer Million Franken durchaus hin, um den Fond leistungsfähig zu erhalten. Im Jahr 1896 werde die Entnahme nach approximativer Rechnung sich auf ca. Fr. 1,025,000 belaufen; mit einer Einlage von Fr. 1,050,000 werde also die Entnahme mehr als gedeckt. Weitergehende Anforderungen müssen wir ablehnen. Wir beantragen daher, dass in diesem Sinne die Verfügung des Eisenbahndepartements modifiziert werde. Was sodann den Posten 2 anbelange, so wissen wir ebenfalls nicht, wie die Summe von Fr. 100,000 konstruiert sei. Wir bestreiten aber prinzipiell, dass wir zu einer Ergänzungseinlage für frühere Jahre verhalten werden können und beantragen, dass die diesfällige Verfügung des Eisenbahndepartements aufgehoben werde. Alle diese Erklärungen sollen im übrigen für die Berechnung des Rückkaufspreises des Nordostbahn-Netzes kein Präjudiz schaffen.

Inwieweit die Vollziehung des Rechnungsgesetzes eine Revision der Gesellschaftsstatuten erfordern wird, ist zur Zeit noch nicht bestimmbar. Das Gesetz sieht die Revision der Statuten der Bahngesellschaften vor; der Bundesrat hat die Frist zu bestimmen, innerhalb welcher sie stattzufinden hat. Ein bezüglicher Erlass wird später zu gewärtigen sein.

Die Verhandlungen über die Zusammenlegung der Konzessionen für den Rückkauf sind gemäss Beschluss des Verwaltungsrates von uns vorläufig nicht wieder aufgenommen worden, weil das Inkrafttreten des Rechnungsgesetzes eine zuwartende Stellung angezeigt erscheinen liess und die Möglichkeit, die Sektionsrechnungen trotz der kurzen Frist rechtzeitig einzureichen, die Befürchtung der nachteiligen Konsequenzen der Versäumnis beseitigte.

Die infolge des Bundesgesetzes betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung vom 28. Juni 1895 von der Generalversammlung der Aktionäre am 27. Januar 1896 beschlossenen revidierten Gesellschaftsstatuten erhielten am 12. März die Genehmigung des Bundesrates, jedoch mit einer Reihe sehr einschneidender Vorbehalte welche Ihre Generalversammlung vom 22. Mai auf Grund einer bezüglichen Motion zu folgender Schlussnahme veranlasste:

„I. Die Generalversammlung der Nordostbahn beschliesst, die Frage der Statutengenehmigung, gestützt auf Art. 39 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen und Art. 50 Ziff. 1 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege, in der Form des ordentlichen Civilprozesses vor das Bundesgericht zu bringen.

„II. Die Generalversammlung erteilt ihrem Vertreter den Auftrag, die durch den bundesrätlichen Beschluss vom 12. März dieses Jahres verfügte Streichung der Bestimmungen der § 15 Ziff. 4, 7 und 20; § 20 Abs. 3; § 21; § 30 Ziff. 6 und § 33 Abs. 6 der Statuten, sowie die Rechtsgültigkeit der damit zusammenhängenden Vorbehalte des Bundesrates anzufechten und die Wiederherstellung der von der Generalversammlung am 27. Januar dieses Jahres angenommenen diesbezüglichen Bestimmungen zu verlangen.

„III. Die Generalversammlung bezeichnet den Vertreter zur Führung dieses Rechtsstreites vor Bundesgericht und überträgt im weitern die Vollziehung des Beschlusses der Direktion."

Bevor wir beim Bundesgerichte Klage einleiteten, erbaten wir uns von Herrn Prof. Dr. v. Salis in Basel ein Rechtsgutachten, das in allen Teilen die Rechtsauffassung der Organe der Gesellschaft, namentlich auch hin-

sichtlich der Zuständigkeit des Bundesgerichtes zur Beurteilung der Rechtsstreitigkeit guthiess. Die Führung des Prozesses für die Gesellschaft wurde hierauf Herrn Dr. E. Curti in Zürich, Mitglied des Verwaltungsrates, übertragen, der am 18. November im Einvernehmen mit uns die Klage beim Bundesgerichte einreichte. Auf Begehren der Vertretung des Bundesrates wurde vom bundesgerichtlichen Instruktionsrichter verfügt, dass zunächst lediglich die Frage der Zuständigkeit des Bundesgerichtes zur Verhandlung kommen solle.

Bezüglich der Zusammensetzung des auf Grund des Gesetzes gemäss den revidierten Statuten erweiterten Verwaltungsrates und die vorläufige Organisation und Geschäftsordnung desselben verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrates.

Per Ende 1896 sind von 160,000 Aktien 68,527 durch 508 Aktionäre in unserm Aktienbuche auf den Namen eingetragen.

Am 1. Juni trat eine Verordnung des Bundesrates betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern vom 18. Februar 1896 in Kraft, wonach sämtliche auf schweizerischen Gewässern in Betrieb befindlichen, mit Dampf- oder andern Motoren versehenen Schiffe, welche dem gewerbsmässigen Personen- oder Gütertransport dienen, der Kontrolle des Bundes unterstellt werden. Die Verordnung, die die bisherigen Aufsichtsrechte der Kantone aufhebt und neben Bestimmungen über Konzessionserteilung und Betriebsbewilligung eine Reihe von Sicherheitsvorschriften aufstellt, findet Anwendung sowohl auf unsere Bodensee-Dampfboote als auf unsere Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee.

Die Verhandlungen mit den Bundesbehörden über Verkehrs- und Tarif-Angelegenheiten beschränkten sich in diesem Jahre auf die bei der Neu-Ausgabe von Reglementen, Warenklassifikationen und Tarifen vorkommenden Beanstandungen ohne principiellen und materiellen Belang, weshalb wir sie im einzelnen nicht anführen.

Zufolge Beschlusses des Verwaltungsrates teilten wir den Regierungen der Kantone Zürich und Thurgau am 5. Dezember 1896 mit, dass auch vom Verwaltungsrate das Bedürfnis der Erstellung eines zweiten Geleises zwischen Romanshorn und Winterthur nicht anerkannt werde. Unter allen Umständen sollte die Eröffnung des Schlussstückes Schaffhausen-Eglisau der durchgehenden schweizerischen Rheinlinie abgewartet werden, bevor die Angelegenheit weiter verfolgt werde. Sollte trotzdem auf einen sofortigen Entscheid gedrungen werden, so sei darauf aufmerksam zu machen, dass unserseits die Zuständigkeit des konzessionsgemässen Schiedsgerichtes zur Beurteilung der Bedürfnisfrage nicht anerkannt werde, und dass die streitige Frage, ob das konzessionsgemässe Schiedsgericht oder der Bundesrat darüber zu entscheiden habe, nur durch das Bundesgericht gelöst werden könne.

Seitdem hat sich die thurgauische Regierung, die in der Angelegenheit die Initiative ergriffen hatte, dahin vernehmen lassen, dass sie die zur Begründung des ablehnenden Entscheides vorgebrachten Momente nicht als stichhaltig anerkenne und sich deswegen vorbehalte, auf ihr Begehren zu ihr geeignet scheinender Zeit und an zuständigem Orte zurückzukommen. Sie gebe diese Erklärung hauptsächlich aus dem Grunde ab, damit aus dem Stillschweigen auf die hierseitigen Erklärungen nicht gefolgert werde, dass sie mit dem Entscheide der Bahnverwaltung einig gehe.

Nach dem bundesgerichtlichen Urteile vom 6. Mai 1896 sind die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn gehalten, den Vertrag vom 25. Februar 1872 hinsichtlich der von den beiden Bahnen für den Bau und Betrieb einer Wynenthalbahn übernommenen Verpflichtungen als noch zu Recht bestehend anzuerkennen, können aber zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen mit Bezug auf die Deckung der Baukosten (1/3) erst

verhalten werden, wenn ihnen die Sicherheit gegeben ist, dass die anderweitig zu deckende Quote von 2/3 der Baukosten voll und ganz aufgebracht werden. Im September gelangte nun die aargauische Regierung für sich und im Namen des Initiativkomitees mit dem Vorschlage an die beiden Bahnen, sie möchten zur Erstellung eines vollständigen Traceprojektes und Bauvoranschlages Hand bieten, damit die Baukosten und damit die beidseitigen Anteile in zuverlässiger Weise festgestellt werden können. Im Einvernehmen mit der Schweizerischen Centralbahn lehnten wir diese Anregung ab, weil uns weder eine Vertragsbestimmung noch das bundesgerichtliche Urteil die Mitwirkung bei weiteren Erhebungen, welche dem Staate Aargau oder den beteiligten Gemeinden vor der Finanzierung etwa noch erforderlich scheinen können, um sich über die Höhe der von ihnen zu deckenden Kosten annähernde Gewissheit zu verschaffen, auferlegte und solche Erhebungen den Bahnen auch die Garantie nicht bieten könnten, dass die anderseits zu deckenden 2/3 der Kosten aufgebracht werden. Wir stellten uns auf den Standpunkt, dass vor weiterem Eintreten der Bahnen auf die Angelegenheit überhaupt diese Garantie durch eine verbindliche Erklärung ausgesprochen sein müsse und dass es allein Sache der beteiligten Organe des Staates bezw. der Landesgegend sei, ihnen vor Abgabe dieser Erklärung nötig scheinende Studien durchzuführen.

Die Steuerpflicht gegenüber der Stadt Zürich für den Hauptbahnhof Zürich hinsichtlich der einmündenden neuen steuerpflichtigen Linien ist im Berichtsjahre von uns zufolge Auftrag des Verwaltungsrates zum Gegenstande eines staatsrechtlichen Rekurses beim Bundesgerichte gemacht worden, nachdem der Bezirksrat hinsichtlich der Mietwertsteuer unsern Befreiungsanspruch abgewiesen hatte. Wir stützten uns vor Bundesgericht auf den Anfechtungsgrund der Verletzung verfassungsmässiger Rechte. Das Bundesgericht trat auf die Sache ein, sistierte aber das Verfahren, da die Frage, ob der Bahnhof Zürich kraft früherer Konzession als absolut steuerfrei zu betrachten sei, civilrechtlicher Natur sei und zunächst vom Civilrichter entschieden werden müsse, die Gesellschaft also zunächst an diesen zu gelangen habe. Wir leiteten hierauf die erforderlichen Schritte ein, um den Entscheid des Civilrichters herbeizuführen.

Die Streitsache betreffend Erhebung der ordentlichen Vermögenssteuer für eine den einmündenden neuen, nicht steuerfreien Linien entsprechende Quote des Bahnhofes Zürich ist zur Zeit noch pendent.

Inzwischen ist ein ganz ähnlicher Konflikt mit der Stadt Winterthur mit Bezug auf den Bahnhof Winterthur entstanden. Auch hier musste der Rechtsweg beschritten werden, da sich die Steuerbehörde nicht dazu verstehen wollte, das Endergebnis des Verfahrens hinsichtlich der Besteuerung durch die Stadt Zürich abzuwarten.

Der Prozess mit der Stadt Zürich betreffend unsere Forderungen aus dem Separatvertrage vom 13. Juni 1873 über den Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn gelangte im Berichtsjahre zum Entscheide. Unsere Forderungen wurden uns zum Teil zugesprochen, namentlich wurde der Hauptanspruch aus der Stipulierung unentgeltlicher Landabtretung durch die Stadt bezw. eventueller Leistung eines entsprechenden Geldbeitrages prinzipiell geschützt, wobei allerdings die Höhe der Forderung bedeutend reduziert wurde. Im ganzen hatte uns die Stadt zu bezahlen Fr. 222,535. 33 Cts. samt Zins zu 5 % vom 1. Januar 1895 an, zusammen Fr. 245,128. 85 Cts.

Mit Bezug auf die Erstellung einer Station Bäch an der linksufrigen Zürichseebahn, worüber im Vorjahre die Verhandlungen vor dem Bundesrate noch nicht abgeschlossen waren, entschied der Bundesrat im Berichtsjahre zu Gunsten der Petenten unter Behaftung derselben bei ihrer einem kleineren Teile der Kosten gleich-

kommenden Subventionsofferte. Die Angelegenheit ist indessen insofern noch nicht zum Abschlusse gelangt, als der Verwaltungsrat noch weitere Erhebungen über die Frage der Situierung für notwendig erachtet hat.

Der Eröffnungstermin für die beiden neuen Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug ist auf unser Gesuch vom Bundesrate übereinstimmend auf den 1. Juni 1897 angesetzt worden, nachdem auch die Frist für die Eröffnung der neuen Strecke Zug-Arth/Goldau der Gotthardbahn bis zu diesem Termine verlängert worden war.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte in Aussicht gestellte Vorlage an den Verwaltungsrat über die Verlängerung oder Erneuerung der Union commerciale ist im Laufe des Jahres erfolgt, und es hat der Verwaltungsrat die Zustimmung zur provisorischen Verlängerung der Union unter der Bedingung erteilt, dass die von der Nordostbahn geltend gemachten Grundsätze bezüglich der Ermittlung der Distanzen für Linien mit ausnahmsweisen Steigungen von den übrigen Unionsverwaltungen anerkannt werden. Vorläufig bleibt nun die Union in Kraft bis Ende 1898.

Die mit derselben zusammenhängenden Verträge mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehre sind dem Verwaltungsrate ebenfalls vorgelegt worden; deren Behandlung fällt aber nicht mehr in das Berichtsjahr. Dagegen ist im Laufe des Jahres noch die neue Vereinbarung mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Konkurrenzverhältnisse im Personenverkehre vom Verwaltungsrate genehmigt worden und in Kraft getreten. Sie bezweckt hauptsächlich die Einfügung der rechtsufrigen Seebahn in die Beteiligung am Personenverkehre Zürich-und weiter-Ziegelbrücke und weiter neben den Routen via Uster und via Thalweil.

Von den immer zahl- und umfangreicher werdenden Arbeiten im Tarifwesen erwähnen wir zunächst die beiden bedeutendsten: die Neu-Ausgabe der allgemeiuen Tarifvorschriften und der Warenklassifikation im schweizerischen Güterverkehre und den neuen internen Gütertarif der Nordostbahn. Erstere ist durch die inzwischen eingetretenen vielfachen Verbesserungen, Ergänzungen und Änderungen des Tarifs der deutschen Bahnen notwendig geworden; letzterer wurde durch die neue Vermessung der Bahn und den Aufbrauch der Vorräte, sowie durch die Notwendigkeit der Veereinigung der vielen Nachträge mit dem Tarife veranlasst; Änderung der Tarifgrundlagen traten dabei nicht ein. Sehr schwierig sind die Tarifverhältnisse im Verkehre mit Frankreich, der gänzlich abweichenden Grundlagen der beiderseitigen internen Tarife wegen. Es existieren deswegen, von wenigen Spezialtarifen für gewisse Güter für wenige Stationen abgesehen, keine direkten Tarife für den Verkehr mit den französischen Bahnen, sondern nur Tarife ab den Grenzstationen, in welchen indessen jeweils die bestehenden Konkurrenzverhältnisse berücksichtigt werden. Diese äusserst komplizierten Tarife sind im Laufe des Jahres umgearbeitet worden. Die übrigen Tarifarbeiten führen wir nicht besonders auf.

Die Verhandlungen der Delegierten der vertragsschliessenden Staaten betreffend die Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr sind noch nicht abgeschlossen, und im Zusammenhange damit blieb auch der Abschluss der Verhandlungen der dem Übereinkommen beigetretenen Verwaltungen über die Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen in den verschiedenen, für den internationalen Verkehr gültigen Reglementen noch aus.

Mit Bezug auf die Mitbenutzung der Station Sihlbrugg (Thalweil-Zug) durch die Sihlthalbahn war bis jetzt eine gütliche Verständigung über die Entschädigungsleistungen der Sihlthalbahn an die Nordostbahn nicht möglich. Da der Anschluss der Sihlthalbahn eine Erweiterung der Station mit bedeutenden Kosten bedingt hatte, wurde vorläufig, da die Verwaltung der Sihlthalbahn es ablehnte, für das Anlagekapital im Betrage der Mehrkosten aufzukommen, vor Bundesgericht von uns Klage auf Deckung der fraglichen Kosten, eventuell gegen Einräumung von Miteigentum, anhängig gemacht, vorbehältlich späteren besondern Austrags der Frage der Verteilung der Jahreskosten der Station.

Auch mit den Vereinigten Schweizerbahnen ist die ähnliche Angelegenheit betreffend die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch unsere rechtsufrige Zürichseebahn noch nicht zum Abschlusse gelangt. Vorläufig entrichten wir den Vereinigten Schweizerbahnen die von uns anerkannten Anteile an den Bahnhofkosten in Gewärtigung der endgültigen Erledigung der Angelegenheit, sei es auf dem Wege gütlicher Verständigung, sei es auf dem Wege des Prozesses.

Auch die Neuregelung der Bedingungen für die Mitbenutzung der alten Station Lenzburg durch die Seethalbahn mit Rücksicht auf die Eröffnung der Station Lenzburg-Stadt, eigene Station der Seethalbahn, harrt noch der Erledigung.

Ebenso schweben noch die Verhandlungen mit den badischen Staatsbahnen über die beidseitige Kostenbeteiligung an dem erweiterten Bahnhof Schaffhausen.

Mit Bezug auf die Mitbenutzung des Bahnhofes Zug durch die Gotthardbahn (mit Zug-Goldau) sind in neuester Zeit die Verhandlungen zum Zwecke des Abschlusses eines Vertrages wieder aufgenommen worden, aber noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Als Betriebsverwaltung der Bötzbergbahn, Miteigentum der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn, erwähnen wir noch der Bedeutung des Objektes wegen den Umbau des S. C. B.-Bahnhofes Basel, über welchen zur Zeit noch Verhandlungen vor dem Eisenbahndepartement schweben. Es stehen sich hier das Projekt der Schweiz. Centralbahn, Umbau des Personenbahnhofes, unter Beibehaltung der Gestalt als Durchgangsbahnhof, unter Verlegung des Güterbahnhofes nach dem Wolf, und das Projekt der Regierung, wonach der Personenbahnhof als Kopfbahnhof, unter Tieferlegung behufs Überführung der Strassenzüge, umgebaut werden soll, gegenüber. Letzteres, das bedeutende Mehrkosten bedingt, verfolgt vorzugsweise die städtischen Interessen (die Verlegung des Güterbahnhofes nach dem Wolf ist hiebei ausser Streit), während ersteres, ohne diese Interessen hintanzuhalten, dem Betriebe besser dient und thunlichste Ökonomie beobachtet, wobei immerhin die Gesamtunkosten noch gegen zehn Millionen Franken ansteigen.

Die bundesgerichtliche Entscheidung in Sachen unserer Verwaltung gegen die Schweiz. Südostbahn betreffend Kostenbeteiligung an der Nordostbahn aufgelegten Zugsleistungen steht im laufenden Jahre zu erwarten.

Der Umbau des Bahnhofes Luzern und die zweispurige Zufahrt Sentimatt-Luzern sind im Berichtsjahre insoweit vollendet worden, dass die neuen Anlagen dem Betriebe übergeben werden konnten. Im Bahnhofe Luzern sollen noch einige Ergänzungsbauten erstellt werden, über die eine definitive Schlussnahme der beteiligten Bahnen im Berichtsjahre indessen noch nicht erfolgte.

Wegen einiger Fälle, wo die Heilung der Verletzten sich in die Länge zieht, konnte eine Schlussrechnung über die Versicherungsleistungen aus dem Vertrage vom 5. September 1885 betreffend gemeinsame Tragung von Entschädigungen für Eisenbahnunfälle mit Bezug auf die Unfälle von Mönchenstein und Zollikofen immer noch nicht stattfinden. Auf Grund der von der Jura-Simplon-Bahn vorgelegten III. Abrechnung per Ende 1895 und der IV. und V. Abrechnung vom 17. April und 28. Dezember 1896 hatten wir neuerdings eine Entschädigungsquote zu übernehmen von netto Fr. 102,789. 61 Cts., die der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung entnommen wurde. Die Leistungen der Nordostbahn betragen bis heute Fr. 507,588. 68 Cts.

Der Schiedsspruch des Centralamtes für den internationalen Transport in der im letztjährigen Berichte erwähnten Streitigkeit zwischen den süddeutschen und den schweizerischen Bahnen (exklusive Gotthardbahn) betreffend die Vergütungen für gegenseitige Benutzung der Güterwagen steht erst im laufenden Jahre zu erwarten.

Die Vorschriften des Schweizerischen Eisenbahnverbandes betreffend die Belehrung und die periodischen Prüfungen des Betriebspersonales, welche im Jahre 1895 auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe aufgestellt worden waren, gelangten nun im Berichtsjahre allgemein zur Einführung.

Mit der Revision des Allgemeinen Reglementes über den Fahrdienst, die im Vorjahre abgeschlossen wurde, ging Hand in Hand die Revision der Signalordnung, die im Berichtsjahre bis auf einen Punkt, die Signalisierung von Fakultativ- und Extrazügen betreffend, zum Abschlusse gelangte. Auch bezüglich des angeführten letzten, noch nicht bereinigten Punktes steht nun eine demnächstige Einigung in Aussicht.

III. Finanzverwaltung.

Infolge der im Vorjahr durchgeführten, im Geschäftsbericht für 1895 einlässlich besprochenen, fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien besteht das Aktienkapital unserer Gesellschaft seit dem 1. Januar 1896

aus	158,967	Stammaktien	à Fr. 500 . . .	Fr. 79,483,500. — Cts.
und „	1,033	Prioritätsaktien	à „ 500 . . .	„ 516,500. — „
Zusammen	160,000	Stück	. . . . .	Fr. 80,000,000. — Cts.

Von den konsolidierten Anleihen hat sich nur das Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen um Fr. 120,000 vermehrt, für welchen Betrag die bezüglichen Obligationentitel ausgeliefert wurden.

Dagegen wurden die beiden 4 % Obligationenanleihen vom 1. Dezember 1885 im Betrage von Fr. 15,000,000 und vom 1. Oktober 1886 von Fr. 20,000,000 auf den 1. Februar beziehungsweise 1. April 1897 zur Rückzahlung gekündet und den Obligationeninhabern gleichzeitig deren Konversion in 3½ % Obligationen zum Kurse von 100,75 % angeboten. Auf die durch die Konversion nicht absorbierten Obligationen wurde eine Barsubskription zum gleichen Kurse eröffnet. Beide Operationen wurden ohne Garantie seitens von Bankinstituten durchgeführt. Der daherige Agiogewinn wird erst im Jahre 1897 zur Verrechnung gelangen.

Mit Zustimmung des Eisenbahndepartements sind die zwei Ersatzanleihen gestützt auf die völlig gleichlautenden Emissionsbedingungen nachträglich in ein einheitliches Anleihen von 35 Millionen Franken, d. d. 28. Februar 1897, vereinigt worden. Die auf dasselbe im Berichtsjahre erfolgten Voreinzahlungen von Fr. 13,794,776. 45 Cts. verbuchten wir für 1896 auf die diversen Hauptbuchkreditoren und die pro 1896 hiefür erlaufenen Marchzinse mit Fr. 143,646. 41 Cts. zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung, Ziffer 1, „Kontokorrentzinse etc.“

Von den zu Ende des Vorjahres als noch ausstehend bezeichneten gekündeten Obligationen älterer Anleihen im Nennwert von Fr. 111,500 sind im Berichtsjahre die sämtlichen noch ausstehenden Titel des 4 % Anleihens von 7 Millionen Franken vom 1. Juni 1888 eingelöst worden mit . . . Fr. 109,000. — Cts.

Ferner wurde im Einverständnis mit der Schweiz. Centralbahn gegen Rückgabe des Talons und Couponsbogens der vermissten Obligation Nr. 51,391 des 4½ % Gemeinschaftsanleihens vom 1. April 1874 der Kapitalwert ausbezahlt mit . . . Fr. 500
und die bis zum Verjährungstermin (1. Oktober 1896) nicht vorgewiesene Obligation Nr. 46,654 desselben Anleihens abgeschrieben mit . . . . „ 500

„ 1,000. — „

Zusammen Fr. 110,000. — Cts.

Es verbleiben somit noch . . . . . Fr. 1,500. — Cts.

als Ausstand, nämlich Obligation Nr. 4832 des 4 % Anleihens von Fr. 7,100,000, d. d. 1. Oktober 1860, à Fr. 500, gekündet seit 31. Mai 1888, und die Obligation Nr. 72 des 4 % 5 Millionen-Anleihens vom 1. Juni 1862 à Fr. 1000, gekündet seit 28. Februar 1889.

Der hälftige Anteil der Nordostbahn an der oben als verjährt abgeschriebenen Obligation Nr. 46,654 wurde gemäss Art. 45 des Verpfändungsgesetzes vom 24. Juni 1874 der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten gutgebracht.

Am eidgenössischen Eisenbahnpfandbuche fand als einzige unsere Gesellschaft betreffende Veränderung im Jahr 1896 die Löschung der restlichen 700 Stück Obligationen des rückbezahlten und bezw. konvertierten 4 % Anleihens von 7 Millionen Franken vom 1. Juni 1888 im Nominalwert von Fr. 350,000 statt.

Die Löschung der beiden oben erwähnten Obligationen des ehemaligen 4½ % Gemeinschaftsanleihens, d. d. 1. April 1874, am Pfandbuche fällt in das Jahr 1897.

Die Rechnung V über den Kapitalverkehr des Jahres 1895 hatte mit einem Passivsaldo abgeschlossen im Betrage von . . . . . Fr. 5,710,048. 68 Cts.
hiezu kamen als weitere Verminderung der verfügbaren Mittel im Jahr 1896 . . „ 11,676,089. 88 „
so dass sich der Passivsaldo per Ende 1896 erhöhte auf . . . . . Fr. 17,386,138. 56 Cts.

Der nähere Nachweis hierüber ist aus den nachfolgenden Tabellen I und II und den daran anschliessenden Erläuterungen ersichtlich.

I. Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1896,

verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1895

über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1896 gegen 1895			
	1895		1896		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren.								
1. Verwendungen zu Bauzwecken:								
a) Nettobelastung für das bisherige Netz . . .	165,166,730	16	167,359,270	68	2,192,540	52	—	—
b) „ für neue N. O. B.-Linien . .	34,492,725	82	40,470,709	54	5,977,983	72	—	—
c) „ für unvollendete Bauobjekte .	8,637,127	15	12,912,052	25	4,274,925	10	—	—
2. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,077,957	33	2,068,597	87	—	—	9,359	46
3. Zu amortisierende Verwendungen	16,088,540	77	15,448,540	77	—	—	640,000	—
	226,463,081	23	238,259,171	11	12,445,449	34	649,359	46
B. Kreditoren.								
Subventionsdarleihen:								
Subvention für die Linie Eglisau-Schaffhausen . .	1,760,000	—	1,880,000	—	120,000	—	—	—
	1,760,000	—	1,880,000	—	120,000	—	—	—
Rekapitulation:								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“ . . .	.	.	649,359	46				
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“ . . .	.	.	120,000	—	769,359	46		
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“	.	.	.	.	12,445,449	34		
Netto-Verminderung der verfügbaren Mittel, laut nebenstehendem Nachweis	.	.	.	.	.		11,676,089	88

II. Nachweis über die Vermehrung der Passiven laut Bilanz pro 1896

gegenüber dem Jahr 1895.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1896 gegen 1895			
	1895		1896		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.								
Verfügbare Mittel.								
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	7,008,708	46	10,375,237	52	3,366,529	06	—	—
2. Wertschriften	3,424,845	—	2,380,309	—	—	—	1,044,536	—
3. Entbehrliche Liegenschaften:								
Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	807,670	59	627,547	23	—	—	180,123	36
4. Materialvorräte:								
a) Materialkonto	1,152,583	30	1,445,226	10	292,642	80	—	—
b) Materialrechnung des Ober-Ing. für d. Betrieb	1,947,775	58	2,333,917	61	386,142	03	—	—
c) Werkstätte-Konto	427,406	02	363,131	98	—	—	64,274	04
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	132,995	11	91,430	78	—	—	41,564	33
	14,901,984	06	17,616,800	22	4,045,313	89	1,330,497	73
Hievon ab:								
Verminderung der Aktiven	.	.	.	.	1,330,497	73		
Restbetrag gleich der Vermehrung der Aktiven	.	.	.	.	2,714,816	16		
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	4,264,431	43	18,851,336	14	14,586,904	71	—	—
2. Spezialfonds	9,017,355	10	9,044,929	92	27,574	82	—	—
3. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,144,557	52	1,157,117	91	12,560	39	—	—
4. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	6,185,688	69	5,949,554	81	—	—	236,133	88
	20,612,032	74	35,002,938	78	14,627,039	92	236,133	88
Hievon ab:								
Verminderung der Passiven	.	.	.	.	236,133	88		
Restbetrag gleich der Vermehrung der Passiven	.	.	.	.	14,390,906	04		
Rechnungsabschluss.								
Die Vermehrung der „Aktiven" beträgt	.	.	.	.	2,714,816	16		
Die Vermehrung der „Passiven", beträgt	.	.	.	.	14,390,906	04		
Netto-Vermehrung der Passiven im Jahre 1896	.	.	.	.	.	.	11,676,089	88

Über die in den vorstehenden beiden Tabellen enthaltenen Mutationen gegenüber dem Bestande zu Ende 1895 fügen wir hier, soweit solches erforderlich scheint, einige erläuternde Bemerkungen an.

A. Aktiven.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

a) Bisheriges Netz	Fr. 2,192,540. 52	Cts.
b) Neue Linien	„ 5,977,983. 72	„
	Fr. 8,170,524. 24	Cts.

Das Nähere hierüber kann aus den Rechnungen III und IV, sowie aus der Beilage 6 zu den Jahresrechnungen entnommen werden.

c) Unvollendete Bauobjekte.

Die Ausgaben für die zu Ende 1896 unvollendet gebliebenen und deshalb noch nicht definitiv auf Baurechnung verbuchten Objekte setzen sich wie folgt zusammen:

1. Romanshorn: Erstellen einer neuen Lokomotivremise	Fr.	10,874. 82	Cts.
2. Schaffhausen: Bahnhoferweiterung	„	2,757,718. 54	„
3. Oerlikon: Stationserweiterung	„	179,286. 57	„
4. Zürich: Bahnhoferweiterung	„	4,963,170. —	„
5. Altstetten: Stationserweiterung	„	499,607. 69	„
6. Dietikon: Neue Werkstätteanlage	„	358,280. 22	„
7. Baden: Erstellen einer neuen Zufahrtsstrasse zum Güterbahnhof	„	7,353. 16	„
8. Erstellen der II. Spur Zürich-Thalweil	„	484,228. 14	„
9. Desgleichen auf der Strecke Bülach-Eglisau	„	149,880. 56	„
10. Erstellung neuer und bezw. Verstärkung bestehender Brückenkonstruktionen	„	136,129. 90	„
11. Eindecken und Einfriedigung offener Brücken und Durchlässe, sowie Anbringen von Leitschienen auf Brücken	„	1,294. 38	„
12. Verriegelungen von Weichen und Signalen auf verschiedenen Stationen	„	13,018. 10	„
13. Geleisevermehrungen auf diversen Stationen	„	9,083. 22	„
14. Erstellen von Wärterwohnhäusern und Vergrösserung eines Güterschuppens	„	3,968. 26	„
15. Vorsorglicher Landerwerb für Stationserweiterungen	„	2,629. 51	„
16. Einrichtung der Wasserversorgung für die Stationen Münsterlingen und Wallisellen	„	778. 01	„
17. Erstellen neuer Einfriedigungen	„	8,362. 31	„
18. Erstellen von Blockstationen	„	955. 97	„
19. In Lieferung begriffenes Rollmaterial	„	28,517. 05	„
20. Verschiedene Inventaranschaffungen	„	5,576. 04	„
21. Ausrüstung der zwei Eisboote in Romanshorn mit je einem Naphthamotor	„	10,320. —	„
22. Einzahlungen auf die Kapitalbeteiligung der Nordostbahn an dem neuen Bahnhof Luzern, gemäss Vertrag vom 30. Januar 1894	„	2,962,050. —	„
	Fr.	12,593,082. 45	Cts.
abzüglich:			
23. Diverse Gutschriften für Ausfallmaterialien beseitigter Objekte	„	7,445. 03	„
	Fr.	12,585,637. 42	Cts.

Hiezu kommen:	Übertrag	Fr. 12,585,637. 42 Cts.
24. Als Pendenzen die Abschreibung beseitigter Objekte im Bahnhof Winterthur und ausgefallener Brückenkonstruktionen, sowie die Ausgaben für Anderungen an bestehenden Anlagen im erweiterten Personen- und Remisenbahnhof Winterthur bis zur Erledigung der beim Eisenbahndepartement anhängigen Buchungsfrage . .		„ 326,414. 83 „
	Zusammen	Fr. 12,912,052. 25 Cts.
Unter diesem Conto waren per Ende 1895 verbucht		Fr. 8,637,127. 15 Cts.
Zuwachs pro 1896 für zu Ende des Berichtsjahres nicht definitiv verbuchte Bauten	Fr. 6,143,279. 85 Cts.	
Dagegen Übertragung der Verwendungen für zu Ende 1895 unvollendet gebliebene und im Berichtsjahr definitiv verrechnete Bauten auf die Bau- und bezw. Betriebsrechnung	„ 1,868,354. 75 „	
somit Nettovermehrung pro 1896		„ 4,274,925. 10 „
	Summe wie oben	Fr. 12,912,052. 25 Cts.

II. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Wie aus Beilage 6 zu den Jahresrechnungen ersichtlich, berührt die Verminderung um Fr. 9,359. 46 Cts. lediglich die Dampfbootunternehmung für den Zürichsee und ist herbeigeführt durch Liquidationserlöse entbehrlichen Warenschiffmaterials und Mobiliars.

III. Zu amortisierende Verwendungen.

Die Verminderung betrifft die diesjährige XIII. Amortisationsquote von Fr. 640,000 laut Amortisationsplan.

IV. Verfügbare Mittel.

Für Bauzwecke waren an effektiven Ausgaben im Berichtsjahre zu bestreiten:		
a) Für das bisherige Netz, laut Rechnung III		Fr. 2,702,390. 08 Cts.
Abzüglich Übertrag von Verwendungen ab dem Conto „Unvollendete Bauobjekte“ für pro 1896 zur definitiven Verbuchung gelangte Bauten		„ 1,868,354. 75 „
		Fr. 834,035. 33 Cts.
b) Für die neuen Linien, laut Rechnung IV		„ 5,977,983. 72 „
c) Für Verwendungen pro 1896 auf unvollendet gebliebene Bauobjekte .		„ 6,143,279. 85 „
		Fr. 12,955,298. 90 Cts.
Nach Abzug der Verminderung der Debitoren durch die Erlöse und Rückerstattungen auf dem Bauconto, laut Rechnung III von	Fr. 519,209. 02 Cts.	
der XIII. Abschreibungsquote auf den zu amortisierenden Verwendungen von	„ 640,000. — „	
und der Einzahlung auf Subventionsdarleihen von . .	„ 120,000. — „	
		„ 1,279,209. 02 „
ergab sich daher ein weiterer Rückschlag auf der Kapitalrechnung von . .		Fr. 11,676,089. 88 Cts.

Übertrag	Fr. 11,676,089. 88 Cts.
und mit Einrechnung desjenigen vom Vorjahr mit	„ 5,710,048. 68 „
zu Ende des Berichtsjahres, wie schon bemerkt, ein solcher von	Fr. 17,386,138. 56 Cts.

Zu dem Nachweis in Tabelle II bemerken wir im einzelnen folgendes:

1. Wechsel.

Der Zinsenertrag der diskontierten Wechsel betrug Fr. 214,795. 20 Cts., gleich 3,24 % im Durchschnitt, gegen 2,539 % im Vorjahre.

2. Wertschriften.

Die eigenen Wertpapiere standen per Ende 1895 zu Bilanz mit			Fr. 3,424,845. — Cts.
Hiezu kommen im Jahre 1896 als			
Neue Anlage:			
Zwei 4 % Schuldbriefe auf Liegenschaften mit			„ 12,631. 50 „
			Fr. 3,437,476. 50 Cts.
Dagegen gingen aus:			
1. Infolge Rückzahlung:		Inventarwert:	
Drei 4 % Schuldbriefe auf Liegenschaften		Fr. 16,100. — Cts.	
2. Infolge Auslosung:			
10 Stück 3½ % Gotthardbahn-Obligationen	Fr. 9,980. — Cts.		
Eine 4 % Obligation der Schweiz. Hypothekarbank Solothurn . . .	„ 1,000. — „	„ 10,980. — „	
3. Infolge Verkauf:			
3½ % Obligationen der Nordostbahn, Emission 1894	Fr. 263,340. — Cts.		
3½ % Obligationen der Nordostbahn, Emission 1895	„ 46,965. — „		
3 % italienische Eisenbahnobligationen .	„ 193,200. — „	„ 503,505. — „	
4. Infolge Abtretung an Hülfs- und Krankenkassen:			
4 Schuldbriefe, verzinslich à 4 % (an die Pensions- und Hülfskasse)	Fr. 106,500. — Cts.		
1 Schuldbrief, „ à 3¾ %	„ 10,000. — „		
1 „ „ à 3⅝ %	„ 175,000. — „		
340 Stück 4 % Obligationen der Bank für Orientalische Eisenbahnen d. d. 24. Juli 1894	„ 166,175. — „		
32 Stück 3½ % Obligationen der Schweiz. Hypothekarbank Solothurn d. d. 31. Juli 1890 . .	„ 32,000. — „		
32 Stück 3½ % Obligationen der Centralbahn d. d. 1. Juni 1894	„ 31,920. — „		
Übertrag	Fr. 521,595. — Cts.	Fr. 530,585. — Cts.	Fr. 3,437,476. 50 Cts.

Übertrag	Fr. 521,595. — Cts.	Fr. 530,585. — Cts.	Fr. 3,437,476. 50 Cts.
5 Stück $3^1/_2$ % idem an die Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs	„ 4,987. 50 „	„ 526,582. 50 „	
			„ 1,057,167. 50 „
Verbleibt ein Wertschriftenbestand per 31. Dezember 1896 von			Fr. 2,380,309. — Cts.

gleich der nebenstehenden Spezifikation.

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1896.

Nominalbetrag Fr.	Cts.	Zinsfuss %	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung %	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1896. Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			I. Schuldbriefe.						
208,380	—	3	1 Schuldbrief	Diverse	100	208,380	—		
12,631	50	4	2 „	Diverse	100	12,631	50		
221,011	50							221,011	50
			II. Diverse schweizerische Obligationen.						
			1. Kantonale Obligationen.						
450,000	—	3	Kanton Bern	1. Mai 1895	97^{666}	—	—	439,500	—
			2. Städte-Obligationen.						
126,000	—	3½	Stadt Bern	1. Mai 1884	97	—	—	122,220	—
			3. Obligationen von Bankinstituten.						
320,000	—	4	Bank für Oriental. Eisenbahnen in Zürich	24. Juli 1894	97¾	—	—	312,800	—
			4. Obligationen schweizerischer Banken.						
60,000	—	4	1 Titel auf 1 schweiz. Bankinstitut .	30. April 1891	100	—	—	60,000	—
			5. Eisenbahn-Obligationen.						
293,000	—	3½	Obligationen der Schweiz. Centralbahn .	1. Juni 1894	99¾	292,267	50		
150,000	—	3½	idem „ Gotthardbahn . . .	1. April 1895	99^{80}	149,700	—		
443,000	—							441,967	50
			III. Ausländische Obligationen.						
600,000	—	4½	Ungar. Staats-Eisenbahnen	1. Febr. 1889	100	600,000	—		
62,500	—	4	Österr. Goldrenten-Anleihen	1. Okt. 1876	96	60,000	—		
80,000	—	3	Italien. Eisenbahn-Gesellschaften, Serie E	1. Okt. 1889	46	36,800	—		
742,500	—							696,800	—
			IV. Nordostbahn-Obligationen.						
54,000	—	3½	Obligationen	31. Aug. 1894	99	53,460	—		
10,000	—	3½	idem	15. Juni 1895	101	10,100	—		
64,000	—							63,560	—
			V. Diverse Aktien.						
10,500	—		Zürcher Theater-Aktien	1. Mai 1891	10	1,050	—		
14,000	—		Anteilscheine der neuen Zürcher Tonhalle-Gesellschaft	30. Nov. 1892	10	1,400	—		
100,000	—		Sihlthalbahn-Aktien	1. Febr. 1892	20	20,000	—		
124,500	—							22,450	—
2,551,011	**50**		**Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1896**	.	.	.	.	**2,380,309**	—
3,50⁹ %			Durchschnittlicher Zinsertrag					3,76⁰⁵ %	

3. Entbehrliche Liegenschaften.

Liegenschaftenkonto der Nordostbahn.

Der Inventarwert der Liegenschaften betrug zu Ende des Vorjahres . .		Fr.	807,670. 59 Cts.
Im Berichtsjahr gingen ab:			
a) Infolge Verkauf diverser Landparzellen im Flächeninhalt von 3,537.3 m^2 in den Gemarkungen Romanshorn, Landschlacht, Güttingen, Singen, Benken und Niederhasli	Fr. 1,865. 92 Cts.		
b) Infolge Beanspruchung von 98,207.35 m^2 Land für den Bahnhof Zürich und die Zufahrtslinien zu demselben .	„ 248,892. 76 „		
	Fr. 250,758. 68 Cts.		
abzüglich Mehrerlös und Ersatz früherer Abschreibungen auf obigen Abschnitten	„ 70,635. 32 „		
		„	180,123. 36 „
Verbleibt ein Inventarwert auf 31. Dezember 1896 von		Fr.	627,547. 23 Cts.

Die Korrentrechnung des Liegenschaftenkonto ergiebt folgendes Resultat:

Einnahmen für Pacht- und Mietzinse	Fr. 16,477. 80 Cts.		
Dazu obige Mehreinnahme auf Landabtretungen . . .	„ 70,635. 32 „		
		Fr.	87,113. 12 Cts.
ab: die Ausgaben für Unterhalt, Steuern etc.		„	2,904. 46 „
Restiert ein Netto-Ertrag von		Fr.	84,208. 66 Cts.

welcher der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 10, litt. e gutgebracht ist.

4. Materialvorräte.

a) Konto der Materialverwaltung.

Die in Tabelle II, pag. 30 ausgewiesene Vermehrung der Materialvorräte von Fr. 292,642. 80 Cts. setzt sich wie folgt zusammen:

Lokomotivkohlen (Briquettes, Saar- und Ruhrkohlen) *t* 8,688.44 mit	Fr.	260,811. 73 Cts.
Putz- und Schmiermaterialien, wie Schmieröle, Putzfäden und Talg, und diverse Konsummaterialien	„	28,955. 21 „
Eisen- und Schnittwaren	„	3,518. 79 „
Bekleidungsmaterialien	„	5,922. 25 „
	Fr.	299,207. 98 Cts.
abzüglich Verminderung der Coaks- und Brennholzvorräte etc.	„	6,565. 18 „
Summe wie oben	Fr.	292,642. 80 Cts.

b) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Bahnbetrieb.

Dieser Konto erzeigt, wie aus Tabelle II, pag. 30 ersichtlich, eine Vermehrung von Fr. 386,142. 03 Cts., wovon entfallen auf:

Schienen und Befestigungsmittel	Fr. 147,834. 79 Cts.
Eisenschwellen	„ 173,347. 65 „
Weichen und Kreuzungen	„ 65,888. 03 „
Diverse Eisenwaren, wie Brückeneisen, Barrierenbestandteile etc.	„ 75,701. 59 „
Steine, Glas, Beleuchtungsmaterialien etc.	„ 20,427. 58 „
	Fr. 483,199. 64 Cts.
Dagegen Verminderung auf Holzwaren (Schwellen, Bahnhofhölzer und diversen Schnittwaren) sowie Verschiedenem	„ 97,057. 61 „
Summe wie oben	Fr. 386,142. 03 Cts.

c) Werkstättekonto.

Auf diesem Konto ergiebt sich eine Verminderung von Fr. 64,274. 04 Cts., herrührend aus:

Nettoverminderung der Reservestücke für Lokomotiven und Wagen	Fr. 32,685. 98 Cts.
Rückgang der Ausstände für unvollendete Arbeiten von Fr. 37,054. 34 Cts. auf Fr. 5,466. 28 Cts.	„ 31,588. 06 „
Total-Verminderung wie oben	Fr. 64,274. 04 Cts.

5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.

Die Nettoverminderung dieser Bilanzpost um Fr. 41,564. 33 Cts. setzt sich zusammen aus Fr. 47.116. 48 Cts. Verminderung der Vorschüsse an Couponszahlstellen, Wegfall der Ausgaben für Rechnung des Schweiz. Wagenverbandes und die Union commerciale, abzüglich Fr. 5,552. 15 Cts. für Vermehrung der Vorschüsse an Gerichte und der Kontokorrent-Guthaben an Kautionskassen.

B. Passiven.

I. Schwebende Schulden.

Die Vermehrung um Fr. 14,586,904. 71 Cts. verteilt sich auf folgende Bilanz-Positionen:

1. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungs- und Kautionskassen der Angestellten		Fr. 86,222. 31 Cts.
2. Diverse Hauptbuchkreditoren:		
a) Schweizerische und ausländische Bahngesellschaften, sowie diverse Transportanten	Fr. 519,829. 97 Cts.	
b) Baukapitalsaldo der Linie Koblenz-Stein, Bürgschaftsgenossenschaft, Konto pro Diversi etc.	„ 1,224,541. 48 „	
c) Der an anderer Stelle bereits erwähnten Voreinzahlungen auf das $3^1/_2$ % 35 Millionen Anleihen d. d. 28. Februar 1897	„ 13,794,776. 45 „	„ 15,539,147. 90 „
	Übertrag	Fr. 15,625,370. 21 Cts.

		Übertrag	Fr. 15,625,370. 21 Cts.
Hievon ab für Verminderung:			
1. Der gekündeten aber noch nicht eingelösten Obligationen	Fr. 110,000. — Cts.		
2. Der ausstehenden Coupons und Ratazinse .	„ 835,346. 20 „		
3. Der Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten	„ 49,633. 12 „		
4. Diverse Hauptbuchkreditoren, wie Baukapitalsaldo der Bötzbergbahn und Guthaben von Couponszahlstellen	„ 43,486. 18 „	„	1,038,465. 50 „
	Netto-Vermehrung wie umstehend	Fr.	14,586,904. 71 Cts.

II. Spezialfonds.

Dieselben vermehrten sich um Fr. 27,574. 82 Cts., wovon entfallen		
a) auf den Erneuerungsfonds Nordostbahn	Fr.	42,568. 48 Cts.
b) „ „ Versicherungsfonds	„	16,848. 52 „
	Fr.	59,417. — Cts.
abzüglich Verminderung der Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern	„	31,842. 18 „
Bleibt Netto-Vermehrung	Fr.	27,574. 82 Cts.

Das Nähere über diese drei Spezialfonds ist den Beilagen 1—3 zu den Jahresrechnungen zu entnehmen.

III. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.

Diese Reserve schliesst gegenüber dem Vorjahre mit einer Vermehrung von Fr. 12,560. 39 Cts., indem die Zuwendungen im Berichtsjahr die Entnahme aus diesem Fonds um eben diesen Betrag übersteigen. Im übrigen wird auf Beilage 4 zu den Jahresrechnungen verwiesen.

IV. Die Gewinn- und Verlustrechnung

schliesst per 31. Dezember 1896 mit einem um Fr. 236,133. 88 Cts. hinter dem letztjährigen zurückbleibenden Aktivsaldo von Fr. 5,949,554. 81 Cts. ab. Dieselbe ist in Abschnitt IV, D „Finanzergebnis“ näher behandelt.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn (Bötzbergbahn und die Linie Koblenz-Stein nicht eingerechnet) ausgeführt worden sind, haben im ganzen 5,357,159 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute und durchschnittliche Betriebslänge betrug 687 Kilometer, und es ist diese Ziffer den einschlägigen Angaben des Geschäftsberichtes zu Grunde gelegt.

Im Jahr 1896 wurden im ganzen 223,758 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 324 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1895	1896
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge . . .	3,568,599	3,725,619
2. Güterzüge mit Personenbeförderung . .	333,021	408,839
3. Reine Güterzüge	871,682	862,608
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	27,979	29,692
	4,801,281	5,026,758
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	31,963	15,650
2. Fakultativ-Güterzüge	300,157	314,751
	5,133,401	5,357,159

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1895 (686 Kilometer)				1896 (687 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1895		Mindereinnahme gegenüber 1895	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
9,429,190	30	40.19	I. Ertrag des Personentransportes	9,772,613	78	39.32	343,423	48	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
712,567	*24*	*3.04*	1. Vom Gepäck	*758,455*	*19*	*3.05*	*45,887*	*95*	—	—
378,377	*33*	*1.61*	2. Von Tieren	*377,160*	*97*	*1.52*	—	—	*1,216*	*36*
11,795,742	*09*	*50.28*	3. Von Gütern	*12,735,355*	*33*	*51.23*	*939,613*	*24*	—	—
12,886,686	66	54.93		13,870,971	49	55.80	984,284	83	—	—
22,315,876	96	95.12		23,643,585	27	95.12	1,327,708	31	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,037,986	*51*	*4.42*	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	*1,099,764*	*54*	*4.42*	*61,778*	*03*	—	—
83,499	*76*	*0.36*	2. Ertrag von Hülfsgeschäften . .	*85,689*	*14*	*0.35*	*2,189*	*38*	—	—
23,913	*43*	*0.10*	3. Sonstige Einnahmen . . .	*27,190*	*69*	*0.11*	*3,277*	*26*	—	—
1,145,399	70	4.88		1,212,644	37	4.88	67,244	67	—	—
23,461,276	66	100	. . Total der Einnahmen . .	24,856,229	64	100	1,394,952	98	—	—

Die Erhöhung der Betriebslänge von 686 auf 687 Kilometer ist die Folge einer im Jahre 1895 durchgeführten neuen kontradiktorischen Vermessung des ganzen Bahnnetzes.

Im Personenverkehre ist am 1. Januar 1896 die schon im letzten Geschäftsberichte erwähnte Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette um einen Tag in Kraft getreten. Es war zu erwarten, dass diese Änderung einen Ausfall in den Einnahmen aus einfachen Billetten, dagegen eine Mehreinnahme aus Retourbilletten, im ganzen aber eine Mindereinnahme im Gefolge haben werde, und das ist auch eingetreten. Die Mindereinnahme aus einfachen Billetten beläuft sich auf Fr. 163,446. 48 Cts. (s. Tab. 2). Wenn an Stelle der betr. Billette Hin- und Rückfahrtsbillette getreten sind, so würde rechnungsgemäss, da der Rabatt auf diesen in der Hauptsache 29—30 % beträgt, ein Einnahmeverlust von rund Fr. 47,000 aus der bezeichneten Massnahme erfolgt sein. Ebenfalls nur rechnungsgemäss musste die am 1. Februar erfolgte Einführung des neuen Personentarifs für den internen Verkehr eine Mindereinnahme verursacht haben, weil mit dieser neben verschiedenen einzelnen Taxermässigungen ohne Belang auf den Linien Effretikon-Hinweil und der ehemaligen Nationalbahn an Stelle der alten Retourtaxen mit 20 % Rabatt die billigen Taxen der übrigen Linien der Nordostbahn getreten sind. Aber diese beiden Einflüsse verschwinden vor der sehr bedeutenden Verkehrsvermehrung im allgemeinen, insbesondere in den beiden Hauptrubriken II. und III. Klasse Hin- und Rückfahrt. Sie ist eine allgemeine; nur wenige Stationen weisen geringere Ziffern auf als im Vorjahre; die stärkste Vermehrung, absolut und relativ, erzeigen die Haupt- und die in der Nähe derselben gelegenen Stationen; für einzelne sind die Ergebnisse fast ungewöhnliche, ohne dass sie aus ungewöhnlichen Ursachen, wie Festen und dergl. zu erklären wären. So weisen die ohnehin grossen Verkehrsziffern von Zürich, Hauptbahnhof und Nebenbahnhöfe, und von Winterthur (obschon in letztern pro 1895 der Schützenfestverkehr enthalten ist) Vermehrungen um volle 10—11 % gegenüber 1895 auf, ein sehr erfreuliches und hoffentlich nicht ausserordentliches Resultat. Die Vermehrung der Gesamtpersonenzahl (842,048 Personen) bezieht sich indessen zum weitaus grössten Teile (614,624 Personen) auf die kleinen Distanzen von 1—12 Kilometern, auf denen keine Taxänderung eingetreten ist und deren Verkehr auch die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette jedenfalls sehr wenig beeinflusst hat; es ist der Kleinverkehr, der tägliche Bedarf, der in solchem Masse zunimmt und, was zwar finanziell nicht sehr günstig ist, der sich nicht gleichmässig verteilt, sondern vorherrschend den Nachbarverkehr mit den Städten beschlägt. Die relativ grossen Ziffern für Bülach und die umliegenden Stationen sind durch die in jener Gegend abgehaltenen Truppen-Manöver veranlasst. Die Vermehrung des Verkehrs nach der Jura-Simplonbahn (29,206 Personen) ist auf Rechnung der Landesausstellung zu setzen, die leider trotz der weitgehenden Taxbegünstigungen in der Ostschweiz keine sehr intensive Verkehrsbewegung mehr hervorzubringen vermochte. Die der Nordostbahn aus derselben zugeflossene Brutto-Einnahme kann nach einer vorläufigen Berechnung auf nicht mehr als Fr. 50,000 angeschlagen werden, namentlich wenn die eingetretene Verminderung im Verbrauch kombinierbarer Billette nach andern Gegenden der Schweiz wenigstens teilweise dem Einfluss derselben zugeschrieben werden müsste.

Der Gepäck-Verkehr zeigt annähernd dieselben Erscheinungen wie der Personenverkehr; die Viehtransporte sind dagegen wegen des Ausbleibens der Schaftransporte aus Österreich nach Frankreich etwas zurückgegangen.

Im Güterverkehr haben alle Klassen ohne Ausnahme eine Vermehrung erfahren, relativ die grösste die Güter des Spezialtarifs II, Eisen und Stahl, façonniert, das Eilgut, absolut die Rohmaterialien und unter diesen die Artikel Cement, Kalk und Bauholz. Eine verhältnismässig sehr starke Zunahme haben Baumwollgewebe, eine ebenso starke Abnahme dagegen Baumwollgarne erfahren. Weitere, etwa auch die Handelsstatistik herbeiziehende Vergleichungen verbietet der Zweck dieses Berichts. Änderungen in den Gütertarifen sind im Berichtsjahre zwar viele vorgekommen, aber davon keine von Belang für die Einnahmeresultate. Die vorgekommenen Schwankungen in den Durchschnittsziffern sind daher nicht etwa besondern Einflüssen zuzuschreiben.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1895		1896		1895		1896	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:								
Einfache Fahrt . . I. Klasse	34,639	0.31	31,021	0.26	216,099. 57	2.29	202,782. 60	2.08
„ „ . . II. „	322,032	2.92	293,950	2.47	1,001,293. 79	10.62	922,358. 86	9.44
„ „ . . III. „	2,011,674	18.21	2,004,527	16.86	2,174,420. 35	23.06	2,103,225. 77	21.53
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse	2,396	0.02	2,359	0.02	1,384. 18	0.02	1,355. 53	0.01
„ „ . . III. „	48,061	0.43	51,077	0.43	20,443. 64	0.22	20,893. 33	0.21
Hin- und Rückfahrt . . I. „	12,978	0.12	11,948	0.10	48,178. 17	0.51	47,970. 22	0.49
„ „ „ . . II. „	656,834	5.95	738,686	6.21	860,707. 78	9.13	972,296. 73	9.95
„ „ „ . . III. „	5,482,588	49.63	6,003,344	50.50	3,522,036. 48	37.35	3,828,295. 88	39.17
Abonnementsbillette . . II. „	170,024	1.54	182,818	1.54	64,180. 89	0.68	68,260. 89	0.70
„ . . III. „	1,619,230	14.66	1,834,636	15.43	287,457. 39	3.05	323,855. 40	3.31
Militär- u. Polizeitransporte III. „	61,581	0.56	94,826	0.80	53,904. 87	0.57	79,803. 95	0.82
Gesellschaften und Schulen I. „	149	0.00	59	0.00	837. 76	0.01	243. 16	0.00
Gesellschaften und Schulen II. „	5,357	0.05	12,763	0.11	9,336. 81	0.10	29,383. 63	0.30
Gesellschaften und Schulen III. „	186,138	1.68	217,569	1.83	206,613. 67	2.19	244,582. 04	2.50
Lust- und Rundfahrten . I. „	2,452	0.02	2,891	0.02	28,453. 00	0.30	32,226. 46	0.33
Lust- und Rundfahrten . II. „	27,176	0.25	24,234	0.20	101,144. 40	1.07	92,700. 66	0.95
Lust- und Rundfahrten . III. „	71,134	0.64	62,983	0.53	135,353. 44	1.44	116,303. 97	1.19
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette . . I. „	20,874	0.19	20,362	0.17	75,652. 50	0.80	72,405. 40	0.74
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette . . II. „	138,885	1.26	137,634	1.16	349,122. 85	3.70	351,149. 09	3.59
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette . . III. „	172,862	1.56	161,425	1.36	272,568. 76	2.89	262,520. 21	2.69
Total	11,047,064	100	11,889,112	100	9,429,190. 30	100	9,772,613. 78	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	71,092	0.65	66,281	0.56	369,221. 00	3.91	355,627. 84	3.64
II. „	1,322,704	11.97	1,392,444	11.71	2,387,170. 70	25.32	2,437,505. 39	24.94
III. „	9,653,268	87.38	10,430,387	87.73	6,672,798. 60	70.77	6,979,480. 55	71.42
Total	11,047,064	100	11,889,112	100	9,429,190. 30	100	9,772,613. 78	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	37,719	.	40,494	.	712,567. 24	.	758,455. 19	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	9,819	2.24	13,647	3.70	378,377. 33	.	377,160. 97	.
„ II	65,363	14.94	63,278	17.16				
„ III	105,620	24.13	106,173	28.80				
„ IV	256,890	58.69	185,566	50.34				
Total	437,692	100	368,664	100	378,377. 33	.	377,160. 97	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	99,674	3.74	111,950	3.85	11,170,257. 14	94.70	12,090,417. 30	94. 94
Stückgutklasse I	161,660	6.07	171,240	5.89				
„ II	190,820	7.17	206,820	7.11				
Wagenladungsklasse A	77,972	2.93	81,672	2.81				
„ B	141,618	5.32	153,702	5.28				
Spezial-Tarif Ia	49,732	1.87	52,237	1.80				
„ Ib	351,501	13.20	374,353	12.87				
„ IIa	21,320	0.80	25,270	0.87				
„ IIb	119,159	4.47	143,271	4.92				
„ IIIa	58,484	2.20	61,125	2.10				
„ IIIb	1,390,913	52.23	1,527,367	52.50				
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	.	.	.	.	625,484. 95	5.30	644,938. 03	5. 06
Total	2,662,853	100	2,909,007	100	11,795,742. 09	100	12,735,355. 33	100
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	22,315,876. 96	.	23,643,585. 27	.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1895 = 686 Kilom., 1896 = 687 Kilom.)		1895	1896
Personentransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	13,745.17	14,225.06
„ „ Reisenden	„	0.85	0.82
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.28	4.18
Zahl der Personenkilometer		220,131,218	234,001,716
„ „ „ -Wagenachskilometer		42,693,065	45,077,297
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.93	19.68
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	320,891	340,614
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	16,104	17,306
„ „ Personen-Wagenachskilometer kommen	„	5.16	5.19
„ 100 bewegte Sitzplätze kommen	„	28.41	28.51
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	1,038.73	1,104.01
„ „ Tonne	„	18.89	18.73
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	56.74	56.55
„ „ Reisenden	„	6.45	6.38
Zahl der Tonnenkilometer		1,255,943	1,341,304
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.30	33.12
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,831	1,952
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	55	59
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.41	3.41
Viehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	551.57	549.00
„ „ Stück	„	0.86	1.02
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	20.89	22.75
Zahl der Tonnenkilometer		1,811,362	1,658,150
Gütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer (inkl. Lokalspesen)	Franken	17,194.96	18,537.63
„ „ Tonne	„	4.43	4.38
„ „ Tonnenkilometer (exkl. Lokalspesen)	Centimes	8.76	8.65
Zahl der Tonnenkilometer		127,555,622	139,828.201
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)		75,937,269	81,436,882
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	47.90	48.07
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	185,941	203,534
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	3,882	4,234
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.72	1.75
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	32,530.43	34,415.70
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,669.68	1,765.13
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	34,200.11	36,180.83

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten															
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter												
	Anzahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial-Tarif Ia	Spezial-Tarif Ib	Spezial-Tarif IIa	Spezial-Tarif IIb	Spezial-Tarif IIIa	Spezial-Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . .	778,631	2,333	50,005	6,731	12,701	13,393	5,636	11,706	3,973	33,925	1,323	8,404	3,078	88,893	189,763
Februar . .	767,383	2,437	48,045	7,320	13,455	14,184	5,340	10,962	4,277	29,261	1,635	9,274	3,699	111,580	210,987
März . . .	839,617	2,817	43,128	7,902	14,649	18,421	6,839	11,595	4,291	27,892	1,850	10,372	5,714	133,264	242,789
April . . .	973,903	2,930	38,214	7,743	13,906	17,872	6,427	10,739	4,288	27,346	2,136	10,553	5,531	127,642	234,183
Mai	1,140,713	3,303	24,239	13,885	13,570	17,440	6,271	10,351	4,334	26,720	2,110	10,891	5,634	131,025	242,231
Juni . . .	1,005,410	3,358	20,080	9,171	13,327	16,482	6,056	10,522	4,248	27,772	2,224	11,168	5,343	129,109	235,422
Juli	1,172,082	4,247	21,925	9,546	13,851	16,557	6,907	10,183	4,329	27,594	2,143	11,294	5,408	137,883	245,695
August . . .	1,184,214	4,714	22,812	9,008	14,593	16,268	6,669	11,106	4,463	28,932	2,012	11,001	5,007	133,561	242,620
September .	1,110,216	4,241	25,727	8,900	15,130	17,214	7,188	14,894	3,992	31,068	2,564	15,797	5,326	135,274	257,347
Oktober . .	1,077,340	3,975	27,786	10,287	16,912	23,626	9,863	22,018	4,722	37,891	3,196	22,059	5,881	157,901	314,356
November . .	964,128	3,287	23,705	14,144	14,974	19,201	8,321	15,116	4,699	40,116	2,407	10,925	6,078	135,519	271,500
Dezember . .	875,475	2,852	22,998	7,313	14,172	16,162	6,155	14,510	4,621	35,836	1,670	11,533	4,426	105,716	222,114
Total	11,889,112	40,494	368,664	111,950	171,240	206,820	81,672	153,702	52,237	374,353	25,270	143,271	61,125	1,527,367	2,909,007
gegenüber 1895: mehr . . .	842,048	2,775	—	12,276	9,580	16,000	3,700	12,084	2,505	22,852	3,950	24,112	2,641	136,454	246,154
weniger . .	—	—	69,028	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer 1896		1895	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	535,881	43	41,379	31	29,142	66	851,708	74	1,458,112	14	2,122	43	1,888	45
Februar . .	554,614	04	42,357	73	27,640	26	909,711	86	1,534,323	89	2,233	37	1,831	88
März . . .	640,325	35	50,866	12	29,855	69	1,061,096	96	1,782,144	12	2,594	10	2,400	81
April . . .	767,426	35	55,271	81	29,879	41	1,012,208	19	1,864,785	76	2,714	39	2,678	16
Mai	923,075	92	61,365	64	28,139	46	1,037,025	17	2,049,606	19	2,983	41	2,869	45
Juni	875,316	26	63,328	28	27,420	91	1,034,916	02	2,000,981	47	2,912	64	2,783	42
Juli	1,175,591	96	86,828	76	28,120	28	1,049,832	39	2,340,373	39	3,406	66	3,429	49
August . . .	1,187,975	02	99,470	19	34,607	93	1,037,887	13	2,359,940	27	3,435	14	3,420	99
September .	979,042	28	81,725	17	46,865	79	1,151,855	90	2,259,489	14	3,288	92	3,185	51
Oktober . .	859,634	45	70,489	64	36,653	63	1,409,297	46	2,376,075	18	3,458	62	3,174	78
November . .	662,937	29	54,734	16	30,730	92	1,162,894	44	1,911,296	81	2,782	09	2,568	48
Dezember . .	610,793	43	50,638	38	28,104	03	1,016,921	07	1,706,456	91	2,483	93	2,307	93
Total	9,772,613	78	758,455	19	377,160	97	12,735,355	33	23,643,585	27	34,415	70	32,530	43
gegenüber 1895: mehr . . .	343,423	48	45,887	95	—	—	939,613	24	1,327,708	31	1,885	27	—	—
weniger . .	—	—	—	—	1,216	36	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1895		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Aarau	107,031	469	1,812	22,142	14,938	37,080	+ 8,440	+ 6,377	23	18
2. Affoltern a. A.	61,738	207	942	5,490	11,350	16,840	+ 5,054	+ 4,104	42	39
3. Affoltern b. Z.	6,590	9	30	2,154	5,481	7,635	+ 222	+ 3,197	175	73
4. Altnau	20,293	57	307	410	1,049	1,459	+ 1,566	– 91	130	159
5. Altstetten	208,826	202	330	9,103	30,043	39,146	+ 28,787	+ 3,981	4	16
6. Amrisweil	64,790	378	4,392	4,186	12,776	16,962	+ 1,424	+ 2,144	39	37
7. Andelfingen	41,690	125	748	3,304	3,305	6,609	+ 269	+ 946	62	80
8. Arbon	80,068	273	533	2,797	9,770	12,567	+ 10,059	+ 866	31	46
9. Arlen-Rielasingen	20,579	17	67	2,680	5,763	8,443	+ 445	+ 511	128	68
10. Arnegg	18,398	53	1,332	520	5,374	5,894	+ 1,387	+ 749	136	89
11. Au (Zürich)	28,985	56	60	1,017	922	1,939	+ 3,870	+ 763	91	148
12. Baden	200,066	898	1,457	9,208	30,759	39,967	+ 24,816	+ 3,907	5	15
13. Baden-Oberstadt	27,205	64	164	11,877	4,349	16,226	+ 1,939	+ 26	98	42
14. Bassersdorf	35,254	74	549	1,887	3,046	4,933	+ 3,142	– 409	79	101
15. Bendlikon (Kilchberg)	105,277	75	236	373	2,630	3,003	+ 1,805	– 201	24	127
16. Berlingen	8,572	30	73	705	655	1,360	– 750	+ 191	172	165
17. Bilten	9,938	19	213	1,177	232	1,409	+ 298	– 243	168	162
18. Birmensdorf	42,466	83	218	3,201	2,875	6,076	+ 1,817	+ 1,764	59	85
19. Bischofszell	39,585	218	1,720	2,174	6,272	8,446	+ 2,754	– 29	70	67
20. Bonstetten	23,401	52	145	963	4,085	5,048	+ 4,136	+ 2,770	116	99
21. Brugg	120,053	355	3,899	11,308	10,987	22,295	+ 14,221	+ 2,570	18	28
22. Buchs-Dällikon	9,553	27	56	120	188	308	– 439	+ 7	169	178
23. Buchs (Zürich)	6,508	9	42	51	149	200	+ 611	– 56	176	179
24. Bülach	107,485	213	2,229	5,372	8,793	14,165	+ 24,066	– 2,834	22	44
25. Bürglen	36,834	100	1,072	3,944	9,690	13,634	– 184	+ 562	77	45
26. Cham	62,611	118	364	12,964	31,550	44,514	+ 4,825	+ 4,794	41	11
27. Dachsen	28,637	80	123	715	3,963	4,678	+ 308	+ 2,848	92	102
28. Dätwyl	11,289	32	97	1,071	2,912	3,983	+ 978	+ 622	160	114
29. Dielsdorf	23,177	72	738	7,537	2,321	9,858	+ 2,135	– 3,737	117	58
30. Diesbach	11,169	13	32	1,025	1,558	2,583	+ 83	– 742	163	135
31. Diessenhofen	57,490	145	1,320	1,222	4,059	5,281	+ 3,776	+ 1,280	48	98
32. Dietikon	130,853	149	474	6,946	13,699	20,645	+ 16,051	+ 5,661	14	31
33. Dietlikon	36,414	39	85	1,505	2,715	4,220	+ 4,146	+ 703	78	109
34. Döttingen-Klingnau	24,337	76	488	1,756	2,423	4,179	+ 2,313	+ 282	110	111
35. Dynhard	16,578	11	153	1,021	827	1,848	+ 1,251	+ 608	142	150
36. Ebikon	27,310	16	118	219	4,092	4,311	+ 515	+ 2,866	97	107
37. Effretikon	108,062	64	698	1,974	3,741	5,715	– 2,461	– 1,503	21	92
38. Eglisau	41,644	264	2,115	3,291	13,395	16,686	+ 3,130	– 17,665	63	40
39. Egnach	25,251	71	271	1,644	4,200	5,844	– 289	+ 383	106	90
Übertrag	2,036,007	5,213	29,702	149,053	276,936					

* 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 ergiebt sich aus den ausgegebenen Billetten, mit Verdoppelung der Retourbillette.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1895		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	2,036,007	5,213	29,702	149,053	276,936					
40. Embrach-Rorbas . . .	73,787	129	257	7,972	9,899	17,871	+ 2,464	− 64	34	34
41. Emmishofen-Egelshofen	21,476	79	240	11,290	6,492	17,782	− 1,111	+ 2,127	125	35
42. Ennenda	25,477	68	13	1,943	7,594	9,537	+ 973	+ 1,993	105	59
43. Erlen	30,597	114	2,458	1,155	3,047	4,202	− 496	+ 529	89	110
44. Erlenbach	59,484	110	91	536	2,748	3,284	+ 2,251	+ 1,080	46	119
45. Ermatingen	33,039	184	597	1,257	2,183	3,440	+ 459	− 157	82	117
46. Eschenz	9,507	25	227	623	1,550	2,173	+ 342	+ 579	170	140
47. Etzweilen	12,061	9	349	334	375	709	− 804	− 112	154	169
48. Felben	32,355	51	1,268	1,489	1,607	3,096	− 15	+ 372	85	123
49. Fehraltorf	25,653	74	640	1,866	2,151	4,017	+ 2,746	− 132	104	113
50. Feldbach-Hombrechtikon	37,081	87	341	3,113	3,300	6,413	+ 488	+ 1,617	76	82
51. Feuerthalen	24,120	37	99	1,503	4,565	6,068	− 4,752	+ 655	112	86
52. Frauenfeld	121,819	469	2,411	11,834	30,391	42,225	+ 2,193	− 26	16	13
53. Gisikon-Root	39,793	48	489	8,622	15,412	24,034	+ 1,686	+ 3,984	69	26
54. Glattbrugg	25,054	34	163	280	1,685	1,965	+ 7,756	+ 633	107	147
55. Glattfelden	10,106	27	77	532	1,901	2,433	− 327	− 40	167	136
56. Glarus	80,525	315	1,023	6,279	15,476	21,755	− 1,458	+ 1,082	30	30
57. Gossau	24,171	50	763	529	2,073	2,602	+ 534	− 782	111	133
58. Güttingen	19,383	37	242	999	2,230	3,229	+ 2,914	+ 659	132	120
59. Hauptweil	14,687	54	94	1,096	3,874	4,970	+ 995	+ 669	145	100
60. Hedingen	20,894	126	306	2,676	2,649	5,325	+ 778	+ 1,806	127	97
61. Henggart	37,372	87	776	2,246	1,889	4,135	+ 3,403	+ 924	74	112
62. Hemmishofen	9,462	6	263	841	839	1,680	− 281	− 57	171	153
63. Herrliberg-Feldmeilen .	47,662	72	232	1,321	2,071	3,392	+ 4,673	+ 627	55	118
64. Hettlingen	37,515	23	105	1,028	629	1,657	+ 83	+ 172	73	154
65. Hinweil	19,251	85	426	1,302	4,226	5,528	+ 779	+ 1,101	133	93
66. Horgen	189,548	628	319	9,818	31,436	41,254	+ 19,725	+ 519	7	14
67. Horn	26,474	44	94	5,145	6,575	11,720	+ 3,274	+ 822	100	49
68. Hunzenschwyl	11,921	40	172	142	288	430	+ 1,551	+ 36	156	176
69. Illnau	27,421	68	447	1,438	4,010	5,448	+ 2,122	+ 1,661	96	95
70. Islikon	60,419	77	228	1,089	2,038	3,127	+ 979	+ 659	44	122
71. Kempten	24,444	157	208	1,909	6,790	8,699	+ 750	− 2,765	109	64
72. Kemptthal	100,162	91	195	4,884	19,502	24,386	+ 19,682	+ 7,380	25	25
73. Kessweil	14,577	25	134	592	991	1,583	+ 3,761	+ 90	146	155
74. Killwangen	43,804	42	183	539	990	1,529	+ 4,866	− 182	57	158
75. Kloten	37,550	110	244	1,452	1,593	3,045	+ 5,814	+ 539	72	126
76. Knonau	11,650	37	473	581	804	1,385	− 860	+ 19	159	164
77. Koblenz	17,262	27	370	7,236	1,269	8,505	+ 316	+ 1,103	141	66
78. Konstanz	73,240	308	1,027	22,545	6,391	28,936	− 1,975	+ 4,476	35	24
Übertrag . . .	3,566,810	9,267	47,746	279,089	490,469					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1895		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	3,566,810	9,267	47,746	279,089	490,469					
79. Kradolf	19,828	88	113	1,449	3,123	4,572	+ 1,117	+ 255	131	103
80. Kreuzlingen	25,926	127	305	2,834	5,944	8,778	+ 980	– 838	103	63
81. Küsnacht	137,361	215	175	1,716	7,484	9,200	+ 14,807	+ 3,599	11	60
82. Lachen	45,507	164	4,890	5,500	6,890	12,390	+ 1,262	+ 1,756	56	47
83. Langwiesen	5,689	2	9	—	—	—	– 1,529	—	178	—
84. Lenzburg	31,057	93	914	3,740	7,812	11,552	– 2,085	– 2,493	88	50
85. Linthal	24,724	65	198	2,382	3,368	5,750	– 759	+ 83	108	91
86. Luchsingen	32,344	77	101	1,561	4,396	5,957	+ 1,628	+ 458	86	88
87. Luzern	120,136	730	6,450	41,157	25,212	66,369	+ 13,042	+ 13,070	17	5
88. Mägenwyl	5,404	13	30	1,803	1,109	2,912	+ 948	+ 899	179	128
89. Männedorf	71,159	214	165	1,324	4,915	6,239	+ 4,875	+ 936	36	84
90. Mammern	15,477	33	160	615	949	1,564	– 465	+ 379	144	156
91. Mannenbach	10,547	27	128	390	443	833	– 35	– 24	166	167
92. Märstetten	31,106	68	2,733	6,614	10,344	16,958	+ 729	+ 2,070	87	38
93. Marthalen	37,865	136	1,149	3,137	4,370	7,507	– 117	+ 941	71	74
94. Meilen	86,139	157	216	1,584	5,058	6,642	+ 8,061	+ 1,639	29	79
95. Mellingen	26,084	134	467	7,319	2,671	9,990	+ 4,714	+ 1,184	102	57
96. Mettmenstetten . . .	32,997	67	370	2,440	4,344	6,784	+ 499	+ 725	83	78
97. Mitlödi	21,988	42	11	577	2,498	3,075	– 623	+ 228	121	124
98. Müllheim-Wigoltingen .	41,358	108	2,155	7,719	14,089	21,808	– 1,346	+ 3,441	65	29
99. Münsterlingen-Scherzingen .	22,217	53	78	810	4,587	5,397	– 1,710	+ 224	119	96
100. Näfels-Mollis	21,477	100	127	2,396	4,882	7,278	+ 554	– 49	124	75
101. Netstall	11,219	50	91	3,020	5,219	8,239	– 447	+ 354	161	69
102. Nidfurn-Haslen . . .	19,200	24	26	638	2,225	2,863	– 688	– 468	134	130
103. Niederglatt	42,223	116	485	1,732	1,406	3,138	+ 10,249	+ 845	60	121
104. Niederhasli	10,571	33	150	314	432	746	+ 1,355	+ 34	165	168
105. N.- u. O.-Urnen . . .	21,338	46	77	664	2,389	3,053	– 1,563	+ 190	126	125
106. Niederweningen . . .	14,252	59	405	6,915	5,389	12,304	– 1,979	+ 5 434	149	48
107. Oberglatt	32,675	80	301	191	690	881	+ 4,463	– 90	84	166
108. Oberrieden	54,313	68	502	2,486	6,140	8,626	+ 4,286	+ 2,649	51	65
109. Oberwinterthur . . .	29,463	19	60	846	1,745	2,591	+ 1,738	+ 66	90	134
110. Örlikon*)	312,026	267	388	8,584	47,120	55,704	+ 22,239	+ 16,177	3	7
111. Ossingen	12,539	29	1,076	497	902	1,399	+ 149	– 418	153	163
112. Otelfingen	10,724	36	57	1,668	551	2,219	– 1,259	+ 206	164	138
113. Othmarsingen	8,067	16	64	1,149	553	1,702	– 503	+ 276	173	152
114. Pfäffikon (Schwyz) . .	27,730	34	320	10,601	927	11,528	+ 847	+ 4,302	95	51
115. Pfäffikon (Zürich) . .	41,489	185	558	4,374	13,752	18,126	+ 1,476	+ 1,870	64	33
116. Pfungen-Neftenbach . .	49,624	55	115	20,039	10,209	30,248	+ 3,042	+ 1,349	53	23
117. Ramsen	14,358	31	1,767	1,484	734	2,218	+ 1,172	+ 23	147	139
118. Rapperswil	37,175	97	318	2,465	3,864	6,329	+ 879	– 882	75	83
Übertrag . . .	5,182,186	13,225	75,450	443,823	719,204					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1895		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	5,182,186	13,225	75,450	443,823	719,204					
119. Reckingen	6,344	7	62	8,339	2,012	10,351	+ 325	+ 774	177	56
120. Regensdorf-Watt . . .	11,176	16	53	1,063	874	1,937	+ 279	– 2,410	162	149
121. Reichenburg	20,332	76	572	614	1,556	2,170	– 390	+ 227	129	141
122. Richtersweil	123,101	355	403	6,919	16,804	23,723	+ 5,186	– 378	15	27
123. Romanshorn	134,814	578	5,124	110,053	32,901	142,954	+ 5,074	+ 1,486	12	3
124. Rorschach	64,349	281	597	14,016	29,384	43,400	+ 2,503	– 462	40	12
125. Rothkreuz	50,462	49	344	6,613	4,539	11,152	+ 5,132	+ 1,888	52	53
126. Rümikon	5,268	18	91	2,237	417	2,654	+ 531	– 6,143	180	131
127. Rümlang	40,147	51	97	856	3,693	4,549	+ 6,375	+ 560	68	104
128. Ruppersweil	59,676	18	17	773	1,249	2,022	– 977	+ 65	45	144
129. Rüschlikon	91,054	70	104	1,056	7,013	8,069	+ 5,033	+ 1,933	28	70
130. Rüti (Glarus)	7,337	18	107	366	1,080	1,446	– 22	– 28	174	160
131. Schaffhausen	133,981	727	5,594	43,279	31,982	75,261	+ 3,255	+ 1,905	13	4
132. Schinznach	21,621	53	81	113	514	627	+ 2,903	– 860	122	172
133. Schlatt	13,177	9	25	164	270	434	+ 2,215	– 241	152	175
134. Schlattingen	11,904	22	274	520	165	685	– 916	+ 216	157	171
135. Schlieren	79,864	56	191	3,707	10,944	14,651	+ 10,756	+ 1,875	32	43
136. Schöfflisdorf	14,356	46	104	190	271	461	+ 322	– 34	148	174
137. Schwanden	57,027	120	603	5,990	10,305	16,295	– 1,573	– 472	49	41
138. Seebach	3,143	20	9	3,665	4,004	7,669	+ 614	– 335	182	72
139. Seuzach	22,178	9	25	303	397	700	+ 5,886	– 505	120	170
140. Siebnen (Wangen) . .	34,608	74	1,278	2,719	4,986	7,705	– 711	+ 7	81	71
141. Siggenthal	26,350	76	189	4,601	2,486	7,087	+ 7,913	– 990	101	77
142. Singen	23,890	26	9,703	22,612	8,935	31,547	+ 1,857	+ 4,871	114	22
143. Sitterthal	11,944	42	150	2,401	8,045	10,446	– 276	+ 429	155	55
144. Stäfa	96,149	432	400	2,312	8,844	11,156	+ 7,194	+ 1,141	27	52
145. Stammheim	18,153	76	2,049	1,940	2,439	4,379	– 1,221	+ 297	137	105
146. Steckborn	26,818	110	155	1,717	2,562	4,279	+ 1,811	– 105	99	108
147. Stein am Rhein . . .	34,775	112	706	2,643	6,471	9,114	+ 3,894	+ 1,623	80	61
148. Steinmaur	11,766	50	372	48,402	829	49,231	– 383	– 3,037	158	10
149. Sulgen	41,286	94	1,077	2,181	2,196	4,377	– 389	+ 852	66	106
150. Suhr	40,538	33	1,581	777	2,105	2,882	+ 2,273	+ 879	67	129
151. Tägerweilen	22,829	70	190	754	1,233	1,987	+ 1,592	+ 61	118	146
152. Thalheim-Altikon . .	18,798	23	343	1,515	602	2,117	– 372	+ 189	135	143
153. Thalweil	156,863	221	221	3,462	28,976	32,438	+ 23,433	+ 4,855	9	21
154. Töss	13,505	73	39	7,445	31,182	38,627	– 196	+ 4,954	150	17
155. Turgi	98,265	100	300	3,042	4,229	7,271	+ 12,071	+ 971	26	76
156. Ürikon	28,534	30	185	1,025	1,214	2,239	+ 2,677	– 821	93	137
Übertrag . . .	6,858,568	17,466	108,865	764,207	996,912					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1895		Rangordnung der Stationen nach	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	6,858,568	17,466	108,865	764,207	996,912					
157. Ütikon	43,187	139	262	27,778	26,053	53,831	+ 2,459	+ 4,444	58	8
158. Urdorf	23,887	62	67	373	1,648	2,021	+ 1,320	+ 1,626	115	145
159. Uttweil	17,277	39	211	763	798	1,561	- 3,049	+ 299	140	157
160. Wädensweil	150,128	583	560	9,547	23,446	32,993	+ 869	- 131	10	20
161. Wallisellen	114,985	163	421	2,713	8,123	10,836	+ 7,586	+ 1,761	19	54
162. Weiach-Kaiserstuhl . .	16,254	71	622	2,363	1,186	3,549	+ 418	+ 189	143	116
163. Weinfelden	66,723	268	3,453	4,908	12,101	17,009	- 88	+ 3,495	37	36
164. Wettingen	28,510	41	71	2,586	3,902	6,488	+ 1,766	- 963	94	81
165. Wetzikon	17,445	48	96	1,473	4,046	5,519	- 269	+ 279	139	94
166. Wiesendangen . . .	60,542	17	215	537	889	1,426	+ 3,428	+ 226	43	161
167. Wildegg	58,392	79	224	24,868	12,116	36,984	+ 1,751	+ 8,268	47	19
168. Winterthur	576,991	1,779	4,536	52,894	151,030	203,924	+ 65,777	+ 18,635	2	2
169. Wülflingen	24,077	31	36	1,154	7,681	8,835	+ 1,036	+ 982	113	62
170. Würenlos	18,118	54	13	243	308	551	- 163	- 590	138	173
171. Ziegelbrücke	13,403	23	359	922	1,197	2,119	+ 1,574	+ 1,130	151	142
172. Zollikon	65,053	21	44	235	1,499	1,734	+ 3,742	+ 248	38	151
173. Zürich (Hauptbahnhof)*)	1,668,965	8,363	8,437	155,203	525,124	680,327	+174,717	+ 21,388	1	1
174. Zürich-Enge	184,937	526	279	2,432	3,533	5,965	+ 9,779	+ 441	8	87
175. Zürich-Letten	49,051	45	37	171	243	414	+ 10,066	+ 83	54	177
176. Zürich-Stadelhofen . .	196,662	663	183	—	—	—	+ 10,458	—	6	—
177. Zürich-Tiefenbrunnen .	42,162	94	190	7,670	44,683	52,353	+ 5,660	+ 13,013	61	9
178. Zürich-Wiedikon . . .	77,384	285	53	—	—	—	+ 17,371	—	33	—
179. Zürich-Wollishofen . .	56,867	111	107	2,419	16,756	19,175	+ 5,420	+ 2,769	50	32
180. Zug	108,750	419	794	13,404	46,996	60,400	+ 10,407	+ 3,368	20	6
181. Zurzach	21,519	125	614	1,393	2,320	3,713	+ 1,081	+ 643	123	115
182. Zweidlen	3,214	8	23	577	2,031	2,608	+ 38	+ 213	181	132
Bötzbergbahn und fremde Bahnen .	753,502	6,876	73,218	1,209,606	395,818	1,605,424	+ 51,868	+ 145,817		
Rundfahrten	409,529	—	—	—	—	—	- 23,854	—		
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—	—	—	9,033	9,033	18,066	—	- 806		
Transitverkehr	163,030	2,095	164,674	609,535	609,535	1,219,070	+ 11,448	+ 128,276		
Total	11,889,112	40,494	368,664	2,909,007	2,909,007					

*) 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	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Interner Verkehr.	9,412,423		9,412,423	682,952		682,952	5,992,440	14	3,756,489	14
II. Direkter Verkehr.										
Bötzbergbahn	82,691	85,827	168,518	36,141	117,833	153,974	274,969	84	719,880	18
Vereinigte Schweizerbahnen	317,895	314,751	632,646	90,638	129,518	220,156	870,711	72	794,869	38
Rhätische Bahnen	4,731	4,412	9,143	—	—	—	30,449	84	4	21
Rorschach-Heiden-Bahn	1,966	1,313	3,279	1,746	5,056	6,802	7,489	32	19,826	14
Appenzellerbahn	7,403	6,853	14,256	—	—	—	21,346	26	668	69
Appenzeller Strassenbahn	1,221	1,360	2,581	—	—	—	3,541	88	1	24
Frauenfeld-Wyl-Bahn	388	120	508	—	—	—	2,232	53	1,511	46
Tössthalbahn	13,873	14,795	28,668	16,620	9,552	26,172	32,749	20	89,080	53
Sihlthalbahn	1,272	1,476	2,748	43,137	7,101	50,238	1,383	72	128,471	23
Südostbahn	80,005	29,929	109,934	7,107	9,397	16,504	129,493	23	51,880	40
Gotthardbahn	41,246	34,671	75,917	14,523	101,924	116,447	160,272	16	484,840	17
Rigibahnen	3,446	653	4,099	—	—	—	14,371	60	—	—
Zuger- und Vierwaldstätter-See	9,385	58	9,443	—	—	—	26,825	43	—	—
Schweiz. Centralbahn	95,456	92,588	188,044	50,034	46,890	96,924	393,825	06	654,294	35
Aargauische Südbahn	19,557	29,789	49,346	8,735	2,720	11,455	43,985	69	56,398	45
Schweiz. Seethalbahn	15,469	18,354	33,823	5,009	5,208	10,217	41,334	06	60,718	24
Langenthal-Huttwyl-Wolhusen-Bahn	254	304	558	1,667	2,322	3,989	1,678	88	22,659	79
Emmenthalbahn	179	645	824	5,892	9,368	15,260	2,197	27	83,185	49
Jura-Simplon-Bahn	62,405	35,143	97,548	61,171	97,884	159,055	285,298	86	927,917	76
Thuner- und Brienzer-See	8	371	379	—	—	—	2,361	70	—	—
Berner Oberlandbahnen	597	19	616	104	13	117	2,160	45	2,087	96
Jura-Neuchâtelois	275	318	593	935	335	1,270	1,901	67	12,012	48
Italienische Bahnen	6,681	5,167	11,848	9,951	45,816	55,767	51,799	70	289,553	09
Grossh. bad. Staatsbahnen	57,016	48,046	105,062	12,822	143,857	156,679	197,493	33	578,421	52
Elsass-Lothringische Bahnen	6,631	9,930	16,561	3,034	42,382	45,416	40,226	19	127,512	27
Südwestdeutsche Bahnen	1,374	1,637	3,011	2,260	66,166	68,426	11,893	58	254,958	87
Kgl. Sächsische Staatsbahnen	325	1,885	2,210	524	2,295	2,819	10,402	68	30,355	38
„ Württemberg. „	10,261	19,429	29,690	3,169	23,835	27,004	103,142	02	144,075	43
„ Bayerische „	4,841	8,217	13,058	6,763	17,239	24,002	96,572	44	198,992	78
Österreichisch-Ungar. Bahnen	16,808	11,447	28,255	2,175	46,472	48,647	84,082	51	478,116	16
Norddeutsche Bahnen	*	*	*	1,737	57,099	58,836	*		240,237	07
Belgische Bahnen	**	**	**	1,533	47,987	49,520	**		138,857	21
Niederländische Bahnen	*	*	*	1,561	493	2,054	*		6,400	78
Französische Bahnen	**	**	**	3,359	7,507	10,866	**		40,096	82
Saarkohlen Verkehr	—	—	—	—	168,871	168,871	—	—	425,657	74
Übertrag	.	.	11,055,589	.	.	2,290,439	8,938,632	96	10,820,032	41

* Unter „Südwestdeutsche Bahnen“ enthalten. ** Unter „Elsass-Lothringische Bahnen“ enthalten.

Verkehre	Transport-Quantitäten						Ertrag			
	Personen			Güter			von			
	Abgegangen	Angekommen	Total	Versand	Empfang	Total	Personen und Gepäck		Gütern und Tieren	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	11,055,589	.	.	2,290,439	8,938,632	96	10,820,032	41
III. Transit-Verkehr.										
Bötzbergb.–Ostschweiz. Bahnen .	15,949	11,549	27,498	30,478	15,060	45,538	108,009	99	177,102	55
„ –Central- u. Westschweiz. Bahnen	1,969	1,029	2,998	2,303	687	2,990	3,752	14	4,396	63
Ostschweiz. Bahnen unter sich .	10,885	6,015	16,900	14,788	3,000	17,788	29,238	96	32,450	96
Ostschweiz. B.–Gotthardb. u. Italien	4,294	2,794	7,088	8,049	48,857	56,906	20,979	72	173,372	68
„ „ –Central- u. Westschweiz. Bahnen	17,693	16,231	33,924	41,651	41,761	83,412	126,924	42	349,364	88
„ „ –Frankreich u. weiter	971	3,427	4,398	62	2,809	2,871	31,394	99	6,228	71
Central- u. Westschweiz. Bahnen unter sich	7,087	6,602	13,689	1,385	2,991	4,376	6,548	94	5,441	36
Central- u. Westschweiz. Bahnen–Gotthardb u. Italien	337	—	337	437	3,400	3,837	239	16	2,484	78
Schweiz. B.–Bad. Staatsbahnen .	2,967	21,488	24,455	4,748	73,976	78,724	62,325	84	234,376	68
„ „ - Elsass-Lothr. Bahnen	1,385	9,223	10,608	1,255	11,659	12,914	33,127	77	29.850	66
„ „ –Südwest- u. Norddeutschland, Belgien u. Niederlande .	761	1,675	2,436	1,665	149,608	151,273	12,363	54	372,521	59
„ „ –Württemb. u. Sachsen	1,928	10,188	12,116	13,290	19,821	33,111	27,789	71	143,959	27
„ „ –Bayer. Staatsbahnen	1,489	4,402	5,891	6,963	16,792	23,755	30,020	99	180,426	14
„ „ –Österreich-Ungarn .	4,976	6,329	11,305	5,174	37,657	42,831	54,623	14	202,192	58
Internationaler Verkehr . . .	24,061	655	24,716	28,588	20,621	49,209	178,322	17	209,617	24
IV. Verschiedenes.										
Coupons für kombinierbare Rundfahrt-Billette	319,421		319,421	—	—	—	686,074	70	—	—
Militär-Transporte mit Gutschein	41,306		41,306	*	*	*	44,436	14	60,525	02
Abonnements für halbe Billette .	—		—	—	—	—	92,954	06	—	—
Beamten-Billette	272,764		272,764	—	—	—	73,722	21	—	—
Hülfsbedürftige Fremde . . .	1,673		1,673	—	—	—	2,828	06	—	—
Fahrpoststücke über 5 Kgr. . .	—		—	9,033		9,033	—	—	108,172	16
							10,564,309	61		
abzüglich:										
Vergütungen aus dem Lokal-Verkehr auf Gemeinschafts-Strecken	.	.	.		.	.	33,240	64		
Total .			11,889,112			2,909,007	10,531,068	97	13,112,516	30

* 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.
					Übertrag	10,157,717	135,955,028	1,322,175	30,772,813
1	3,537	3,537	2,315	2,315	41	48,381	1,983,621	21,208	869,528
2	88,324	176,648	11,527	23,054	42	18,871	792,582	19,676	826,392
3	343,995	1,031,985	16,020	48,060	43	36,219	1,557,417	13,311	572,373
4	750,427	3,001,708	31,372	125,488	44	19,559	860,596	21,322	938,168
5	995,743	4,978,715	18,063	90,315	45	32,228	1,450,260	79,763	3,589,335
6	1,047,313	6,283,878	48,740	292,440	46	21,995	1,011,770	197,937	9,105,102
7	630,738	4,415,166	19,504	136,528	47	18,447	867,009	18,063	848,961
8	467,487	3,739,896	29,617	236,936	48	20,250	972,000	13,479	646,992
9	510,451	4,594,059	38,501	346,509	49	18,262	894,838	62,913	3,082,737
10	382,437	3,824,370	18,498	184,980	50	331,328	16,566,400	167,961	8,398,050
11	505,097	5,556,067	39,304	432,344	51	17,628	899,028	24,401	1,244,451
12	276,379	3,316,548	15,482	185,784	52	10,424	542,048	36,015	1,872,780
13	336,871	4,379,323	19,150	248,950	53	16,027	849,431	18,446	977,638
14	259,840	3,637,760	29,201	408,814	54	17,612	951,048	28,665	1,547,910
15	166,023	2,490,345	22,573	338,595	55	13,125	721,875	7,387	406,285
16	179,077	2,865,232	39,868	637,888	56	27,281	1,527,736	25,149	1,408,344
17	251,584	4,276,928	19,447	330,599	57	100,473	5,726,961	29,311	1,670,727
18	233,201	4,197,618	20,853	375,354	58	78,593	4,558,394	27,296	1,583,168
19	165,272	3,140,168	27,724	526,756	59	7,141	421,319	13,293	784,287
20	90,174	1,803,480	22,565	451,300	60	4,074	244,440	5,587	335,220
21	235,916	4,954,236	16,179	339,759	61	9,971	608,231	7,794	475,434
22	115,422	2,539,284	50,541	1,111,902	62	16,905	1,048,110	22,015	1,364,930
23	268,394	6,173,062	44,365	1,020,395	63	6,046	380,898	8,450	532,350
24	79,219	1,901,256	37,624	902,976	64	2,877	184,128	5,984	382,976
25	177,107	4,427,675	29,290	732,250	65	10,301	669,565	11,421	742,365
26	71,441	1,857,466	12,854	334,204	66	7,978	526,548	9,771	644,886
27	614,080	16,580,160	62,180	1,678,860	67	147,906	9.909,702	33,340	2,233,780
28	122,002	3,416,056	40,735	1,140,580	68	10.774	732,632	13,591	924,188
29	58,633	1,700,357	20,524	595,196	69	27,687	1,910,403	11,297	779,493
30	102,669	3,080,070	38,663	1,159,890	70	3,280	229,600	45,165	3,161,550
31	56,164	1,741,084	13,916	431,396	71	5,788	410,948	7,911	561,681
32	228,092	7,298,944	202,420	6,477,440	72	20,820	1,499,040	40,492	2,915,424
33	16,539	545,787	29,835	984,555	73	3,458	252,434	28,629	2,089,917
34	64,687	2,199,358	43,971	1,495,014	74	10,804	799,496	9,648	713,952
35	65,391	2,288,685	81,688	2,859,080	75	2,043	153,225	8,202	615,150
36	47,083	1,694,988	23,028	829,008	76	7,750	589,000	37,078	2,817,928
37	20,769	768,453	14,378	531,986	77	43,862	3,377,374	5,992	461,384
38	25,082	953,116	20,551	780,938	78	789	61,542	8,906	694,668
39	80,720	3,148,080	19,985	779,415	79	3,786	299,094	13,085	1,033,715
40	24,337	973,480	29,124	1,164,960	80	3,110	248,800	5,634	450,720
Übertrag	10,157,717	135,955,028	1,322,175	30,772,813	Übertrag	11,361,570	203,244,571	2,487,763	95,077,752

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	11,361,570	203,244,571	2,487,763	95,077,752	Übertrag	11,578,349	223,474,086	2,771,174	122,725,419
81	16,676	1,350,756	9,502	769,662	121	441	53,361	4,336	524,656
82	3,324	272,568	5,244	430,008	122	870	106,140	1,848	225,456
83	50,374	4,181,042	36,965	3,068,095	123	406	49,938	1,951	239,973
84	3,227	271,068	6,037	507,108	124	10,101	1,252,524	3,889	482,236
85	3,276	278,460	2,339	198,815	125	167	20,875	802	100,250
86	2,354	202,444	8,201	705,286	126	1,018	128,268	72,915	9,187,290
87	824	71,688	1,828	159,036	127	628	79,756	3,613	458,851
88	3,298	290,224	5,104	449,152	128	204	26,112	727	93,056
89	26,619	2,369,091	19,537	1,738,793	129	362	46,698	298	38,442
90	1,084	97,560	3,349	301,410	130	757	98,410	1,182	153,660
91	2,552	232,232	4,334	394,394	131	348	45,588	1,422	186,282
92	3,638	334,696	3,997	367,724	132	1,925	254,100	16,983	2,241,756
93	4,902	455,886	4,472	415,896	133	6,284	835,772	664	88,312
94	12,347	1,160,618	9,880	928,720	134	237	31,758	582	77,988
95	799	75,905	2,578	244,910	135	706	95,310	335	45.225
96	4,395	421,920	2,489	238,944	136	96	13,056	701	95,336
97	1,434	139,098	5,677	550,669	137	229	31,373	610	83,570
98	2,613	256,074	4,102	401,996	138	586	80,868	713	98,394
99	8,987	889,713	15,711	1,555,389	139	358	49,762	1,569	218,091
100	1,720	172,000	7,805	780,500	140	15	2,100	1,236	173,040
101	869	87,769	7,127	719,827	141	406	57,246	1,635	230,535
102	2,596	264,792	1,836	187,272	142	71	10,082	109	15,478
103	5,672	584,216	3,073	316,519	143	316	45,188	662	94,666
104	328	34,112	2,749	285,896	144	115	16,560	688	99,072
105	931	97,755	30,511	3,203,655	145	47	6,815	45	6,525
106	11,607	1,230,342	11,072	1,173,632	146	14	2,044	259	37,814
107	26,861	2,874,127	21,307	2,279,849	147	2,806	412,482	463	68,061
108	632	68,256	6,496	701,568	148	762	112,776	271	40,108
109	516	56,244	1,898	206,882	149	6	894	22	3,278
110	2,037	224,070	6,153	676,830	150	4,550	682,500	5,730	859,500
111	743	82,473	2,898	321,678	151	78	11,778	125	18,875
112	568	63,616	1,844	206,528	152	384	58,368	32	4,864
113	2,293	259,109	2,083	235,379	153	493	75,429	43	6,579
114	999	113,886	4,395	501,030	154	87	13,398	469	72,226
115	1,848	212,520	10,347	1,189,905	155	2	310	35	5,425
116	459	53,244	3,735	433,260	156	340	53,040	315	49,140
117	313	36,621	341	39,897	157	13	2,041	240	37,680
118	1,918	226,324	1,232	145,376	158	172	27,176	140	22,120
119	524	62,356	3,383	402,577	159	5	795	17	2,703
120	622	74,640	1,780	213,600	160	2	320	5	800
Übertrag	11,578,349	223,474,086	2,771,174	122,725,419	Übertrag	11,614,756	228,365,097	2,898,855	139,212,732

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	11,614,756	228,365,097	2,898,855	139,212,732	Übertrag	11,616,265	228,616,861	2,899,974	139,395,512
161	19	3,059	261	42,021	181	—	—	—	—
162	8	1,296	146	23,652	182	—	—	—	—
163	1	163	81	13,203	183	—	—	—	—
164	230	37,720	406	66,584	184	—	—	—	—
165	457	75,405	176	29,040	185	—	—	—	—
166	1	166	8	1,328	186	—	—	—	—
167	282	47,094	1	167	187	4	748	—	—
168	3	504	23	3,864	188	—	—	—	—
169	60	10,140	4	676	189	—	—	—	—
170	427	72,590	6	1,020	190	—	—	—	—
171	3	513	—	—	191	—	—	—	—
172	12	2,064	1	172	192	—	—	—	—
173	—	—	1	173	193	31	5,983	—	—
174	1	174	2	348	211	48	10,128	—	—
175	4	700	—	—					
176	1	176	1	176	Beamten-Billette	272,764	5,367,996	—	—
177	—	—	1	177					
178	—	—	—	—	Fahrpost-Stücke über 5 Kg.	—	—	9,033	432,689
179	—	—	1	179					
180	—	—	—	—					
Übertrag	11,616,265	228,616,861	2,899,974	139,395,512	Total	11,889,112	234,001,716	2,909,007	139,828,201

8. Verkehr nach Warengattungen.

	1895	1896	Gegenüber 1895 mehr	Gegenüber 1895 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
a) Verbrauchsmittel				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, sowie Kleie	224,182	251,085	26,903	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate	66,251	56,540	—	4,019
3 Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren		5,692		
4. Kartoffeln	24,516	33,076	8,560	—
5. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	10,193	15,105	4,912	—
6. Obst, frisches		18,994		
7. Obst, gedörrtes	19,332	3,619	8,258	—
8. Südfrüchte, frische und getrocknete		4,977		
9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret	6,704	6,810	106	—
10. Käse und Zieger	16,512	14,857	2,033	—
11. Butter, auch Kunstbutter (Margarin-B.) u. Schweinefett		3,688		
12. Eier	7,366	7,691	325	—
13. Kaffee und Kaffeesurrogate	8,841	8,555	—	286
14. Zucker, raffiniert	34,628	40,729	6,101	—
15. Rohzucker	1,120	1,769	649	—
16. Tabak, roh und fabriziert	2,936	3,783	847	—
II. In flüssigem Zustande	*422,581*	*476,970*	*54,389*	—
17. Milch und Rahm, frisch	24,150	21,338	3,168	—
18. Milch und Rahm, sterilisiert, konserviert und kondensiert		5,980		
19. Wein und gestampfte Weintrauben	81,541	81,649	2,564	—
20. Most (Obstmost)		2,456		
21. Bier	38,782	43,933	5,151	—
22. Mineralwasser	3,130	3,279	149	—
23. Branntwein und Liqueur (exkl. Sprit)	2,717	2,880	163	—
	150,320	*161,515*	*11,195*	—
b) Gebrauchsmittel				
24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat und Effekten)	23,157	21,004	—	2,153
25. Hausrätliche Gegenstände, neue, nicht in andern Tit. genannte, Bücher, Musikinstrumente, Kunstgegenstände u. dgl.	3,324	7,878	4,554	—
	26,481	*28,882*	*2,401*	—
	599,382	**667,367**	**67,985**	—
B. Brennmaterialien:				
26. Brennholz und Holzkohlen	56,370	55,269	—	1,101
27. Torf	5,782	4,230	—	1,552
28. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquettes, Koaks	493,531	504,218	10,687	—
	555,683	**563,717**	**8,034**	—
C. Baumaterialien:				
29. Steine, auch Marmor, rohe (Sp.-T. III)	194,207	184,744	—	9,463
30. Steine, auch Marmor, bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art (Sp.-T. II)	15,438	23,008	7,570	—
31. Steine, gebrannte (Sp.-T. III)	93,042	102,619	9,577	—
32. Schiefer	5,556	5,958	402	—
33. Sand und Kies	56,498	59,834	3,336	—
34. Asphalt	5,663	7,126	1,463	—
35. Cement, Kalk, gebrannter und Gips, gemahlener	143,558	172,660	29,102	—
36. Cement-Platten, -Röhren, -Steine, Cementwaren (Sp.-T. III)	9,813	13,277	3,464	—
37. Gipsdielen, Schilfbretter, Spreutafeln, Holzwollebretter, Korksteine und Korksteinplatten	*	1,670	1,670	—
38. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe	* *	1,582	1,582	—
	523,775	**572,478**	**48,703**	—
Übertrag	**1,678,840**	**1,803,562**	**124,722**	—

* Unter Ordnungsnummer 35 und 36 enthalten.
** " " 34 "

Verkehr nach Warengattungen.

	1895	1896	Gegenüber 1895 mehr	Gegenüber 1895 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,678,840	1,803,562	124,722	—
D. Metallindustrie:				
39. Eisen und Stahl, roh und alt, Eisen- und Stahlabfälle, Erze (Sp.-T. III)	40,397	59,483	19,086	—
40. Eisen und Stahl, façonniert (Art. des Sp.-T. II)	74,344	95,497	21,153	—
41. Schienen und Schwellen samt Zubehör, neu, Bestandteile von Lokomotiven und Wagen	17,517	12,372	—	5,145
42. Eisen- und Stahlwaren (Art. des Sp.-T. I)	33,202	35,862	2,660	—
43. Blei und Zink	9,285	4,322	2,567	—
44. Unedle Metalle, als: Kupfer, Zinn u. dgl.		7,530		
45. Maschinen und Maschinenteile	46.548	54,369	7,821	—
E. Textilindustrie:	221,293	269,435	48,142	—
46. Baumwolle, rohe und Baumwollabfälle (Sp.-T. I)	26,891	24,228	—	2,663
47. Baumwollgarne (inkl. Zwirn), roh, gefärbt und gebleicht	36,325	24,280	—	12,045
48. Baumwollgewebe, rohe, gefärbte und gebleichte, Baumwollwaren aller Art, auch Broderien und Stickereien	21,778	31,962	10,184	—
49. Wolle, roh oder gewaschen, Wollabfälle und Kunstwolle (Sp.-T. I)	3,726	4,982	1,256	—
50. Wollgarne, Wollgewebe und Wollwaren aller Art	7,852	8,107	255	—
51. Flachs, Hanf aller Art, Jute, Ramie, Chinagras, Rhea	4,429	4,985	556	—
52. Garne, Gewebe und Waren von Flachs, Hanf u. dgl.	4,772	5,460	688	—
53. Seidenabfälle, Cocons	430	684	254	—
54. Seide, roh u. gezwirnt, Chappe, Stoffe u. Waren von Seide	12,362	13,012	650	—
F. Gerberei:	118,565	117,700	—	865
55. Felle und Häute	6,409	7,205	796	—
56. Rinde und Lohe	7,182	5,873	—	1,309
57. Gerbstoffe, andere als Rinde	863	957	94	—
58. Leder und Lederwaren	7,707	6,910	—	797
59. Gerbereiabfälle	*	1,480	1,480	—
G. Glas- und Thonfabrikation:	22,161	22,425	264	—
60. Fenster- und Tafelglas (Sp.-T. I)	4,945	5,841	896	—
61. Hohlglaswaren (Sp.-T. II)	10,458	8,594	—	1,864
62. Porzellan- und Thonwaren des Sp.-T. II	6,652	5,383	—	1,269
63. Thonröhren und Thonwaren des Sp.-T. III	4,303	6,681	2,378	—
H. Papierfabrikation:	26,358	26,499	141	—
64. Lumpen, Papierabfälle und altes Papier	19,308	7,257	—	161
65. Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff		11,890		
66. Papier, Karton und Pappen (Klassen A und B)	13,282	13,335	53	—
67. Packpapier und Packpappe des Sp.-T. I	6,440	7,650	1,210	—
I. Strohindustrie:	39,030	40,132	1,102	—
68. Strohwaren aller Art	766	931	165	—
K. Holzindustrie:				
69. Holz, mitteleuropäisches (Bau-, Werk- und Nutzholz), in Blöcken, Stämmen und Stangen (Sp.-T. III)	195,750	84,340	26,213	—
70. Holz, mitteleuropäisches, geschnitten, als: Balken, Bretter, Latten, auch Schwellen (Sp.-T. III)		135,102		
71. Holz, anderes als mitteleuropäisches (Sp.-T. I)		2,521		
72. Parquetteriewaren und grobe Bauschreinerarbeiten	6,172	11,295	5,123	—
73. Holzwaren, grobe, des Sp.-T. III	11,022	4,474	2,310	—
74. Übrige nicht genannte Holzwaren		8,858		
	212,944	246,590	33,646	—
Übertrag	2,319,957	2,527,274	207,317	—

* Unter Ordnungsnummer 108 enthalten.

Verkehr nach Warengattungen.

	1895	1896	Gegenüber 1895 mehr	Gegenüber 1895 weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	2,319,957	2,527,274	207,317	—
L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
75. Erden aller Art (exkl. Farberden)	*	9,732	9,732	—
76. Farberden (Erdfarben)	1,715	2,029	314	—
77. Farbhölzer in Blöcken und Stücken oder gemahlen	1,421	1,256	—	165
78. Sumach	7,616	854	—	995
79. Farben aller Art (exkl. Erdfarben)		5,767		
80. Salzsäure	17,614	4,499	—	370
81. Schwefelsäure		8,668		
82. Andere ätzende Säuren, exkl. flüssige Phosphorsäure in Fässern		4,077		
83. Sprit	8,146	8,897	751	—
84. Soda und Sodalauge, Pottasche	13,621	15,429	1,808	—
85. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. I	17,896	18,560	664	—
86. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. III	* *	2,446	2,446	—
87. Salze anderer Art, nicht besonders genannte	10,110	8,157	—	1,953
88. Schwefel	1,608	1,243	—	365
89. Stärke und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesirup	3,827	4,323	496	—
90. Fette, nicht essbare, Fettwaren, Seifen und Kerzen	12,794	12,165	—	629
91. Teer und Pech des Sp.-T. III		5,080		
92. Harze, Brauerharz, Kolophonium und Pech des Sp.-T. I	6,652	1,497	2,913	—
93. Mineralöle, schwere (Sp.-T. III)		2,988		
94. Mineralöle, andere, als: Petroleum, Naphta, Benzin, Ligroin etc.	30,564	31,516	952	—
95. Öle, vegetabilische	8,429	8,569	140	—
96. Tierhaare aller Art	2,717	1,125	63	—
97. Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Espartogras		1,655		
98. Cichorienwurzeln	* * *	433	433	—
99. Samen und Sämereien aller Art, exkl. Getreide	2,336	2,239	—	97
100. Heu und Stroh, auch Torfstreu	8,633	11,170	2,537	—
101. Ölkuchen und Kraftfuttermittel aller Art	3,783	4,260	477	—
102. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel des A.-T. 14	56,638	35,226	—	4,562
103. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel, andere		16,850		
104. Eis	4,887	8,649	3,762	—
	221,007	239,359	18,352	—
M. Hülfsmittel zum Transport:				
105. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	14 806	5,826	407	—
106. Andere Fahrzeuge		9,387		
107. Leere Gebinde und Emballagen	28,487	33,766	5,279	—
	43,293	48,979	5,686	—
N. Nicht rubrizierte Waren:				
108. Einzelsendungen	10,364	11,868	1,504	—
109. Wagenladungen	18,649	15,715	—	2,934
	29,013	*27,583*	—	*1,430*
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	*49,583*	*65,812*	*16,229*	—
	78,596	93.395	14,799	—
Gesamttotal	2,662,853	2,909.007	246,154	—

* Unter Ordnungsnummer 33 enthalten.
** „ „ 102/103 „
*** „ „ 13 „

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					
										Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	9.27	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	9.23	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	9.34	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	9.38	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	9.17	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	8.90	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	8.83	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	8.45	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	8.54	4. 86	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	8.41	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.06	4. 87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685
1889	564	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.16	5. 00	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685
1890	564	250,947	1,387	180,508	4.45	56.43	8.44	4. 80	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616
1891	567	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	8.47	4. 55	18.01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651
1892	633	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	8.65	4. 32	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522
1893	633	290,934	1,688	186,967	4.33	55.88	8.55	4. 47	18.06	12,585	943	533	17,018	31,079	1,791
1894	662	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	686	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
1896	687	340,614	1,952	203,534	4.18	56.55	8.65	4. 41	17.83	14,225	1,104	549	18,538	34,416	1,765

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 687 Kilometer, sondern auch die Linien Brugg-Basel mit 58 und Koblenz-Stein mit 26 Kilometer. Die absolute und die durchschnittliche Bahnlänge dieses Betriebsnetzes betrug 771 Kilometer.

1. Ausgaben.

1895				1896		
Betriebene Bahnlänge 770 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 771 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
591,345	86	3 77	I. Allgemeine Verwaltung	623,780	32	3.74
2,989,115	15	19 07	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	3,132,453	73	18.78
5,029,634	06	32.07	III. Expeditions- und Zugsdienst	5,338,428	93	32.02
4,832,686	75	30.82	IV. Fahrdienst	5,230,402	19	31.37
2,237.469	53	14 27	V. Verschiedene Ausgaben	2,348,847	57	14 09
15,680,251	35	100	. . . . . Totalausgaben	16.673.912	74	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres zeigt eine Vermehrung um Fr. 993,661. 39 Cts. Der Hauptposten der Vermehrung fällt auf Personalkosten mit etwa Fr. 535,000. —. Der Zugskilometer kostete vergleichsweise:

1894	1895	1896
Fr. 2. 59 Cts.	Fr. 2. 67 Cts.	Fr. 2. 70 Cts.

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

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel erzeigt eine Mehrausgabe von Fr. 32,434. 46 Cts., welche wesentlich durch Personalvermehrung für die sektionsweisen Ertragsberechnungen, Gehaltserhöhungen, vermehrte Druckkosten, eine ausserordentliche Generalversammlung und Vermehrung des Anteils an den Kosten des schweizerischen Eisenbahnverbandes entstanden ist.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Dieser Titel weist eine Mehrausgabe auf von Fr. 143,338. 58 Cts., welche begründet wird mit: Personalvermehrung namentlich für Bahnhofumbauten, Gehaltserhöhungen, Mehrbedarf an Kies wegen umfangreicherer Geleiseregulierung resp. Umbau- und Mehrunterhaltungsarbeiten an Stationsgebäuden, Signaleinrichtungen, Einfriedigungen und Barrieren. Zu bemerken ist, dass für Räumen von Schnee und Eis nahezu Fr. 50,000 weniger als im Vorjahr verausgabt werden mussten.

Die Materialkosten für Erneuerung des Oberbaues, einschliesslich Linie Altstetten-Zug-Luzern, setzen sich wie folgt zusammen:

	Schienen und Befestigungsmittel		Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen		Weichen, Kreuzungen u. Drehscheiben etc.		Total	
	In die Bahn gelegt: Fr. Cts.	Zurückgezogen: Fr. Cts.	In die Bahn gelegt: Fr. Cts.	Zurückgezogen: Fr. Cts.	In die Bahn gelegt: Fr. Cts.	Zurückgezogen: Fr. Cts.	In die Bahn gelegt: Fr. Cts.	Zurückgezogen: Fr. Cts.
Einzelauswechslung . .	189,793. 84	71,425 45	218,376. 44	9,816. 22	24,825. 67	3,422. 76	432,995. 95	84,664. 43
Streckenumbau . . .	383,652. 60	170,251. 30	313,152. 31	37,971. 21	136,174. 39	11,217. 58	832,979. 30	219,440. 09
	573,446. 44	241,676. 75	531,528. 75	47,787. 43	161,000. 06	14,640. 34	1,265,975. 25	304,104. 52
	÷241,676. 75		÷47,787. 43		÷14,640. 34		÷304,104. 52	
	331,769. 69		483,741. 32		146,359. 72		961,870. 73	
hiezu:								
Oberbau-Erneuerungsanteile für fremde Gemeinschaftsbahnhöfe . . .	4,366. 03		3,974. 75		3,936 25		12,277. 03	
	336,135. 72		487,716. 07		150,295. 97		974,147. 76	
abzüglich:								
Oberbau-Erneuerungsanteile fremder Verwaltungen für Gemeinschaftsbahnhöfe . . .	÷20,295. 72		÷23,148. 93		÷24,877 15		÷68,321. 80	
Summe	315,840 —		464,567. 14		125,418. 82		905,825. 96	

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

von Eisenschienen	Profil	II	auf Stahlschienen	Profil	V	und eiserne Schwellen	2395	*m*
„ „	„	III	„ „	„	V	„ „ „	1759	„
„ „	„	S. N. B.	„ „	„	V	„ „ „	6611	„
„ „	„	V	„ „	„	V	„ „ „	12650	„
„ „	„	N. L.	„ „	„	V	„ „ „	71	„
„ „	„	N. L.	„ „	„	V	„ neue Holzschwellen	3301	„
„ „	„	II	„ „	„	V	mit Belassung d. Holzschw.	10	„
„ „	„	II	„ „	„	V	und eiserne Schwellen	104	„
„ „	„	S. N. B.	„ „	„	V	„ „ „	231	„
„ „	„	II	„ „	„	V	„ neue Holzschwellen	59	„
„ „	„	II	„ „	„	V	mit Belassung d. „	277	„
„ „	„	III	„ „	„	V	„ „ „ „	37	„
„ „	„	II	„ Eisenschienen	„	V	und neue Eisenschwellen	95	„
„ „	„	II	„ „	„	V	und mittelg. „	33	„
„ „	„	II	„ „	„	V	m. Belassung d. Holzschw.	54	„
„ „	„	III	„ „	„	V	„ „ „ „	54	„
„ mgt. Stahlschienen	„	V	„ neue Stahlschienen	„	V	und eis. Schwellen	3669	„
„ „ „	„	V	„ „ „	„	V	und neue Holzschwellen	973	„
„ „ „	„	V	„ „ „	„	V	m. Belassung d. Holzschw.	263	„
„ „ „	„	V	„ „ „	„	V	und neue Eisenschwellen	2887	„

Zusammen Haupt- und Nebengeleise inkl. 105 Weichenverbindungen 35,533 *m*

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

Schienen vom Normalprofil V	781,788 *m*	Geleise	= 87.3 %
Schienen von andern Profilen	114,172 *m*	„	= 12,7 %

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

Stahlschienen	727,686 *m*	= 93.1 %
Eisenschienen	54,102 *m*	= 6.9 %

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betrugen am Ende des Berichtsjahres 461,748 *m* = 51.53 %.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 308,794. 87 Cts., welche wesentlich durch Personalvermehrung und Gehaltserhöhungen entstanden ist. Auch verursachte grösserer Gaskonsum auf den Bahnhöfen und stärkerer Unterhalt und Ersatz des Stationsinventars vermehrte Kosten.

IV. Fahrdienst. Dieser Titel figuriert mit einer Mehrausgabe von Fr. 397,715. 44 Cts. Etwa die Hälfte dieser Mehrausgabe kann man auf Rechnung einer Vermehrung der Fahrleistungen setzen, wie folgende Gegenüberstellung zeigt:

	1895	**1896**	**Mehr**
	km	*km*	*km*
Streckendienst	6,357,702	6,620,364	262,662
Rangierdienst	1,114,410	1,093,842	—20,568
Total	7,472,112	7,714,206	+242,094

Entsprechend dieser Mehrleistung waren Personal- und Materialkosten grösser. Auch ist der Durchschnittsverbrauch an Brennmaterial per Lokomotivkilometer-Einheit abermals gestiegen aus den nämlichen Ursachen, welche im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnt worden sind. An der Vermehrung der Kosten des Traktionsdienstes partizipieren sodann Gehaltserhöhungen.

V. Verschiedene Ausgaben. Wesentliche Mehrausgaben unter diesem Titel ergeben sich mit Fr. 220,575. 21 Cts. auf Kapitel V A 3 „Miete für Rollmaterial“, welchem Mehraufwand indessen unter Kapitel III 1 c der „Verschiedenen Einnahmen“ auch eine etwelche Mehreinnahme für Leistungen unserer Wagen auf fremden Bahnen gegenübersteht; ferner mit Fr. 33,157. 33 Cts. auf Kapitel V C 6 „Steuern und Abgaben“, hauptsächlich verursacht durch die im Berichtsjahre zur Erhebung gelangte, von uns bestrittene Mietwertsteuer der Stadt Zürich für die Jahre 1893 bis 1895 und endlich mit Fr. 73,733. 37 Cts. auf Kapitel V C 7 „Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse“ infolge der im Berichtsjahr vorgenommenen allgemeinen Gehaltsregulierung, bezw. der damit zusammenhängenden Einzahlung der Erhöhungsbetreffnisse für drei Monate und der aus den erhöhten Gehalten resultierenden vermehrten ordentlichen Einlagen der Mitglieder in diese Kasse.

Eine Minderausgabe von Fr. 11,964. 13 Cts. ergiebt sich auf Kapitel V C 3 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“. Dabei ist zu bemerken, dass der die regelmässige Quote der Betriebsrechnung von Fr. 75,000. — übersteigende Ausgabenbetrag dieses Kapitels unter Ziffer 7 der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendung aus dem „Versicherungsfonds“ wieder in Einnahme gebracht ist (vide Spezifikation der „Zuschüsse der Spezialfonds“ auf pag. 75/76 des Berichtes).

Die unter gleichem Kapitel als „Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung“ eingestellten Fr. 102,789. 61 Cts. betreffen die in Abschnitt II bereits erwähnten Nettoanteile der Nordostbahn an die von der Jura-Simplonbahn laut Abrechnungen III—V ausgerichteten weiteren Haftpflichtentschädigungen aus den Unfällen bei Mönchenstein und Zollikofen; die unter dem gleichen Ausgabentitel als Verwendung aus dem Versicherungsfonds bezeichneten Fr. 14,429. 67 Cts. betreffen mit Fr. 9,429. 67 Cts. den herwärtigen Anteil an den erlaufenen Kosten von Fr. 26,828. 65 Cts. aus dem Haftpflichtfall des am 18. Januar 1894 auf dem Bahnhof Aarau verunglückten Joseph Bommer von Romanshorn, sowie einen auf Rechnung des eben genannten Fonds ausgerichteten Zuschuss von Fr. 5000. — an die Krankenkasse der Nordostbahn-Arbeiter. Diese sämtlichen Beträge werden in der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuschüsse aus den bezeichneten Fonds indes wieder in Einnahme gebracht (vide Spezifikation der Zuschüsse der Spezialfonds pag. 75/76 des Berichtes).

Die Veränderungen der übrigen Kapitel gegenüber dem Vorjahr sind unbedeutend.

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

	1895	1896
Übertrag vom Vorjahr	108 Fälle	160 Fälle
Neu hier angebracht	2,212 „	2,206 „
Von fremden Bahnen überwiesen	838 „	868 „
Total	3,158 Fälle	3,234 Fälle
Erledigt wurden im Berichtsjahre	2,998 „	3,087 „
Unerledigt blieben	160 Fälle	147 Fälle

Die von der Nordostbahn teils an die Reklamanten, teils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V C 4 beziffern sich auf	Fr. 49,562. 22 Cts.	Fr. 63,032. 58 Cts.
Davon sind abzurechnen an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös von beschädigten und unbezogenen Gütern	„ 15,672. 76 „	„ 34,834. 10 „
Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von . . .	Fr. 33,889. 46 Cts.	Fr. 28,198. 48 Cts.
gegenüber der reklamierten Summe von	Fr. 143,845. — Cts.	Fr. 151,355. — Cts.
An Bruttoausgaben partizipieren:		
a) Gänzlicher Verlust	Fr. 11,293. 86 Cts.	Fr. 10,713. 24 Cts.
b) Beschädigungen	„ 29,406. 97 „	„ 45,939. 68 „
c) Verspätungen	„ 8,861. 39 „	„ 6,379. 66 „
	Fr. 49,562. 22 Cts.	Fr. 63,032. 58 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

a) Getreide	Fr.	2,076. 70	Cts.	Fr.	4,488. 09	Cts.
b) Mehl	„	2,925. 04	„	„	1,558. 21	„
c) Wein	„	7,765. 12	„	„	4,436. 78	„
d) Sprit und Öl	„	3,331. 47	„	„	3,626. 28	„
e) Kolonialwaren	„	7,115. 54	„	„	8,040. 55	„
f) Eisenwaren	„	4,653. 68	„	„	4,314. 36	„
g) Baumwollwaren	„	11,749. 59	„	„	24,453. 14	„
h) Holzwaren	„	2,601. 29	„	„	4,877. 91	„
i) Glaswaren	„	1,404. 89	„	„	2,502. 10	„
k) Diverse	„	5,572. 20	„	„	4,286. 51	„
Personenverkehr	„	366. 70	„	„	448. 65	„
	Fr.	49,562. 22	Cts.	Fr.	63,032. 58	Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahre wurden 6 Personenzugslokomotiven der Serie $A^{2\,T}$ Compound (Nr. 75 – 80) und 4 Rangierlokomotiven der Serie F^{3} (Nr. 458—461) dem Betriebe übergeben, dagegen zwei — grössere Reparaturen nicht mehr lohnende — Lokomotiven der Serie A^{3} (Nr. 151 und 153), zu Lasten des Erneuerungsfonds abzüglich des Altmaterialwertes vom Konto „Rollmaterial“ abgeschrieben; es waren somit zu Ende des Berichtsjahres 212 Stücke vorhanden, d. h. 8 Stücke mehr als im Vorjahr.

Leistungen. Von diesen Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 176 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 158, wovon 128 im Strecken- und 30 im Rangierdienst. Jene 176 Lokomotiven haben im ganzen 7,714,206 Kilometer, nämlich im Fahrdienst*) 6,620,364 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 Kilometer berechnet) 1,093,842 zurückgelegt. (1895: 7,472,112 Kilometer, wovon 6,357,702 im Fahr- und 1,114,410 im Rangierdienst.)

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 17 Lokomotiven.

*) Die durch Lokomotiven der V. S. B. in den Arlbergschnellzügen ausgeführten Kilometer (29,692) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso nicht 9 Vorspann-Kilometer, die durch eine Lokomotive der Centralbahn auf der Nordostbahn zurückgelegt worden sind.

Von den eigenen Lokomotiven ausgeführte Fahrkilometer im Jahre 1896.

	Sektionen	Fahrplanmässige Züge			Extrazüge		Total der Zugskilometer	Vorspann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-transport-Kilometer	Leer-fahrten-Kilometer	Total der Kilometer
		Schnell- und Personenzugs-Kilometer	Güterzüge mit Personenbeförderung Kilometer	Güterzüge Kilometer	Schnell- u. Personenzugs-Kilometer	Güterzüge Kilometer						
1	Romanshorn-Zürich-Aarau-Rorschach-Konstanz, Turgi-Waldshut . .	1,383,153	259,556	290,423	5,228	182,394	2,120,754	224,980	2,345,734	11,611	40,675	2,398,020
2	Winterthur-Schaffhausen . . .	153,720	9,660	9,660	652	3,159	176,851	2,410	179,261	—	2,013	181,274
3	Örlikon-Bülach, Oberglatt-Niederweningen	120,510	12,684	—	472	8,936	142,602	1,521	144,123	—	180	144,303
4	Winterthur-Bülach-Koblenz . .	225,168	11,343	83,435	532	6,710	327,188	13,237	340,425	—	258	340,683
5	Zürich-Richtersweil-Glarus . .	*383,300	28,404	148,436	3,780	18,173	*582,093	18,650	*600,743	—	1,462	*602,205
6	Glarus-Linthal	52,272	2,880	7,200	134	584	63,070	3,716	66,786	—	3,932	70,718
7	Effretikon-Wetzikon-Hinweil . .	87,536	—	14,720	—	151	102,407	753	103,160	—	741	103,901
8	Winterthur-Singen-Konstanz . .	284,212	34,864	87,760	224	55,631	462,691	22,332	485,023	—	573	485,596
9	Sulgen-Gossau	68,654	14,006	—	50	121	82,831	229	83,060	—	106	83,166
10	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	73,388	1,524	—	114	443	75,469	2,424	77,893	—	251	78,144
11	Effretikon-Seebach-Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau	171,382	21,474	26,198	40	510	219,604	5,357	224,961	—	346	225,307
12	Zürich-Zug-Luzern	442,664	—	139,740	1,443	26,384	610,231	32,941	643,172	—	3,085	646,257
13	Zürich-Meilen-Rapperswil . . .	217,440	—	44,496	2,956	11,555	276,447	8,317	284,764	—	372	285,136
14	Etzweilen-Schaffhausen	62,220	12,444	10,540	25	—	85,229	—	85,229	—	136	85,365
	Total eigenes Netz	3,725,619	408,839	862,608	15,650	314,751	5,327,467	336,867	5,664,334	11,611	54,130	5,730,075
	Brugg-Basel	281,114	67,173	254,095	5,018	90,811	698,211	57,766	755,977	—	241	756,218
	Koblenz-Stein	76,509	19,127	16,200	—	1,289	113,125	2,665	115,790	—	—	115,790
	Total Bötzbergbahn	357,623	86,300	270,295	5,018	92,100	811,336	60,431	871,767	—	241	872,008
	Gesamt-Total	***4,083,242**	**495,139**	**1,132,903**	**20,668**	**406,851**	***6,138,803**	**397,298**	***6,536,101**	**11,611**	**54,371**	***6,602,083**
	Führung der Arlbergzüge auf Teilstrecke der V. S. B. . .	14,760			—		14,760	—	14,760	—	—	14,760
	Aushülfe an schweiz. Bahnen .	1,272			1,197		2,469	616	3,085	—	436	3,521
	Total 1896	*5,727,316			428,716		*6,156,032	397,914	*6,553,946	11,611	54,807	*6,620,364
	Total 1895	5,459,504			404,526		5,864,030	433,430	6,297,460	12,805	47,437	6,357,702
	plus . 1896	267,812			24,190		292,002	—	256,486	—	7,370	262,662
	minus . 1896	—			—		—	35,516	—	1,194	—	—

* Siehe Bemerkung auf vorstehender Seite.

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

		1895		1896
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr.	64,942,770	Kgr.	71,077,485
„ „ Tannenholz	Ster	1,633	Ster	1761,5
Totalverbrauch (1 Ster Tannenholz zu 400 Kgr. Steinkohlen berechnet)	Kgr.	65,595,970	Kgr.	71,782,085
Verbrauch an Schmiermaterial . . .	„	116,967	„	130,072,5
Kosten des Brennmaterials	Fr.	1,656,327. 49 Cts.	Fr.	1,817,357. 26 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„	2. 52 „	„	2. 53 „
„ „ Schmiermaterials . . .	„	48,260. 13 „	„	52,482. 59 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	Cts.	41,26	Cts.	40,34
„ „ Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand .	Fr.	80,777. 04 Cts.	Fr.	82,837. 98 Cts.
Erneuerungs- und Reparaturkosten . .	„	515,912. 37 „*	„	607,045. 09 „*
Totalkosten	„	2,301,277. 03 „*	„	2,559,722. 92 „*

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

		1895		1896
Verbrauch an Brennmaterial . . .	Kgr.	7,684,950	Kgr.	8,201,700
„ „ Schmiermaterial . . .	„	20,367	„	20,121
Kosten des Brennmaterials	Fr.	194,048. 38 Cts.	Fr.	207,648. 18 Cts.
„ „ Schmiermaterials . . .	„	8,403. 35 „	„	8,118. 56 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand .	„	10,189. 38 „	„	10,199. 28 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten . .	„	67,165. 81 „*	„	68,890. 96 „*
Totalkosten	„	279,806. 92 „*	„	294,856. 98 „*

Wagen. Bestand. Personenwagen. Zu Ende des Berichtsjahres war der Bestand der gleiche wie im Vorjahr, nämlich:

578 Stück mit 1335 Achsen und 24,304 Sitzplätzen.

*) In diesen Summen sind die zum Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfcylindern, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 81,718. 54 Cts. (1895: Fr. 61,529. 30 Cts.) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 35,732. 04 Cts., welche zur Abschreibung der zwei ausrangierten Lokomotiven aufgewendet wurden.

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurden 7 gedeckte und 6 offene alte und ausrangierte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen 10 Gepäckwagen der Serie F (Nr. 2101—2110) und 50 gedeckte Eilgutwagen der Serie G^{RI} (Nr. 2421—2470) dem Betrieb übergeben; es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2949 Stück mit 5900 Achsen und einer Tragfähigkeit von 33,700 Tonnen.
1895: 2902 „ „ 5806 „ „ „ „ „ 33,150 „

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) auf eigenen Linien:

	1895.		1896.	
Personenwagen	39,162,883		41,396,329	
Gepäck- und Güterwagen . .	26,604,378	65,767,261	28,028,438	69,424,767
b) auf fremden Bahnen:				
Personenwagen . . .	5,130,646		6,178,888	
Gepäck- und Güterwagen . .	42,811,290	47,941,936	46,457,668	52,636,556
Total:		113,709,197		122,061,323
2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:				
Personenwagen	7,932,158		8,495,922	
Gepäck- und Güterwagen . .	64,571,287		70,984,145	
Schweizerische Bahnpostwagen .	6,581,170	79,084,615	6,781,321	86,261,388
3. Von Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn:		144,851,876		155,686,155

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Betriebsjahre auf 20,393,5 Kgr., wofür Fr. 4,852. 08 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 19,538,5 Kgr. mit einer Ausgabe von Fr. 4,362. 43 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 7634 Achsenkilometer zurückgelegt (1895 : 7414).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 528,135. 12 Cts. (1895 : Fr. 486,727. 28 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 812. 11 Cts. (1895: Fr. 7,847. 28 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Güterwagen verwendeten Fr. 41,712. — Cts. (1895 : Fr. 122,304. 29 Cts.), sowie die für neue Installationen verausgabten Fr. 11,966. 58 Cts.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst						Rangierdienst	
	A^2, A^{2T} und B^{2T}	A^3 u. A^{3T}	B^{3T}, C^{2T} u. C^{3T}	E^2 u. F^3	Total 1895	Total 1896	1895	1896
a) Stand und Leistungen.								
Zahl der Lokomotiven . .	87	32	54	9	174	182	30	30
Zurückgelegte Wegstrecke								
mit Bahnzügen . . . . . Km.	3,242,638	1,443,159	1,755,260	112,889	6,297,485	6,553,946		
im Materialtransport . . . . „	1,172	1,329	7,582	1,528	12,805	11,611		
in Leerfahrten . . . . . „	23,599	4,343	23,463	3,402	47,412	54,807		
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	3,267,409	1,448,831	1,786,305	117,819	6,357,702	6,620,364	836,970	845,676
„ „ Rangierkilom. der Zugslokom.	122.358	32,208	81,858	11,742	—	—	277,440	248,166
Total Lokomotivkilometer:	3,389,767	1,481,039	1,868,163	129,561	—	—	1,114,410	1,093,842
Im täglichen Durchschnitt								
Fahrkilometer 1896	8,927.1	3,958.5	4,880.6	321.9		18,088.3		2,988.6
Fahrkilometer 1895	8,705.3	3,811.4	4,579.5	322.1	17,418.1		3,053.2	
Beförderte Wagenachsenkilometer . . .	60,499,554	37,018,410	55,855,648	1,496,537	**144,037,017	**154,870,149		
per Fahrkilometer . . . 1896	18.51	25.55	31.26	12.70		***23.393		
per Fahrkilometer . . . 1895	17.70	24.55	31.26	11.69	***22,704			
b) Kosten des Brennmaterials.								
Verbrauch im ganzen . . . . Kg.	29,427,400	17,220,098	21,660,024	881,013	62,853,158	69,188,535	*10,427,762	*10,795,250
Verbrauch per Lokomotivkilometer 1896	9.0063	11,8855	12.1256	7.4777		10.4508		9.8691
exkl. Rangierkilometer ... Kg. 1895	8.4256	11.0621	11.8511	7.5057	9.8861		9.3572	
Kosten im ganzen . . . . . Fr.	745,034.04	435,973.24	548,382.05	22,305.22	1,587,070.25	1,751,694.55	*263,305.62	*273,310.89
„ per Lokomotivkilometer 1896	22.8019	30.0913	30.6992	18.9317		26,4591		24.9863
exkl. Rangierkilometer ... Cts. 1895	21.2750	27.9324	29.9246	18.9522	24.9629		23.6273	
c) Übrige Unterhaltskosten.								
Verbrauch an Schmiermaterial ... Kg.	55,272	29,669	38,454	1977,5	112,078	125.372,5	*25,256	*24,821
„ per Lokomotivkilometer 1896	0.016916	0.020478	0.021527	0.016784		0.018937		0.022691
exkl. Rangierkil. ... Kg. 1895	0.016527	0.018383	0.019298	0.014737	0.017629		0.018276	
Kosten des Schmiermaterials . . Fr.	22,301.54	11,971.06	15,515.70	797.90	46,242.95	50,586.20	*10,420.53	*10,014.95
„ per Lokomotivkilometer 1896	0.6825	0.8262	0.8685	0.6772		0.7641		0.9155
exkl. Rangierkil. ... Cts. 1895	0.6819	0.7585	0.7962	0.6080	0.7273		0.9350	
Kosten für Beleuchtung, Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand . . Fr.	39,406.62	17,473.64	21,543.75	1,420.96	77,399.46	79,844.97	*13,566.96	*13,192.29
Kosten für Brenn-, Schmier-, Beleuchtungs- und Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand . . . . . Fr.	806,742.20	465,417.94	585,441.50	24,524.08	1,710,712.66	1,882,125.72	*287,293.11	*296,518.13
„ per Lokomotivkilometer 1896	24.690	32.123	32.773	20.815		28.429		27.107
exkl. Rangierkil. ... Cts. 1895	23.174	29.908	31.938	20.777	26.906		25,779	
„ per Wagenachsenkilometer 1896	1.333	1.257	1.048	1.638		1.215		
... Cts. 1895	1.309	1.218	1.021	1.776	1.187			
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender ... Fr.	258.680.56	136,346.16	180,563.87	9513.87	494,228.12	585,104.46	*88,850.06	*90,831.59
Kosten per Lokomotivkilometer 1896	7.9170	9.4107	10.1082	8.0749		8.8379		8.3039
exkl. Rangierkil. ... Cts. 1895	7.5322	7.5164	8.4284	8.0339	7.7737		7.9728	
d) Total.								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen ... Fr.	1,065,422.76	601,764.10	766,005.37	34,037.95	2,204,940.78	2,467,230.18	*376,143.17	*387,349.72
per Lokomotivkilometer exkl. 1896	32.60	41.53	42.88	28.89		37,26		35.41
Rangierkilometer ... Cts. 1895	30.70	37.42	40.36	28.81	34.67		33.75	
per Wagenachsenkil. ... Cts. 1896	1.76	1.62	1.37	2.27		1.59	Für jeden einzelnen Tag:	
per Wagenachsenkil. ... Cts. 1895	1.73	1.52	1.29	2.46	1.53		Fr. 1030.53	Fr. 1058.33

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

** In diesen Ziffern sind die durch V.-S.-B.-Lokomotiven beförderten Wagenachsenkilometer: 1895 = 814,859; 1896 = 816,006 *nicht* inbegriffen.

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

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen: achträdrige	sechsrädrige	vierrädrige	Total	Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen im einzelnen: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im ganzen	Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert: Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im ganzen	per Bahnkilometer	per Achsenkilometer
										Tonnen				
1896	49	81	448	578	1335	1,237	7,318	15,749	24,304	19,152,047	242,086,985	261,239,032	339,271	5.236
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

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten im ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	per Achsenkilometer: Schmiere	Ausgaben	Putzen, Heizen und Beleuchtung: Ausgaben für Material	Kosten per Achsenkilometer
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1896	47,575,217	229,421.83	0.482	2.12	49,892,251	6,535,5	1,554.93	0.1309	0.0031	83,516.77	0.167
1895	44,293,529	211,719.89	0.478	2.2451	47,095,041	6,352	1,418.24	0.1348	0.0030	81,801.13	0.173

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.

Betriebsjahr	Anzahl: Gepäckwagen vierrädrige	Güterwagen sechsrädrige	Güterwagen vierrädrige	Totalzahl der Wagen	Totalzahl der Achsen	Tragkraft d. sämtl. Gepäck- u. Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert: Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast im ganzen	per Bahnkilomtr.	per Achsenkilometer
						Tonnen			Tonnen				
1896	91	2	2,856	2,949	5,900	33,700	3.2564	5.7118	180,986,207	269,944,197	450,930,404	585,624	4.262
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

B. Unterhaltskosten.

Betriebsjahr	Achsenkilom. der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremd. Bahnen	Reparaturkosten im ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	Achsenkilom. der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials: Material	Ausgaben für Material	Betreffnis per Achsenkilom.: Schmiere	Ausgaben
		Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1896	74,486,106	298,713.29	0.401	1.79	105,793,904	13,858	3,297.15	0.1309	0.0031
1895	69,415,668	275,007.39	0.396	2.134	97,756,835	13,186.5	2,944.19	0.1348	0.0030

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.			1894	1895	1896
Während des ganzen Jahres betriebene Länge 1894: 746 Kilometer im Durchschnitt. 1895: 770 „ „ „ 1896: 771 „ „ „					
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer . . .	Fr.	18,867.36	20,363.96	21,626.35
	„ Zugskilometer . . .	„	2.59	2.67	2.70
	„ Nutzkilometer . . .	„	2.42	2.49	2.54
	„ Lokomotivkilometer .	„	2.39	2.46	2.52
	„ Wagenachskilometer .	Cts.	10.28	10.82	10.71
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer . . .	Fr.	744.35	767.98	809.05
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . .	„ „ . . .	„	3,598.12	3,881.97	4,062.85
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „ . . .	„	6,288.18	6,531.99	6,924.03
IV. Fahrdienst:					
Im ganzen	„ Bahnkilometer . . .	„	5,919.65	6,276.22	6,783.92
	„ Zugskilometer . . .	Cts.	81.32	82.41	84.79
	„ Nutzkilometer . . .	„	76.06	76.74	79.80
	„ Lokomotivkilometer .	„	75.22	76.01	79.00
	„ Wagenachskilometer .	„	3.23	3.34	3.35
A. Personal	„ Zugskilometer . . .	„	25.41	25.53	26.47
	„ Nutzkilometer . . .	„	23.76	23.77	24.91
	„ Lokomotivkilometer .	„	23.50	23.54	24.66
	„ Wagenachskilometer .	„	1.01	1.03	1.05
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Zugskilometer . . .	„	34.17	35.54	36.75
	„ Nutzkilometer . . .	„	31.96	33.10	34.59
	„ Lokomotivkilometer .	„	31.61	32.78	34.24
	„ Wagenachskilometer .	„	1.36	1.44	1.45
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Zugskilometer . . .	„	21.22	20.73	20.97
	„ Nutzkilometer . . .	„	19.85	19.31	19.73
	„ Lokomotivkilometer .	„	19.63	19.13	19.54
	„ Wagenachskilometer .	„	0.84	0.84	0.83
D. Sonstige Ausgaben	„ Zugskilometer . . .	„	0.52	0.61	0.60
	„ Nutzkilometer . . .	„	0.49	0.56	0.57
	„ Lokomotivkilometer .	„	0.48	0.56	0.56
	„ Wagenachskilometer .	„	0.02	0.03	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer . . .	Fr.	2,317.06	2,905.80	3,046.50

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 72 und 73). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung teils undurchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den früheren Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werdent müssen:

			1894	1895	1896
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. *b.* Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer	Fr.	928.45	1,006.98	1,009.07
	„ Nutzkilometer	Cts.	11.93	12.31	11.87
	„ Lokomotivkilometer	„	11.80	12.20	11.75
	„ Wagenachskilometer	„	0.51	0.53	0.49
IV. Fahrdienst. C. *b.* Erneuerung des Rollmaterials	„ Bahnkilometer	Fr.	310.73	279.88	223.01
	„ Nutzkilometer	Cts.	3.99	3.42	2.62
	„ Lokomotivkilometer	„	3.95	3.39	2.59
	„ Wagenachskilometer	„	0.17	0.15	0.11
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse) .	„ Bahnkilometer	Fr.	1,460.94	1,503.19	1,782.92
	„ Nutzkilometer	Cts.	18.77	18.38	20.97
	„ Lokomotivkilometer	„	18.56	18.20	20.77
	„ Wagenachskilometer	„	0.79	0.80	0.88
C. Sonstige Ausgaben. (Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung und aus Versicherungsfonds.)	„ Bahnkilometer	Fr.	—	408.49	152.03
	„ Nutzkilometer	Cts.	—	4.99	1.79
	„ Lokomotivkilometer	„	—	4.94	1.77
	„ Wagenachskilometer	„	—	0.21	0.08
Im ganzen	„ Bahnkilometer	Fr.	2,700.12	3,198.54	3,167.03
	„ Nutzkilometer	Cts.	34.69	39.10	37.25
	„ Lokomotivkilometer	„	34.31	38.73	36.88
	„ Wagenachskilometer	„	1.47	1.69	1.56

		1894	1895	1896
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	Kilometer	746	770	771
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen	Bahnkilometer	4.1215	3.9487	3.7379
„ „ „ „	Personenwagenachsen	7.4088	6.8769	6.4806
„ „ „ „	Gepäck- und Güterwagenachsen	31.6906	29.8154	28.277
„ „ „ „ im ganzen .	Wagenachsen	39.0994	36.4923	34.757
„ „ „ „	Sitzplätze	134.5801	124.6359	117.980
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	179.1049	170.231	161.480
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.2426	0.253	0.267
„ „ „ „	Personenwagenachsen	1.7976	1.711	1.733
„ „ „ „	Gepäck- und Güterwagenachsen	7.689	7.550	7.564
„ „ „ „ im ganzen	Wagenachsen	9.486	9.292	9.298
„ „ „ „	Sitzplätze	32.652	31.616	31.564
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	43.455	43.110	43.201
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	18.164	18.154	18.205
„ „ Gepäck- und Güterwagenachse fallen	Tonnen Tragkraft	5.6516	5.709	5.710
b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:				
1. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.				
Auf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt	per Jahr Km.	38,208	38,319	37,448
	„ Tag „	104.68	104.99	102.31
Im Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	„ Jahr „	44,476	44,773	45,345
	„ Tag	121.85	123	123.89
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	„ Jahr „	52,891	51,689	51,722
	„ Tag „	144.90	142	141.31
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt	„ Jahr „	36,029	37,147	36,462
	„ Tag „	96.24	102	99.62
2. Fahrdienstlokomotiven.				
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug		23.22	22.703	23.44
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . .	Centimes	8.56	7.77	8.83
„ Zugskilometer	„	9.25	8.42	9.50
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.36	0.34	0.37
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer . . .	Kilogr.	9.5151	9.8861	10.4508
„ Zugskilometer	„	10.2867	10.7182	11.2392
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.4106	0.4364	0.4467
„ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer . . .	„	0.0164	0.0176	0.0189
„ Zugskilometer	„	0.0177	0.0191	0.0203
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	0.0007	0.0007	0.0008
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer . . .	Centimes	23.896	24.962	26.459
„ Zugskilometer	„	25.834	27.064	28.455
„ Wagenachsenkilometer . . .	„	1.0313	1.1019	1.1310

		1894	1895	1896
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer	Centimes	0.6859	0.7273	0.7611
„ Zugskilometer	„	0.7415	0.7886	0.8217
„ „ Putzmaterials „ Lokomotivkilometer	„	1.218	1.216	1.206
„ Zugskilometer	„	1.317	1.319	1.297
„ für Reparaturen, sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:				
per Bahnkilometer	Franken	2,704.30	2,863.56	3,204.19
„ Lokomotivkilometer	Centimes	34.36	34.67	37.26
„ Zugskilometer	„	37.14	37.60	40.07
„ Wagenachsenkilometer	„	1.48	1.53	1.59
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:				
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen	Kilometer	16,241	15,714	16,845
und zwar jede Personenwagenachse	„	33,395	33,030	35,637
„ Gepäck- und Güterwagenachse	„	12,299	11,775	12,601
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von:				
Personenwagenachsen	„	160.03	167.56	177.04
Gepäck-, Güter- und Bahnpostwagenachsen	„	342.42	347.83	375.39
Gesamtwagenachsen	„	502.46	515.39	552.43
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen				
auf Nordostbahnwagen	Prozente	45.90	45.40	44.59
„ fremde Wagen	„	54.09	54.59	55.04
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer	Centimes	0.0029	0.0030	0.0031
Reparaturkosten per Bahnkilometer	Franken	581.58	632.11	685.89
„ Wagenachse Ende Jahr	„	61.30	68.02	72.88
„ Wagenachsenkilometer	Centimes	0.373	0.428	0.432
d) Ausnützung der Wagen:				
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt	Prozente	28.61	27.98	28.11
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	Prozente	34.28	34.34	46.50

3. Chronologische Vergleichung

der

Betriebs - Ausgaben.

3. Chronologische Vergleichung

Betriebs-jahr	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugsdienst		
		Personal	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbauerneuerung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1878	536	812	162	974	1,467	869	586	86	3,008	5,302	487	5,789
1879	549	727	121	848	1,339	1,059	280 [1]	59	2,737	4,753	464	5,217
1880	607	615	122	737	1,172	1,039	481 [1]	49	2,741	4,173	409	4,582
1881	688	556	90	646	1,118	1,026	168 [1]	46	2,358	3,762	352	4,114
1882	689	540	91	631	1,126	1,145	360 [1]	58	2,689	3,910	401	4,311
1883	689	552	106	658	1,165	1,262	309 [1]	55	2,791	4,014	411	4,425
1884	689	556	93	649	1,163	800	928	68	2,959	3,785	403	4,188
1885	689	560	103	663	1,150	749	948	60	2,907	3,830	429	4,259
1886	689	557	98	655	1,159	807	911	57	2,934	3,932	454	4,386
1887	689	565	94	659	1,158	824	945	61	2,988	3,999	487	4,486
1888	689	575	112	687	1,159	938	802	60	2,959	4,190	461	4,651
1889	689	552	105	657	1,166	1,001	955	63	3,185	4,319	491	4,810
1890	689	597	108	705	1,254	1,075	968	73	3,370	4,647	550	5,197
1891	692	605	107	712	1,420	1,103	1,116	86	3,725	5,150	598	5,748
1892	702	595	101	696	1,434	1,202	1,194	90	3,920	5,302	595	5,897
1893	717	618	115	733	1,423	1,327	1,155	89	3,994	5,376	630	6,006
1894	746	620	124	744	1,456	1,115	929	98	3,598	5,655	633	6,288
1895	770	651	117	768	1,502	1,263	1,007	110	3,882	5,807	725	6,532
1896	771	680	129	809	1,606	1,333	1,009	114	4,062	6,187	737	6,924

Bemerkungen:

[1]) 1879—1883 Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien in der Rubrik „Unterhalt der Bahn" inbegriffen.

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

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

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

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben-Betreffnis per	
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				Im ganzen		
Personal	Material-verbrauch	Unterhalt des Roll-materials	Erneuerung des Roll-materials	Sonstige Aus-gaben	Total	Pacht- und Mietzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend-ungen aus Spezial-fonds	Total		Loko-motiv-kilometer	Wagen-achs-kilometer
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1,464	1,554	1,237	— [2]	8	4,263	1,054 [3]	313	26	1,393	15,427	2,81	10,08
1,243	1,383	1,191	— [2]	15	3,832	1,041 [3]	222	118	1,381	14,015	2,70	9,84
1,127	1,230	1,023	41 [2]	4	3,425	1,129 [3]	201	23	1,353	12,838	2,52	9,24
1,035	1,077	963	90 [2]	11	3,176	926 [3]	205	24	1,155	11,449	2,45	9,45
1,086	1,174	1,177	159 [2]	11	3,607	1,065 [3]	225	29	1,319	12,557	2,56	9,80
1,160	1,276	1,190	98 [2]	14	3,738	1,139 [3]	300	18	1,457	13,069	2,54	9,81
1,123	1,205	1,053	212	18	3,611	1,123 [3]	217	57	1,397	12,803	2,52	9,96
1,157	1,220	1,214	470	19	4,080	1,505 [3]	247	77	1,829	13,738	2,64	10,49
1,189	1,309	1,214	737	19	4,468	1.592 [3]	230	63	1,885	14,328	2,59	10,41
1,238	1,370	1,200	593	22	4,423	1,033	238	75	1,346	13,902	2,43	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,633	2,42	9,62
1,357	1,733	1,112	789	21	5,012	1,198	501	75	1,774	15,438	2,45	9,74
1,480	2,120	1,218	631	30	5,479	1,296	728	139	2,163	16,914	2,52	10,15
1,609	2,394	1,276	722	37	6,038	1,358	652	238	2,248	18,471	2,58	10,71
1,684	2,462	1,345	595	50	6,136	1,299	834	212	2,345	18,994	2,58	11,15
1,778	2,377	1,471	794	42	6,462	1,445	814	2	2,261	19,456	2,54	10,92
1,850	2,487	1,234	311	38	5,920	1,461	856	—	2,317	18,867	2,39	10,28
1,944	2,707	1,299	280	46	6,276	1,503	994	409	2,906	20,364	2,46	10,82
2,118	2,940	1,455	223	48	6,784	1,783	1,112	152	3,047	21,626	2,52	10,71

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1895		1896		Mehr resp. weniger gegenüber 1895	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	22,315,876	96	23,643,585	27	+ 1,327,708	31
Verschiedene Einnahmen	1,145,399	70	1,212,644	37	+ 67,244	67
	23,461,276	66	24,856,229	64	+ 1,394,952	98
Betriebsausgaben	13,635,894	66	14,428,699	82	+ 792,805	16
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	9,825,382	—	10,427,529	82	+ 602,147	82
oder: 1895 1896						
In Prozenten der Bruttoeinnahmen 41,88 % 41,95 %						
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge 687 Kil.) Fr. 14,322. 71 Fr. 15,178. 35						
„ Zugskilometer „ 1. 92 „ 1. 95						
„ Nutzkilometer „ 1. 78 „ 1. 84						
Ertrag verfügbarer Kapitalien	418,306	94	401,358	81	- 16,948	13
Hiezu:						
a) 1 % Agio auf dem 3½ % 7 Millionen-Anleihen vom 15. Juni 1895	70,000	—	—	—	- 70,000	—
b) Aufgeldertrag aus der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahre 1895	2,294,470	—	—	—	- 2,294,470	—
Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien	467,188	09	439,784	55	- 27,403	54
Ertrag von Nebengeschäften	+ 28,181	38	6,347	28	+ 34,528	66
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,207,590	01	1,122,425	18	- 85,164	83
Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	2,969,210	82	102,789	61	- 2,866,421	21
Betriebs-Subventionen	39,375	—	39,375	—	—	—
Aus sonstigen Quellen	292,066	13	290,979	54	- 1,086	59
	17,555,407	61	12,830,589	79	- 4,724,817	82
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	27,355	59	20,448	74	- 6,906	85
Hiezu:						
a) Emissionskosten des 3½ % 7 Millionen-Anleihens v. 15. Juni 1895	12,029	07	—	—	- 12,029	07
b) Kosten der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahre 1895	59,231	15	—	—	- 59,231	15
c) Zinse auf Voreinzahlungen auf das 3½ % 35 Millionen-Anleihen d. d. 28. Februar 1897	—	—	143,646	41	+ 143,646	41
Abschreibungen	77,369	64	105,925	15	+ 28,555	51
Einlage in die Spezialfonds	1,100,191	59	1,150,000	—	+ 49,808	41
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	2,364,470	—	115,350	—	- 2,249,120	—
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	2,482,177	52	191,960	24	- 2,290,217	28
	6,122,824	56	1,727,330	54	- 4,395,494	02
Reinertrag des eigenen Netzes	11,432,583	05	11,103,259	25	- 329,323	80
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	820,235	83	956,597	88	+ 136,362	05
	12,252,818	88	12,059,857	13	- 192,961	75
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	926,514	52	905,688	69	- 20,825	83
Total	13,179,333	40	12,965,545	82	- 213,787	58
Hievon sind erforderlich:						
Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranleihen auf das alte Netz von Fr. 145,837,500	5,777,013	68	5,757,687	50	- 19,326	18
b) Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000	120,000	—	120,000	—	—	—
c) Subventionsdarleihen	334,303	55	340,263	75	+ 5,960	20
	6,231,317	23	6,217,951	25	- 13,365	98
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	6,948,016	17	6,747,594	57	- 200,421	60
Verwendet für Amortisationen	610,000	—	640,000	—	+ 30,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hülfskasse zur Amortisation des Defizits	152,327	48	158,039	76	+ 5,712	28
	762,327	48	798,039	76	+ 35,712	28
Zur Verfügung der Aktionäre	6,185,688	69	5,949,554	81	- 236,133	88

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

Das Mehrerträgnis des Titels „Verschiedene Einnahmen" resultiert hauptsächlich aus Fr. 24,607. 61 Cts. Mehreinnahmen auf Pacht- und Mietzinsen für Bahnhöfe, Bahnstrecken und sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen und Landabschnitte, sowie aus Fr. 37,170. 42 Cts Mehrvergütungen für Leistungen unseres Rollmaterials auf den fremden Bahnen. Die übrigen Kapitel ergeben unwesentliche Mehreinnahmen im Gesamtbetrage von Fr. 5,466. 64 Cts.

Der Ertrag verfügbarer Kapitalien beziffert sich nach Abzug von Fr. 20,448. 74 Cts. Ausgaben für Konto-Korrentzinse und Provisionen auf Fr. 380,910. 07 Cts. gegen Fr. 390,951. 35 Cts., somit Fr. 10,041. 28 Cts. weniger als im Vorjahre. Unter diesem Titel sind im Berichtsjahr indessen Fr. 38,788. 40 Cts. Mehrerlöse auf verkauften Wertpapieren gegenüber deren Bilanzwert enthalten, so dass entsprechend der vermehrten Inanspruchnahme der verfügbaren Mittel zu Bauzwecken der eigentliche Ertrag der letzteren mit Fr. 48,829. 68 Cts. hinter demjenigen des Vorjahres zurückbleibt.

Die unter dem Titel Kontokorrentzinse und Provisionen separat eingestellten Fr. 143,646. 41 Cts. repräsentieren Ratazinse per Ende 1896 für die Voreinzahlungen auf das in Abschnitt III erwähnte $3^1/_2$ % Ersatzanleihen von 35 Millionen Franken d. d. 28. Februar 1897 für die per 1. Februar und 1. April 1897 gekündeten beiden 4 % Anleihen von 15 und 20 Millionen Franken d. d. 1. Dezember 1885 und 1. Oktober 1886.

Die Ergebnisse des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee sind in Abschnitt E des Berichtes (pag. 79—84) 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. 777,995. 96 Cts.	
ab: Ausgaben für Altstetten-Zug-Luzern	„ 31,842. 18 „	
	Fr. 746,153. 78 Cts.	
IV C. b: Erneuerung des Rollmaterials . .	„ 171,941. 27 „	
Gewinnn- und Verlustrechnung 3 a: Anteil an der Oberbauerneuerung der Bötzbergbahn	„ 25,181. 04 „	
„ „ „ 3 b: Anteil an derjenigen der Aarg. Südbahn . . .	„ 43,586. 53 „	
„ „ „ 3: (Ausgaben) Hauptreparatur des Zürichsee-Dampfbootes „Lukmanier"	„ 20,568. 90 „	
		Fr. 1,007,431. 52 Cts.

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

Betriebsrechnung II B. b: Erneuerung des Oberbaues (wie oben)		„ 31,842. 18 „

3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.

Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei den Hülfsgeschäften . . .	Fr. 26,834. 95 Cts.	
Übertrag	Fr. 26,834. 95 Cts.	Fr. 1,039,273. 70 Cts.

Übertrag	Fr. 26,834. 95 Cts.	Fr. 1,039,273. 70 Cts.
Betriebsrechnung, Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials	„ 2,424. 60 „	
„ „ V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im Bahnbetrieb . . .	„ 127,089. 88 „	
Gewinn- und Verlustrechnung, Einn. 6 und bezw. 3 Ausgaben: Entschädigungen für Unfälle bei den Nebengeschäften .	„ 980. 81 „	
„ 6: Schädigungen von Dampfbooten auf dem Bodensee	„ 821. 24 „	
	Fr. 158,151. 48 Cts.	
ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den Versicherungsfonds	„ 75,000. — „	
		„ 83.151. 48 „
	Zusammen	Fr. 1,122,425. 18 Cts.

4. Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.

Betriebsrechnung V C 3: Anteile der Nordostbahn an Haftpflichtentschädigungen aus den Unfällen bei Mönchenstein und Zollikofen	Fr. 102,789. 61 Cts.

Die zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Abschreibungen von Fr. 105,925. 15 Cts. setzen sich zusammen aus:

a) Minderwerte auf beseitigten Bauobjekten auf dem bisherigen Netz	Fr. 63,141. 95 Cts.	
„ auf der rechtsufrigen Zürichseebahn . .	„ 688. 63 „	
		Fr. 63,830. 58 Cts.
b) Abschreibungen für Änderungen an bestehenden Anlagen pro 1895, anlässlich Unterführung der Langstrasse in Zürich und Erstellung der veränderten Winterthurer-Einfahrt ebendaselbst		„ 42,094. 57 „
	Total wie oben	Fr. 105,925. 15 Cts.

An Minderwerten aufgegebener Bauten kommen in Frage:

1. Auf dem bisherigen Netz.

Bestandteile der Centralanlagen, Gruppe I und II, 16 Gaslaternen, Vorsignal gegen Wiedikon, Humusandeckung, Reinplaine und Bekiesung des abgetragenen Winterthurerdammes, Telegraphenleitungen wegen Kabellegung Zürich-Örlikon, Schiebebarriere bei *km* 1.724, alles in Zürich; ausgefallene Geleisestücke in Romanshorn, Niederglatt, Kradolf und Kloten, auf letzteren drei Stationen wegen Einlegen von Brückenwagen, Bestandteile der Centralanlage in Müllheim infolge Stationserweiterung, sechs Weichenböcke und vier Weichenverbindungen in Brugg, sowie eine Doppelweichenverbindung in Affoltern b. Zürich; Mehrabschreibung auf vier Gaskandelabern in Aarau, Pumpbrunnen in Oberrieden und Ossingen, Beleuchtungsbestandteile in Winterthur und Enge, Telegraphen- und Signalleitungen infolge Kabellegung im Tunnel in Zürich-Enge, Barrieren, Weichenböcke, sowie Aufzugs- und Rückstellvorrichtung samt Drahtleitungen mechanischer Signalscheiben infolge Erstellen der Centralanlagen auf den

Stationen Wädensweil, Urdorf, Hedingen und Cham; diverse durch Zugbarrieren ersetzte Schiebebarrieren und endlich beseitigte Wenger'sche Druckregulatoren und Bremshähne an 31 Lokomotiven, zufolge deren Ausrüstung mit dem Schnellbremsventil, System Westinghouse.

2. Auf der rechtsufrigen Zürichseebahn.

Ausgefallenes Geleisestück infolge Erstellen eines Waschhauses auf Station Zürich-Stadelhofen und beseitigter Sodbrunnen auf der Station Uetikon.

Die Verwendungen zu verschiedenen Zwecken setzen sich zusammen aus:

	Fr. 100,000. — Cts.	Reservestellung für zu bewilligende Gehaltsnachzahlungen pro 1896 wegen der Lohnbewegung;
	„ 91,960. 24 „	Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse für die Angestellten pro 1896.
Total	Fr. 191,960. 24 Cts.	

Der Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien ist um Fr. 136,362. 05 Cts. grösser als im Vorjahr, und es entfallen von diesem Plus Fr. 119,565. 56 Cts. auf die Bötzbergbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein, und Fr. 19,732. 49 Cts. auf die Aargauische Südbahn, wogegen der Anteil am Betriebsdefizit der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten um Fr. 2,936. — gewachsen ist. Nach der sektionsweisen Ertragsberechnung beziffert sich der je hälftig den beiden beteiligten Bahngesellschaften zugeschiedene Mehrertrag der Bötzbergbahn auf Fr. 215,865. 27 Cts. und derjenige für die Linie Koblenz-Stein auf Fr. 23,265. 85 Cts., indem letztere Linie einen Einnahmenüberschuss von Fr. 8,431. 30 Cts. gegenüber einem Rückschlag von Fr. 14,834. 55 pro 1895, aufweist.

Die Rendite der Beteiligungskapitalien pro 1896 beträgt in Prozenten für die Bötzbergbahn 5,233 %, für die Linie Koblenz-Stein 0,184 %, oder für beide Linien zusammen 4,442 %, gegen 3,623 % im Vorjahre; für die Aargauische Südbahn 5,314 %, gegen 4,985 % im Jahre 1895. Im Durchschnitt verzinste sich die Gesamtbeteiligung von Fr. 21,080,000. — an allen vier Gemeinschaftsbahnen zu 4,537 % gegen 3,891 % im Jahre 1895.

Die Verzinsung der Anleihen beanspruchte Fr. 13,365. 98 Cts. weniger als im Vorjahre und es ergiebt sich diese Minderausgabe wie folgt:

a) Zinsverminderung auf dem 4 % 7 Milllionen Anleihen d. d. 1. Juni 1888, konvertiert in ein 3½ % Anleihen d. d. 15. Juni 1895;

1. ½ % Zins für 12, statt für 6½ Monate im Vorjahre .	Fr. 16,041. 68 Cts.	
2. Wegfall der Stückzinse à 50 Cts. auf 6569 zurückbezahlten Obligationen obigen Anleihens	„ 3,284. 50 „	
		Fr. 19,326. 18 Cts.

Hievon ab nachbezeichnete Mehrzinse:

b) Für das Subventionsdarleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn:

1. Durch Erhöhung des Zinsfusses von 2 % auf 2½ % für Fr. 350,000. — für 10½ Monate (d. h. vom 16. Februar bis 31. Dezember 1896) . . .	Fr. 1,531. 25 Cts.	
2. 2 % Zinsen auf der Resteinzahlung des Kantons Zürich von Fr. 80,000. — für 12, statt für 10½ Monate . . .	„ 200. — „	
Übertrag	Fr. 1,731. 25 Cts.	Fr. 19,326. 18 Cts.

Übertrag		Fr. 1,731. 25 Cts.	Fr. 19,326. 18 Cts.
c) Für das Subventionsdarleihen der Linie Thalweil-Zug:			
1. 3¼ % Zins auf Fr. 33,000. — Nachzahlung des Initiativkomitees per 1. Febr. 1895 für 12, statt für 11 Monate .	Fr. 89. 37 Cts.		
2. ¼ % Zinsdifferenz auf Fr. 1,630,000.— Einzahlung per 1. Februar 1892 für 12, statt für 11 Monate . . .	„ 339. 58 „		
3. ¼ % Mehrzins infolge Erhöhung des Zinsfusses von 3 % auf 3¼ % auf Fr. 180,000. — ab 1. Juli 1896 = 6 Monate	„ 225. — „		
		„ 653. 95 „	
d) Für das Subventionsdarleihen der Linie Eglisau-Schaffhausen:			
1. 3 % Zins auf der I. Einzahlung des Kantons Zürich von Fr. 110,000. — für 12, statt für 11 Monate . .	Fr. 275. — Cts.		
2. 3 % Zins auf Fr. 120,000. — II. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 1. Februar 1896 für 11 Monate	„ 3,300. — „		
		„ 3,575. — „	
			„ 5,960. 20 „
Summe, gleich der Minderausgabe			Fr. 13,365. 98 Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1895		1896		1895		1896	
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
I. Personentransport.								
Einfache Fahrt I. Platz . .	12,762	9.92	11,188	9.31	25,649. 21	19.98	23,207. 54	18.66
„ „ II. „ . .	23,056	17.91	22,767	18.94	27,279. 97	21.25	28,179. 37	22.65
Hin- und Rückfahrt I. „ . .	9,358	7.27	6,736	5.60	7,904. 31	6.16	6,336. 28	5.09
„ „ „ II. „ . .	24,404	18.96	22,282	18.54	14,470. 43	11.28	13,947. 19	11.21
Abonnementsbillette I. „ . .	8,816	6.85	8,783	7.31	6,473. 94	5.04	6,345. 08	5.10
„ II. „ . .	5,546	4.31	5,373	4.47	2,590. 19	2.02	2,439. 51	1.96
Lustfahrtbillette I. „ . .	17,105	13.29	15,490	12.88	27,294. 83	21.27	26,183. 91	21.05
„ II. „ . .	27,659	21.49	27,588	22.95	16,690. 30	13.00	17,770. 35	14.28
Total .	128,706	100	120,207	100	128,353. 18	100	124,409. 23	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	48,041	37.33	42,197	35.10	67,322. 29	52.45	62,072. 81	49.89
II. „	80,665	62.67	78,010	64.90	61,030. 89	47.55	62,336. 42	50.11
Total .	128,706	100	120,207	100	128,353. 18	100	124,409. 23	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport	333	.	356	.	6,212 22	.	6,338. 84	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse a, Pferde	222	3.88	167	3.24				
„ b, schweres Vieh . . .	1,305	22.82	1,237	23.97				
„ c, leichtes „ . . .	1,241	21.70	1,194	23.14				
„ d, Schweine	1,158	20.25	505	9.79	7,294. 86	.	6,764. 62	.
„ e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,118	19.55	1,390	26.94				
Hunde	675	11.80	667	12.92				
Total .	5,719	100	5,160	100	7,294. 86	.	6,764. 62	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen					
Eilgut	1,546	1.07	1,446	1.04				
Stückgut	10,789	7.44	10,933	7.87				
Massengut A	6,297	4.34	6,765	4.87				
„ B	34,105	23.52	35,279	25.38	386,101. 44	.	369,691. 66	.
Spezialtarif I	37,903	26.14	29,841	21.47				
„ II	9,745	6.72	9,435	6.79				
„ III	44,605	30.77	45,280	32.58				
Total .	144,990	100	138,979	100	386,101. 44	.	369,691. 66	.
V. Verschiedenes	.	.	.	.	414. 92	.	334. 06	.
Gesamttotal .	.	.	.	.	528,376. 62	.	507,538. 41	.
Rekapitulation:								
Personentransport	.	.	.	.	128,353. 18	24.29	124,409. 23	24.51
Gepäcktransport	.	.	.	.	6,212. 22	1.18	6,338. 84	1.25
Viehtransport	.	.	.	.	7,294. 86	1.38	6,764. 62	1.33
Gütertransport	.	.	.	.	386,101. 44	73.07	369,691. 66	72.84
Verschiedenes	.	.	.	.	414. 92	0.08	334. 06	0.07
Total .	.	.	.	.	528,376. 62	100	507,538. 41	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Verschiedenes		Totaleinnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1896	120,207	124,409	23	356	6,338	84	5,160	6,764	62	138,979	369,691	66	334	06	507,538	41
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
mehr als 1895	—	—	—	23	126	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	8,499	3,943	95	—	—	—	559	530	24	6,011	16,409	78	80	86	20,838	21

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1896	Fr. 1. 03 Cts.	Fr. 17. 81 Cts.	Fr. 1. 31 Cts.	Fr. 2. 66 Cts.
1895	„ 1. 00 „	„ 18. 66 „	„ 1. 28 „	„ 2. 66 „

In der Verminderung der Einnahmen aus dem Personenverkehr drückt sich der Einfluss der ungünstigen Witterung auf die Frequenz aus. Der Ausfall auf dem Güterverkehre rührt hauptsächlich von einem weitern Rückgang des Getreideverkehrs von Osten her, der in diesem Jahre seinen tiefsten Stand seit 25 Jahren erreicht hat. Leider sind die Aussichten für eine nachhaltige Besserung nicht günstig.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1895				**1896**			Gegenüber 1895			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.29	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.33	—	—	—	—
13,436	85	3.08	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	13,814	50	3.22	377	65	—	—
136,209	58	31.26	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	144,140	75	33.56	7,931	17	—	—
2,734	85	0.63	4. Bekleidung desselben	3,188	37	0.74	453	52	—	—
5,037	43	1.16	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	7,318	30	1.70	2,280	87	—	—
55,535	70	12.74	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	53,757	20	12.52	—	—	1,778	50
104,500	12	23.98	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	103,761	87	24.16	—	—	738	25
77,964	76	17.89	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung . .	64,540	16	15.03	—	—	13,424	60
14,240	68	3.27	10. Assekuranzprämien	11,258	32	2.62	—	—	2,982	36
16,136	65	3.70	11. Verschiedenes	17,709	44	4.12	1,572	79	—	—
435,796	62	100	Total	429,488	91	100	—	—	6,307	71

In dieser Ausgaben-Übersicht erscheinen fünf Posten Mehrausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 12,616. —, denen vier Posten Minderausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 18,923. 71 Cts. gegenüberstehen, so dass als Facit Fr. 6,307. 71 Cts. Minderausgaben bleiben. Die erstern setzen sich zusammen aus Gehaltserhöhungen, Erstellung der Bodenseekarte und Reparatur der Schiffswerfte in Lindau, die letztern aus der Abnahme des Trajektverkehrs, Minderaufwand für Schiffsreparaturen und Assekuranzprämien. Obwohl der Verkehr schwächer als im Vorjahr war und die Leistungen der Schiffe daher 8,550 Kilometer weniger betrugen, so zeigt auffallenderweise das Kapitel 8 nur

eine kleine Minderausgabe, was daher rührt, dass, während der Brenn- und Schmiermaterialverbrauch auf den Nordostbahn-Schiffen ein geringerer war, für die Trajektfähre auf diesem Kapitel nahezu Fr. 7000. — mehr verrechnet wurden.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	1895					1896				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	528,376	62	4	38	—	507,538	41	4	20	—
Ausgaben	435,796	62	3	61	82.48	429,488	91	3	55	84.62
Vorschlag	92,580	—	—	77	17.52	78,049	50	—	65	15.38

Betriebsmaterial.

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

6 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, ferner 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

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

		1895	1896
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	120,557	120,972
und zwar in	Zeitstunden	7,202	7,230
somit per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	16.74	16.73
Schleppboote. Solche durchliefen	„	107,002	98,037
b. **Verbrauch an Brennmaterial:** Holz	Ster	13.250	12.500
Steinkohlen	Tonnen	3,473.015	3,536.038
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)	„	3,478.315	3,541.038
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogramm	28.852	29.272
„ Zeitstunde	„	482.965	489.770
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	98,688.06	96,988.52
per Kilometer	Centimes	81.86	80.17
„ Zeitstunde	Franken	13.70	13.41
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im ganzen . .	Tonnen	8.364	9.044
per Kilometer .	Kilogramm	0.069	0.075
„ Zeitstunde .	„	1.161	1.251
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	3,847.41	4,056.82
per Kilometer	Centimes	3.19	3.35
„ Zeitstunde	„	53.42	56.11
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im ganzen . . .	Franken	77,964.76	64,540.16
per Kilometer . . .	Centimes	64.67	53.35

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen			
	1895		1896		1895		1896	
I. Personentransport.	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Einfache Fahrt . . I. Platz	8,481	4.35	7,492	3.40	7,739. 94	8.59	6,111. 50	6.35
„ „ . . II. „	23,579	12.11	25,697	11.65	11,537. 38	12.81	12,366. 64	12.85
Hin- und Rückfahrt . I. „	26,495	13.61	27,369	12.41	21,507. 19	23.88	21,081. 49	21.91
„ „ . II. „	104,112	53.47	127,022	57.61	35,668. 46	39.61	44,383. 30	46.13
Abonnementsbillette . I. „	100	0.05	524	0.24	151. 50	0.17	325. 90	0.34
„ . II. „	10,418	5.35	12,100	5.49	1,487. 50	1.65	1,632. 90	1.70
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette . I. „	12,740	6.54	11,728	5.31	7,783. 65	8.64	7,177. 64	7.46
„ II. „	8,800	4.52	8,577	3.89	4,187. 00	4.65	3,133. 65	3.26
Total .	194,725	100	220,509	100	90,062. 62	100	96,213. 02	100
Rekapitulation nach Plätzen:								
I. Platz	47,816	24.56	47,113	21.37	37,182. 28	41.28	34,696. 53	36.06
II. „	146,909	75.44	173,396	78.63	52,880. 34	58.72	61,516.. 49	63.94
Total .	194,725	100	220,509	100	90,062. 62	100	96,213. 02	100
	Tonnen		Tonnen					
II. Gepäcktransport . .	384	.	459	.	1,816. 70	.	2,105. 00	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück					
Klasse I	14	1.45	32	2.88				
„ II	548	56.67	614	55.21	871. 60	.	1,008. 05	.
„ III	353	36.50	430	38.67				
„ IV	52	5.38	36	3.24				
Total .	967	100	1,112	100	871. 60	.	1,008. 05	.
IV. Verschiedenes . . .	.	.	.	.	990. 12	.	1,620. 00	.
Gesamttotal .	.	.	.	.	93,741. 04	.	100,946. 07	.
Rekapitulation:								
Personentransport . . .	.	.	.	.	90,062. 62	96.07	96,213. 02	95.31
Gepäcktransport	.	.	.	.	1,816. 70	1.94	2,105. 00	2.09
Viehtransport	.	.	.	.	871. 60	0.93	1,008. 05	1.00
Verschiedenes	.	.	.	.	990. 12	1.06	1,620. 00	1.60
Total .	.	.	.	.	93,741. 04	100	100,946. 07	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Verschiedenes		Totaleinnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1896	220,509	96,213	02	459	2,105	00	1,112	1,008	05	1,620	00	100,946	07
1895	194,725	90,062	62	384	1,816	70	967	871	60	990	12	93,741	04
mehr als 1895	25,784	6,150	40	75	288	30	145	136	45	629	88	7,205	03
weniger „ „	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1896	Fr. 0. 44 Cts.	Fr. 4. 59 Cts.	Fr. 0. 91 Cts.	Fr. — Cts.
1895	„ 0. 46 „	„ 4. 73 „	„ 0. 90 „	„ — „

Die Witterungsverhältnisse der Sommersaison waren dem Dampfbootverkehr recht ungünstig. Die sonst beliebten Sonntags-Vormittags-Rundfahrten der „Helvetia“ haben z. B. ein so geringes Resultat gehabt, dass wir deren Aufhebung für die Folge in Erwägung gezogen, uns dann aber doch noch zu einem weitern Versuche in der folgenden Saison entschlossen haben. Daher kommt auch der Ausfall in den Rundfahrten und auf dem Verkehre des I. Platzes überhaupt. Dagegen erzeigen Frequenz und Einnahmen des II. Platzes eine relativ recht erhebliche Steigerung (18 % resp. 17 %). Wir schreiben diese den bedeutend verbesserten und vermehrten Querverbindungen zu, deren Ausführung überdies nicht einmal eine Ausgabenvermehrung herbeigeführt hat. Darnach hätte sich unsere im letzten Geschäftsberichte ausgesprochene Hoffnung in dieser Richtung zu erfüllen begonnen. Es wird nun noch zu prüfen sein, ob befriedigendere Resultate etwa durch Beseitigung anderer dem Dampfbootverkehre nachteiliger Umstände (ungeeignetes Transportmaterial, höherer Tarif als für die korrespondierenden Bahnstrecken, Beschränkungen in der fakultativen Gültigkeit der Billette) erzielt werden könnten. Trotz der eingetretenen Besserung ist nämlich das Endresultat noch ein so ungünstiges, dass der im Verwaltungsrat gestellte und der Direktion zur Prüfung überwiesene Antrag, den Dampfbootbetrieb gänzlich aufzugeben, berechtigt erscheinen müsste, wenn nur dieses entscheiden würde und nicht auch andere Rücksichten dabei in Betracht zu ziehen wären.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1895				**1896**			Gegenüber 1895			
							Mehrausgabe		Minderausgabe	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
5,000	—	3.11	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	5,000	—	3.29	—	—	—	—
6,776	60	4.21	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	6,780	—	4.46	3	40	—	—
65,310	90	40.57	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	68,980	88	45.36	3,669	98	—	—
1,373	42	0.85	4. Bekleidung desselben	1,442	75	0.95	69	33	—	—
4,431	11	2.75	5. Mietzinse u. Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	5,757	09	3.78	1,325	98	—	—
31,849	55	19.78	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	28,619	28	18.83	—	—	3,230	27
36,377	36	22.60	7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung .	16,549	05	10.88	—	—	19,828	31
5,054	20	3.14	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	5,352	76	3.51	298	56	—	—
4,810	79	2.99	9. Verschiedenes	13,597	58	8.94	8,786	79	—	—
160,983	93	100	Total	152,079	39	100	—	—	8,904	54

In der Ausgaben-Übersicht figurieren sechs Posten Mehrausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 14,154. 04 Cts., denen zwei Posten Minderausgaben im Betrage von Fr. 23,058. 58 Cts. gegenüberstehen und somit Fr. 8,904. 54 Cts. Minderausgaben resultieren. Die erstern setzen sich zusammen aus Gehaltsaufbesserungen, vermehrten Ausgaben für Fahrpläne und Stegreparaturen, die letztern aus Brenn- und Schmiermaterial-Ersparnis und Minderaufwand für Schiffsreparaturen. Die Hauptreparaturkosten des Dampfbootes „Lukmanier“ sind, soweit sie 10 % des Inventarwertes des Schiffes gleich Fr. 6,570. — übersteigen, mit Fr. 20,568. 90 Cts. zu Lasten des Erneuerungsfonds gebucht worden.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1895					1896				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	93,741	04	1	10	—	100,946	07	1	17	—
Ausgaben	160,983	93	1	90	171.73	152.079	39	1	76	150.65
Rückschlag	*— 67,242*	*89*	*— 0*	*80*	*— 71.73*	*— 51,133*	*32*	*— 0*	*59*	*— 50.65*

Betriebsmaterial.

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

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

Statistik über den Betrieb der Dampfboote auf dem Zürichsee.

		1895	1896
a. **Leistungen der Schiffe:**			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	84,834	86,637
und zwar in	Zeitstunden	5,796	5,687
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer	14.64	15.23
b. **Verbrauch an Brennmaterial.** Holz	Ster	6	7.500
Steinkohlen	Tonnen	1,099.850	1,083.400
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	„	1,102.250	1,086.400
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	12.993	12.540
„ „ Zeitstunde	„	190.174	191.032
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	29,550.98	26,646.47
„ „ „ per Kilometer . . .	Centimes	34.83	30.76
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken	5.10	4.69
c. **Verbrauch an Schmiermaterial:** Öl und Talg im ganzen .	Tonnen	3.488	3.198
„ „ „ per Kilometer .	Kilogr.	0.041	0.037
„ „ „ „ Zeitstunde.	„	0.602	0.562
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	1,811.68	1,513.21
per Kilometer . . .	Centimes	2.14	1.75
„ Zeitstunde . . .	„	31.26	26.61
d. **Unterhaltungs- und Reparaturkosten:** im ganzen . . .	Franken	36,377.36	16,549.05
per Kilometer . .	Centimes	42.88	19.10

3. Werkstättebetrieb.

In den Räumlichkeiten und Einrichtungen der Hauptwerkstätte und ihrer Filialen sind im Berichtsjahre keinerlei Änderungen erfolgt.

Die Arbeitskräfte waren ausser dem Unterhalt des Rollmaterials und der Schiffe durch die Erstellung von Luftdruckbremsen und Dampfheizungen, sowie mit der Ausrüstung von neuen Lokomotiven und Wagen in Anspruch genommen.

Die Rechnung der Werkstätte erzeigt folgendes Ergebnis:

Einnahmen.

Arbeiten und Materialabgaben zu Lasten			
des Eisenbahnbetriebes		Fr. 1,109,565. 74 Cts.	
des Dampfbootbetriebes:			
a) auf dem Bodensee . .	Fr. 61,972. 31 Cts.		
b) auf dem Zürichsee . .	„ 44,837. 45 „	„ 106,809. 76 „	
der Bau-Konti		„ 111,324. 49 „	
des Erneuerungsfonds		„ 95,030. 27 „	
von andern Rechnungsstellen der Nordostbahn		„ 6,743. 59 „	
von fremden Verwaltungen und Privaten		„ 141,734. 49 „	
		Total der Einnahmen	Fr. 1,571,208. 34 Cts.

Ausgaben.

Besoldungen, Unterhalt der technischen Einrichtungen, Beleuchtung, Heizung, Assekuranz etc.		Fr. 211,179. 47 Cts.	
Arbeiten auf Eisenbahn-Betriebs-Konto		„ 865,096. 22 „	
Arbeiten auf Dampfboot-Betrieb:			
a) auf dem Bodensee . .	Fr. 45,840. 06 Cts.		
b) auf dem Zürichsee . .	„ 34,418. 55 „	„ 80,258. 61 „	
Arbeiten auf Bau-Konti		„ 29,949. 96 „	
Arbeiten für andere Rechnungsstellen der Nordostbahn . .		„ 35,284. 20 „	
Arbeiten auf Erneuerungsfonds		„ 215. 31 „	
Anschaffung von Reservestücken und für unvollendete Arbeiten		„ 346,526. 25 „	
		Total der Ausgaben	„ 1,568,510. 02 „
		Einnahmen-Überschuss	Fr. 2,698. 32 Cts.

welcher als Ertrag von Hülfsgeschäften den „Verschiedenen Einnahmen“ der Betriebsrechnung unter Kapitel III 2a gutgebracht ist.

In dem Posten von Fr. 1,109,565. 74 Cts. der Einnahmen figuriert der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 1,102,609. 38 Cts., und zwar:

Die Lokomotiven	(inkl. Fr. 98,199. 80 Cts. Ersatzstücke) mit	Fr. 584,704. 37 Cts.
„ Personenwagen	(„ „ 17,606. 02 „ „) „	„ 219,217. 69 „
„ Gepäck- und Güterwagen	(„ „ 32,159. 96 „ „) „	„ 298,687. 32 „
	Total	Fr. 1,102,609. 38 Cts.

Von den laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. Bei den Lokomotiven: Das Abdrehen der Bandagen an 333 Paar Triebrädern, 269 Paar Tenderrädern und 63 Paar Laufrädern; die Reparatur von 943 Stück Lokomotiv- und 702 Stück Tender-Tragfedern.

2. Bei den Personenwagen: Das Abdrehen und Auswechseln von 260 Paar Bandagen, das Anstreichen von 43 Stück Wagen und Wagendächern, das Überziehen von 10 Wagendächern, das Umpolstern und Überziehen von 597 Sitzplätzen, das Überziehen von 576 Rückenpolstern, die Reparatur von 230 Stück Tragfedern.

3. Bei den Gepäck- und Güterwagen: Die Reparatur von Kontrollapparaten, das Auswechseln und Abdrehen von 520 Paar Bandagen, das Anstreichen von 7 Gepäck- und 106 Güterwagen, das Anstreichen von 520 Wagendächern, das Überziehen von 73 Wagendächern, die Reparatur von 452 Stück Tragfedern.

In der Hauptwerkstätte gelangten 139 Lokomotiven, 2065 Personenwagen, 277 Gepäckwagen und 5356 Güterwagen zur Reparatur und Revision. Der durchschnittliche Reparaturstand des gesamten Rollmaterials betrug bei den Lokomotiven 6,3 % und bei den Wagen 6,7 %. Ausserdem beschäftigten sich die Filial-Werkstätte Romanshorn und die Depôt-Werkstätten Winterthur und Brugg im Berichtsjahre mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalte der im Dienste stehenden Lokomotiven. In der im Jahre 1893 erweiterten Wagen-Werkstätte Romanshorn gelangten im Vorjahre 11 Gepäckwagen und 709 Güterwagen zur Revision.

Von den dem Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee belasteten Arbeiten im Betrage von Fr. 61,972. 31 Cts. sind im Speziellen hervorzuheben: Die Hauptreparatur des Dampfbootes „Bodan" im Betrage von Fr. 18,557. 65 Cts., der Umbau des Eisbootes I mit Fr. 2,683. 86 Cts., sowie des Eisbootes II mit Fr. 2,906. 28 Cts.

Zu Lasten des Dampfboot-Betriebes auf dem Zürichsee figurieren unter den Einnahmen Fr. 44,837. 45 Cts. Hievon kommen Fr. 19,763. 13 Cts. auf die Hauptreparatur des Dampfbootes „Lukmanier".

In den Arbeiten auf Bau-Konto im Betrage von Fr. 111,324. 49 Cts. sind enthalten:

1. Die Anfertigung von Ausrüstungs-Gegenständen für Lokomotiven, sowie die Erstellung von kontinuierlichen Bremsen, Dampfheizungen und Geschwindigkeitsmessern	Fr.	45,468. 49 Cts.
2. Das Erstellen von Westinghouse-Bremsen, Dampfheizungen, Notsignalen etc. an Personenwagen	„	53,381. 12 „
3. Die Anfertigung von Ausrüstungs-Gegenständen und die Einrichtung von Westinghouse-Bremsen für Gepäckwagen	„	8,888. 59 „
4. Hiezu kommen die Arbeiten für den Bahnbau, Hochbau, Signaleinrichtungen u. s. w. mit	„	3,586. 29 „
Total:	Fr.	111,324. 49 Cts.

Die Arbeiten und Lieferungen auf Konto „Erneuerungsfonds" belaufen sich auf Fr. 95,030. 27 Cts. und zwar:

1. Ersetzen von 5 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Siederöhren, 7 Feuerbüchsen, 3286 Siederöhren, 5 Dampfcylindern, 184 Bandagen für Triebräder, 145 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 1 Tenderachse, sämtlich für Lokomotiven	Fr.	113,447. 09 Cts.
2. Ersetzen von 61 Bandagen für Personenwagen	„	2,863. 98 „
3. Ersetzen von 85 Bandagen für Gepäck- und Güterwagen	„	3,990. 73 „
4. Erstellen von Westinghouse-Bremsen an 44 Wagen	„	12,998. 38 „
5. Hauptreparatur der neueren Schiebebühne im Bahnhof Zürich etc. . .	„	533. 04 „
	Fr.	133,833. 22 Cts.
Abzüglich der Erlöse für Altmaterialien	„	38,802. 95 „
Total:	Fr.	95,030. 27 Cts.

In den Arbeiten zu Lasten anderer Rechnungssteller der Nordostbahn im Betrage von Fr. 6,743. 59 Cts. figurieren:

1. Arbeiten auf Konto Materialrechnung des Bahn-Ober-Ingenieurs	Fr.	3,393. 19	Cts.
2. Diejenigen auf Material-Konto (Material-Verwaltung)	„	3,234. 69	„
3. Arbeiten auf diverse Konti	„	115. 71	„
Total:	Fr.	6,743. 59	Cts

Der letzte Einnahmeposten von Fr. 141,734. 49 Cts. zu Lasten von eigenen Verwaltungszweigen, fremden Verwaltungen und Privaten besteht aus folgenden Ansätzen:

1. Vergütungen des Bahn-Oberingenieurs für den Unterhalt der Bahnanlagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Telegraphen-Leitungen, Signale, Einfriedigungen, die Ergänzung und den Unterhalt des Bahn-Inventars etc.	Fr.	23,662. 29	Cts.
2. Ergänzung und Unterhalt des Stations-Inventars.	„	14,326. 41	„
3. Unterhalt des Inventars der Hauptmagazin-Verwaltung	„	331. 27	„
4. Beiträge von fremden Verwaltungen und Privaten an den Unterhalt des Rollmaterials und der Schiffe der Nordostbahn	„	3,428. 47	„
5. Vergütungen von fremden Verwaltungen und Privaten für Arbeiten und Materialabgaben	„	6,083. 53	„
6. Erlöse aus verkauften Abgangs-Materialien	„	93,902. 52	„
	Fr.	141,734. 49	Cts.

Der Arbeiterstand stellte sich Ende 1896 gegenüber 1895 wie folgt:

	1895	1896
Hauptwerkstätte Zürich	508	525
Filial-Werkstätte Romanshorn	60	70
Depôt Winterthur	14	18
Depôt Brugg	8	8
Schiffswerfte Wollishofen	23	23
Total:	613	644

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 9 Entgleisungen, 8 auf Stationen und 1 auf offener Bahn, sowie 6 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei ein Bahnangestellter verletzt wurde. Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 12 Personen getötet und 211 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 1 Reisenden, 4 Bahnangestellte und 7 Drittpersonen, die Verletzungen 8 Reisende, 196 Bahnangestellte und 6 Drittpersonen. Ferner sind noch 4 auf Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde und 2 Selbstmordversuche zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1896 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. 17,999,465. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar . . .	„ 43,392,300. — „
	Fr. 61,391.765. — 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. 62,251,765. — Cts.

Überdies besteht zur Ausgleichung der Folgen von Personen-Unfällen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, der per Ende 1896 laut Rechnung einen Aktivsaldo erzeigt von . . . . . Fr. 1,093,643. 56 Cts.

Der Brandkataster für Hochbauten (litt. a) ist gegenüber dem Vorjahre um Fr. 290,750. – Cts. gestiegen infolge Zuwachs durch expropriierte Liegenschaften für Bahnhoferweiterungen, Erstellen von Wärterwohnhäusern und Stellwerkgebäuden; dagegen ist die Versicherungssumme unter litt. a 2 infolge Reduktion der Versicherung für die Getreidelager in Romanshorn, der Güter im Lagerhaus Zürich, des Inventars und der Vorräte auf der Werfte Wollishofen, sowie des Inventars der Imprägnieranstalt um Fr. 1,452,000. — Cts. gegenüber dem Jahr 1895 zurückgegangen.

6. Personaletat.

Der Stand des Personals auf Ende des Jahres war folgender:

A. Bahnbetriebs-Personal.

	1895			1896		
	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
I. Allgemeine Verwaltung.						
Direktion	5	—	5	5	—	5
Sekretär des Verwaltungrates	1	—	1	1	—	1
Oberinspektor	1	—	1	1	—	1
Sekretariat der Direktion, Kanzlei und Registratur	25	5	30	24	6	30
Vorstand des Rechnungsrevisorats und Buchhaltungsbureau, Buchhalter und Gehülfen	17	5	22	17	9	26
Hauptkassier und Gehülfen	3	1	4	3	1	4
Vorstand des Rechts- und Reklamationsbureau und Gehülfen	4	—	4	4	—	4
Vorstand des Personentarifbureau und Gehülfen	3	2	5	4	1	5
Kommerzieller Inspektor und Gehülfen (Gütertarifbureau)	11	—	11	10	2	12
Vorstand der Betriebskontrolle einschl. statistisches Bureau und Gehülfen	74	12	86	73	16	89
Telegrapheninspektor und Gehülfen	4	1	5	4	1	5
Hauptmagazinverwalter und Bureaugehülfen	7	3	10	7	4	11
Magazinier, Schaffner und Arbeiter der Hauptmagazin-Verwaltung	5	71	76	4	74	78
Abwärte der Centralverwaltung	6	1	7	6	1	7
	166	**101**	**267**	**163**	**115**	**278**
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.						
Bahnoberingenieur und Adjunkte	4	—	4	4	—	4
Ingenieure, Architekt, Assistenten und Geometer etc.	16	1	17	18	2	20
Kassabureau, Kanzlei und Abwärte des Oberingenieurs	9	4	13	9	4	13
Brückenaufseher, Brücken- und Stellwerkmonteure, Beleuchtungskontrolleur und Gehülfe	7	2	9	7	2	9
Sektionsingenieure	5	—	5	6	—	6
Bahnmeister, Telegraphenaufseher und Aspiranten	36	13	49	36	16	52
Bahn- und Hülfsbahnwärter	338	—	338	338	—	338
Barrierenwärter und Barrierenwärterinnen	26	—	26	27	—	27
Strassenwärter	2	—	2	2	—	2
Bahnarbeiter	—	744	744	—	699	699
Baumaterialverwalter, Vorstand der Bauwerkstätte, Werkführer und Bureaugehülfen	13	4	17	14	4	18
Arbeiter der Bauwerkstätte	—	115	115	—	138	138
	456	**883**	**1339**	**461**	**865**	**1326**
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
Betriebschef und Adjunkte	5	—	5	5	—	5
Sekretär, Kanzlei und Abwart des Betriebschefs	18	4	22	18	6	24
Vorstand der Centralwagenkontrolle und Gehülfen	16	7	23	15	9	24
Bahnbezirks-Vorstände	15	—	15	15	—	15
Adjunkte und Inspektionsgehülfen	18	—	18	16	1	17
Stationsvorstände	141	—	141	143	—	143
Einnehmer	36	—	36	37	—	37
Gepäckexpedienten	18	—	18	18	1	19
Stationsgehülfen, Telegraphisten und Wagenkontrolleure	170	16	186	175	18	193
Übertrag	437	27	464	442	35	477

	1895			1896		
	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Übertrag	437	27	464	442	35	477
Portiers, Hausknechte und Putzerinnen	22	5	27	21	4	25
Gepäckträger	20	28	48	17	31	48
Nachtwächter	12	6	18	12	6	18
Lampisten und Dampfheizer etc.	4	7	11	3	6	9
Rangierleiter	20	—	20	28	—	28
Wagenwärter	170	59	229	164	73	237
Billetdrucker	3	2	5	5	—	5
Billetsortiererinnen	—	7	7	—	7	7
Wärtervorstände	32	—	32	34	—	34
Weichen- und Hülfsweichenwärter	487	20	507	485	20	505
Güterverwalter in Zürich und dessen Bureau	3	—	3	3	—	3
Güterexpedienten und Gehülfen	175	23	198	175	24	199
Lagerhausverwalter und Gehülfen in Zürich und Romanshorn	14	4	18	14	4	18
Güterschaffner	33	—	33	31	—	31
Schriftenbesorger, Frachtenbezüger und Camionneure, sowie Portiers und Ausläufer	42	10	52	40	13	53
Güterverlader	—	522	522	2	530	532
Oberzugführer	4	—	4	4	—	4
Zugführer	95	—	95	89	—	89
Kondukteure	212	—	212	210	14	224
Bremser	158	8	166	159	27	186
	1943	**728**	**2671**	**1938**	**794**	**2732**
IV. Fahrdienst und Werkstätten.						
Betriebs-Maschinenmeister und Adjunkt	2	—	2	2	—	2
Konstrukteure, Zeichner, Bureaubeamte und Abwart	15	3	18	15	4	19
Depotchefs und deren Gehülfen	7	1	8	8	2	10
Lokomotivkontrolleure	2	—	2	2	—	2
Lokomotivführer	148	—	148	154	—	154
Lokomotivheizer	178	72	250	206	62	268
Wagenvisiteure	24	12	36	26	11	37
Wagenmeister und Gehülfen	2	—	2	3	—	3
Zugskontrolleur	—	—	—	1	—	1
Lokomotivputzer	—	89	89	—	85	85
Remisenarbeiter, Nachtheizer und Drehscheibenwärter	—	26	26	1	27	28
Wagenschmierer, Lampisten und Wagenreiniger	6	57	63	4	60	64
	384	260	644	422	251	673
Maschinenmeister für den Werkstättedienst und Ingenieure	4	—	4	4	—	4
Werkführer, Konstrukteure und Bureaubeamte	17	—	17	18	—	18
Chefmonteur und Vorarbeiter	—	23	23	2	21	23
Portier und Abwart	2	—	2	2	—	2
Werkstättearbeiter	—	590	590	—	621	621
	23	613	636	26	642	668
	407	**873**	**1280**	**448**	**893**	**1341**

B. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.	1895			1896		
	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
I. Zürichsee.						
Verwalter und Buchhalter	2	—	2	2	—	2
Kapitäne	4	—	4	4	—	4
Steuermänner und Untersteuermänner	6	—	6	6	—	6
Einzüger und Matrosen	7	—	7	7	—	7
Maschinisten und Heizer	6	—	6	6	—	6
Anbinder	7	—	7	7	—	7
	32	—	32	32	—	32
II. Bodensee.						
Adjunkt	1	—	1	1	—	1
Rechnungsführer und Gehülfe	2	—	2	2	—	2
Hafenmeister und Abwart	2	—	2	2	—	2
Kapitäne	5	—	5	5	—	5
Steuermänner und Trajektführer	8	—	8	8	—	8
Schleppschifführer und Matrosen	22	—	22	23	—	23
Hülfsmatrosen und Taglöhner	—	17	17	—	16	16
Maschinisten und Heizer	13	2	15	13	2	15
	53	19	72	54	18	72
	85	**19**	**104**	**86**	**18**	**104**

Rekapitulation.

A. Bahnbetriebs-Personal.

I. **Allgemeine Verwaltung**	166	101	267	163	115	278
II. **Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst**	456	883	1339	461	865	1326
III. **Expeditions- und Zugsdienst**	1943	728	2671	1938	794	2732
IV. **Fahrdienst und Werkstätten**	407	873	1280	448	893	1341
Total	2972	2585	5557	3010	2667	5677

Hienach kommen auf einen am Jahresschluss betriebenen Kilometer Bahnlänge $\left(\frac{770}{771}\text{ Km.}\right)$:

1895 7.22 Angestellte.
1896 7.36 idem.

B. Dampfschiffahrts-Personal	85	19	104	86	18	104
Gesamt-Total	**3057**	**2604**	**5661**	**3096**	**2685**	**5781**

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Das in nachstehender Tabelle aufgeführte Defizit und Deckungskapital der Pensions- und Hülfskasse per Ende 1896 ergiebt sich wie folgt:

a. Defizit auf Grund der versicherungstechnischen Bilanz.

Bestand zu Ende 1895		Fr. 2,452,273. 11 Cts.
ab: Verminderung im Jahr 1896 durch den ausserordentlichen Zuschuss der Bahngesellschaft als VII. Amortisationsrate		„ 158,039. 76 „
Restiert am 31. Dezember 1896		Fr. 2,294,233. 35 Cts.

b. Deckungkapital.

Bestand zu Ende 1895		Fr. 8,352,816. 36 Cts.
Hiezu kamen im Berichtsjahr:		
1. für Verzinsung des Defizits per Ende 1895 zu $3^3/_4$ % .	Fr. 91,960. 24 Cts.	
2. an ordentlichen Einnahmen	„ 973,332. 23 „	
3. an Zuwachs für nicht verfallene Aktivzinse . . .	„ 9,517. 80 „	
	Fr. 1,074,810. 27 Cts.	
abzüglich die Jahresausgaben von 1896 . . .	„ 504,842. 24 „	
		„ 569,968. 03 „
Sonach Bestand per 31. Dezember 1896		Fr. 8,922,784. 39 Cts.

I. Jahresrechnung pro 1896.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.								
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder	—	—	4,765	40	—	—	4,765	40
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	83,820	86	—	—	—	—	83,820	86
c) Regelmässige Beiträge	277,692	27	34,488	84	17,241	35	329,422	46
d) Nachzahlungen	1,898	15	—	—	—	—	1,898	15
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	363,411	28	—	—	—	—	363,411	28
b) Ausserordentliche Beiträge	258,934	39	5,000	—	—	—	263,934	39
c) Sonstige Zuwendungen	690	—	—	—	—	—	690	—
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	223,867	07	2,285	40	885	20	227,037	67
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	9,968	99	2,362	65	265	—	12,596	64
d) Geschenke und Verschiedenes	3,049	22	276	75	82	25	3,408	22
	1,223,332	23	49,179	04	18,473	80	1,290,985	07
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	326,413	—	37,572	93	13,906	08	377,892	01
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	143,101	64	680	—	—	—	143,781	64
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	3,000	—	—	—	—	—	3,000	—
2. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder	30,747	65	2,181	99	—	—	32,929	64
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungskosten etc.)	1,579	95	—	—	45	—	1,624	95
	504,842	24	40,434	92	13,951	08	559,228	24
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1896	718,489	99	8,744	12	4,522	72	731,756	83
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1895	5,834,036	80	60,038	50	25,441	42	5,919,516	72
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1897	6,552,526	79	68,782	62	29,964	14	6,651,273	55
Zahl der Mitglieder	2,977		1,689		861		5,527	
Zahl der Unterstützungsfälle	766		740		358		1,843	

II. Bilanz auf 31. Dezember 1896.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.								
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:								
a) Schuldbriefe	4,035,600	—	5,000	—	—	—	4,040,600	—
b) Diverse Obligationen	1,639,000	—	—	—	8,000	—	1,647,000	—
c) Nordostbahn-Obligationen	725,500	—	61,500	—	20,000	—	807,000	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft	152,426	79	2,282	62	—	—	154,709	41
3. Nicht verfallene Aktivzinse	76,024	25	—	—	—	—	76,024	25
4. Sonstige Guthaben	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo	—	—	—	—	1,964	14	1,964	14
7. Defizit	2,294,233	35	—	—	—	—	2,294,233	35
	8,922,784	39	68,782	62	29,964	14	9,021,531	15
Passiven.								
1. Schulden	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital	8,922,784	39	—	—	—	—	8,922,784	39
4. Reserven	—	—	68,782	62	29,964	14	98,746	76
	8,922,784	39	68,782	62	29,964	14	9,021,531	15

Auf den Ausgaben der vorstehend aufgeführten Krankenkassen ergeben sich pro 1896 folgende Durchschnittsziffern:

	Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter	Krankenkasse für die Bahnarbeiter
Zahl der Unterstützungsfälle	740	358
„ „ Verpflegungstage im Total	17,063	5,929
Verpflegungstage pro Unterstützten im Durchschnitt	23	16½
Krankengelder „ „ „ „	Fr. 31. 56 Cts.	Fr. 24. 25 Cts.
Verpflegungskosten „ „ „ „	„ 19. 21 „	„ 14. 59 „
Krankengelder und Verpflegungskosten per Unterstützten und Tag im Durchschnitt	„ 2. 20 „	„ 2. 35 „

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Der Zinsertrag aus den das Stiftungskapital bildenden 30 Stück $3^1/_2$ % Gotthardbahn-Obligationen, Serie B à Fr. 1000 d. d. 1. April 1895 = Fr. 30,000 ist den in Betracht fallenden Konti wie folgt zugewendet worden:

Fr. 700. — Cts.	als Jahreszins von Fr. 20,000. — Cts. Kapital zu gunsten der Pensions- und Hülfskasse;	
	Fr. 267. 75 Cts. zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter;	
	„ 82. 25 „ zu gunsten derjenigen der Bahnarbeiter;	
„ 350. — „	als Jahreszins von Fr. 10,000. — Cts. Kapital.	
Total Fr. 1,050. — Cts.		

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo am 31. Dezember 1895		Fr. 61,855. 90 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1896 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 7,276. 90 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 8,103. 30 „	
Verminderung		„ 826. 40 „
Bestand am 31. Dezember 1896: in Wertpapieren . . .	Fr. 61,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Schuld an die Nordostbahn	„ ÷ 470. 50 „	
		Fr. 61,029. 50 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1895 betrug der Aktivsaldo derselben			Fr. 124,348. 61 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1896 hinzu . .		Fr. 32,268. 23 Cts.	
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen	Fr. 74. 55 Cts.		
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 32,239. 68 „		
		„ 32,314. 23 „	
Verminderung			„ ÷ 46. — „
Bestand am 31. Dezember 1896:			
in Wertpapieren		Fr. 121,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Schuld an die Nordostbahn . . .		„ ÷ 276. 65 „	
in Barschaft in Handen der Rechnungssteller . . .		„ 3,079. 26 „	
			Fr. 124,302. 61 Cts.

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der Güterarbeiter per 31. Dezember 1896:

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
A. Bestand der Kautionen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
a) In bar	61,029	50	124,302	61	185,332	11
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	127,800	—	—	—	127,800	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	5,185,000	—	—		5,185,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	347,500	—	—	—	347,500	—
Summe	5,721,329	50	124,302	61	5,845,632	11
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	127,800	—	—	—	127,800	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	121,500	—	121,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	÷ 470	50	2,802	61	2,332	11
c) Bürgschaften	5,532,500	—	—	—	5,532,500	—
Summe	5,721,329	50	124,302	61	5,845,632	11

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

Nachdem seitens des Schweiz. Post- und Eisenbahndepartementes die Genehmigung des unterm 4. Februar 1895 den Behörden vorgelegten Projektes über den Um- und Ausbau des Hauptbahnhofes auch im Jahre 1896 ausblieb, die Eröffnung der neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen (1. Juni 1897) aber die Einführung von annähernd 20 neuen Zügen in denselben bedingt, sowie eine geordnete Abwandlung des Betriebsdienstes bei den in allen Teilen unzulänglichen Bahnhofverhältnissen schon für den gegenwärtigen Zugsverkehr kaum länger aufrecht erhalten werden konnte, sahen wir uns veranlasst, ein Projekt für eine partielle Erweiterung auszuarbeiten und den Behörden zur Genehmigung vorzulegen, welches auf jenen Zeitpunkt die nötigsten Änderungen und Neuanlagen vorsieht.

Dieses dem Eisenbahndepartement unterm 30. April 1896 eingereichte, die I. Bauperiode der Bahnhofumbaute darstellende Projekt umfasst in der Hauptsache folgende Anderungen und Bauausführungen:

1. Verlängerung der Flusspfeiler der Sihlbrücken bis zur Zollbrücke und Erstellen einer neuen Bahnbrücke und von Perronbrücken.

2. Abbruch uud Beseitigung der bestehenden Güterschuppen I, II und III und des Eilgutschuppens.
3. Erstellen einer neuen Lokomotivremise mit Schnellreparaturwerkstätte.
4. Verlegung des Güterbahnhofes und Erstellen eines Expeditionsgebäudes mit Empfang- und Versandgüterhallen.
5. Erstellen von zwei neuen Brücken über die Langgasse.
6. Überführung der Hardstrasse.
7. Erstellen von 25,000 m^1 neuen Geleisen im neuen Güter- und Rangierbahnhof.
8. Provisorische Verlegung der Linksufrigen Zürichseebahn und Verbindung derselben mit dem Rangierbahnhof

im Gesamtkostenbetrag von ca. Fr. 5,000,000. —

Dieses Projekt erhielt unterm 4. Juni 1896 die bundesrätliche Genehmigung. Mit dem Beginn der Arbeiten musste indessen noch bis zur Genehmigung der Vorlage durch den Verwaltungsrat zugewartet werden, welche schliesslich am 15. August ebenfalls erfolgte, worauf unverzüglich die Durchführung der gewaltigen Aufgabe in Angriff genommen wurde. Ein Teil der Arbeiten, namentlich die Lieferung und Montierung der eisernen Dachkonstruktion, Brücken, Fundation der Sihlbrückenpfeiler etc. wurden an leistungsfähige Unternehmer vergeben, der Grossteil der Erweiterungen wird jedoch in Regie ausgeführt.

Bis Ende 1896 konnte das neue Expeditionsgebäude noch unter Dach gebracht und mit dem innern Ausbau begonnen werden, desgleichen waren die Fundationsarbeiten für die beiden Güterhallen ziemlich vorgeschritten, immerhin müssen noch ganz gewaltige Anstrengungen gemacht werden, um innert der knapp bemessenen Zeit auf den 1. Juni 1897 selbst mit den zunächst benötigten Erweiterungen und Neubauten fertig zu werden.

b) Übrige Objekte.

Der Umbau und die Erweiterung der Station Altstetten wurde nahezu vollendet. Das Stationsgebäude wurde ausserhalb die Geleise auf Seite der Ortschaft verlegt und die Wartlokale vergrössert. Zwischen den Geleisen wurden Perrons angebracht und dieselben mit einem Durchgang verbunden. Im Güterbahnhof ist ein Bockkrahn von 15,000 Kilogramm Tragkraft erstellt und die Geleiseanlage ergänzt worden.

Für Erweiterung der Station Oerlikon wurde ein neues Projekt ausgearbeitet, wonach der Güter- und Rohmaterialbahnhof wesentlich vergrössert wird. Ferner wurden verschiedene Varianten für Unterführung der Schaffhauserstrasse und Erstellung eines direkten Verbindungs-Geleises zwischen den Stationen Oerlikon und Seebach angefertigt. Die definitive Plan-Genehmigung durch die Behörden steht zur Zeit noch aus.

In Dietikon fanden für Erweiterung der Stationsanlage, Verlegung der Bauwerkstätte und namentlich für Verlegung der Hauptreparaturwerkstätte umfangreiche Landerwerbungen statt.

Im Bahnhof Romanshorn wurden die Geleiseanlagen beim neuen Lager- und Transitschuppen etc. ergänzt und eine Drehscheibe von 6,5 *m* Durchmesser eingelegt. Ferner wurden für Erstellung einer grössern Lokomotivremise verschiedene Projekte ausgearbeitet; für die Wahl eines derselben zur Ausführung wird ein Spezialbericht vorbereitet.

Auf den Strecken Zürich (Wiedikon)-Thalweil und Bülach-Eglisau wurde für Durchführung des doppelspurigen Betriebes das zweite Geleise erstellt, und es sind im Zusammenhang damit die Geleiseanlagen auf den betreffenden Stationen entsprechend ergänzt worden. Die Verrechnung der daherigen Ausgaben erfolgt pro 1897.

Von bedeutenderen Bauten und Einrichtungen sind noch zu erwähnen:

Erstellung eines Wärterwohnhauses zwischen Pfäffikon und Kempten.

Einrichtung der Wasserversorgung auf den Stationen Effretikon, Wallisellen, Oberrieden, Buchs-Dällikon und Uetikon; die Verrechnung für Station Wallisellen erfolgt indes erst pro 1897.

Erstellung von Brückenwagen auf den Stationen Niederglatt, Kloten und Kradolf.

Erstellung von Kabelleitungen für den Telegraph Zürich-Oerlikon und im Tunnel bei Zürich-Enge.

Erweiterung der Geleiseanlagen auf den Stationen Mellingen und Affoltern b. Zürich; die Verrechnung der erstern erfolgt indes erst pro 1897.

Erstellung einer Schiebebühne auf der Station Wollishofen.

Erstellung eines Waschhauses auf der Station Stadelhofen.

Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Siggenthal; Verrechnung kann indes erst pro 1897 erfolgen.

Erstellung von elektrischen Glockensignalen auf den Strecken Oberwinterthur-Etzweilen, Hemmishofen-Etzweilen, Stein-Etzweilen.

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

Verriegelung der Weichen und Signale auf den Stationen Wädensweil, Hedingen und Urdorf.

Erstellung von elektrischen Kontrollapparaten für die Signalscheiben auf verschiedenen Stationen.

Verstärkung von Brückenkonstruktionen.

Verstärkung der Sihlbrücken beim Sihlhölzli Zürich, der Sitter- und der Sornthalbrücke auf der Linie Sulgen-Bischofszell-Gossau, der Reussbrücke bei Luzern; die Ausgaben für die Sitterbrücke gelangen aber erst im nächsten Berichtsjahr zur Verrechnung.

Erstellen und Einlegen einer grösseren Zahl von stärkeren Eisenkonstruktionen kleinerer Brücken.

Bahnhoferweiterung Schaffhausen.

Am 8. August erfolgten die Übergabe und Eröffnung des neuen Personentunnels und der ersten zwei Perrons des erweiterten Personenbahnhofes Schaffhausen. Der dritte, für die badische Bahn bestimmte Perron wurde erst am 1. Oktober 1896 dem Verkehr übergeben, mit welchem Tage überhaupt die gesamten bis dahin vollendeten Neuanlagen im Personenbahnhofe inklusive Zollpavillon und Geleiseanlagen in Betrieb genommen wurden. Der neue Güterbahnhof ist, wie im Berichte des Vorjahres erwähnt, schon am 20. Oktober 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Sämtliche Abrechnungen für die Bauarbeiten sind zur Zeit vollendet, dagegen stehen die Abrechnungen für die Grunderwerbungen und die Anfertigung der definitiven Katasterpläne noch aus. Die Verrechnung dieser Erweiterungsbauten auf Baukonto wird pro 1897 erfolgen.

Im Übrigen verweisen wir mit Bezug auf die ausgeführten, bezw. definitiv verbuchten Bauarbeiten auf Beilage 6 zu den Jahresrechnungen.

2. Bau neuer Linien.

a) Allgemeines.

Im Berichtsjahre befanden sich sämtliche Lose der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen im Bau, deren Vollendung vermochte jedoch innert der vom Bundesrate festgesetzten Fristen infolge unerledigter Differenzen

über bauliche Anlagen mit den Behörden nicht stattzufinden, worauf im letzten Jahresberichte bereits aufmerksam gemacht worden ist. Die aussergewöhnlich regenreiche Witterung des Jahres 1896 war dem Baufortschritt hinderlich und begünstigte an verschiedenen Baustellen (Hünerbühl bei Horgen, Stationseinschnitt Eglisau und im Kehlhof oberhalb der Aluminiumfabrik in Neuhausen) grössere Terrainbewegungen und Rutschungen, die ein Haupthindernis für eine Beschleunigung der Unterbauarbeiten bildeten.

Im Benehmen mit der Direktion der Gotthardbahn, welche letztere mit hinsichtlich ihrer neuen Bahnanlagen ähnlichen ungünstigen Verhältnissen zu kämpfen hatte, reichten wir daher beim h. Bundesrate ein Gesuch um Fristerstreckung für die Bauvollendung der Linie Thalweil-Zug und zugleich auch der Linie Eglisau-Schaffhausen ein. Die genannte Behörde entsprach dem Gesuche durch Schlussnahme vom 12. September 1896, indem sie als erstreckten Termin für die Betriebseröffnung der im Bau befindlichen Linien der Nordostbahn und der Gotthardbahn den 1. Juni 1897 festsetzte.

Während des Berichtsjahres hat nachstehender Personalwechsel stattgefunden:

Es sind ausgetreten: Hr. Hennings, Sektions-Ingenieur der Linie Eglisau-Schaffhausen, im Juni, ferner 3 Ingenieure, 4 Ingenieur-Assistenten, 1 Zeichner, 1 Bauschreiber und 1 Bauaufseher.

Gestorben: 1 Bauzeichner.

Neu eingetreten: 1 Ingenieur, 2 Ingenieur-Assistenten, 2 Zeichner und 1 Bauaufseher.

Das Personal hat sich somit um 5 Ingenieure und 1 Bauschreiber vermindert, so dass Ende Dezember 1896 der Bestand 15 Ingenieure, 6 Architekten, 2 Geometer, 4 Zeichner, 1 Buchhalter, 1 Kanzlist, 1 Abwart und 2 Bauaufseher betragen hat.

Das Sektionsbureau für Eglisau-Schaffhausen ist im Juli in Schaffhausen aufgelöst worden und wurden von da an die Geschäfte vom Centralbureau in Zürich aus besorgt.

b) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Eine Anzahl von Expropriationsprozessen haben im Berichtsjahre ihre Erledigung gefunden; einige sind jedoch immer noch unerledigt geblieben, so unter anderen auch die Prozesse mit der Stadt Zürich betreffend das Landolt'sche Gut an der Rämistrasse und mit drei Expropriaten in Unterstrass; alle betreffen Schädigung durch den Tunnelbau.

Da eine Einigung mit Lerat & Cie., Unternehmer des II. Unterbau-Loses der rechtsufrigen Zürichseebahn, über die Abrechnung der von ihnen ausgeführten Arbeiten nicht möglich war, musste zum gerichtlichen Austrag der Differenzen geschritten werden. Der betreffende Prozess ist zur Zeit vor dem schweizerischen Bundesgericht pendent. Mit den übrigen Unternehmern hat Abrechnung stattgefunden. Ebenso sind die Grunderwerbungen in den Gemeinden Zollikon, Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen und Uetikon bereinigt.

In Bezug auf die Übernahme von Wegen und Wasserleitungen in den Gemeinden Erlenbach und Stäfa, welche anfänglich Schwierigkeiten ergab, konnten nachträglich noch annehmbare Vereinbarungen erzielt werden.

c) Thalweil-Zug.

Bis Ende des Berichtsjahres konnten die Expropriationen in sämtlichen Gemeinden fast vollständig durchgeführt werden, immerhin blieben noch eine Anzahl Fälle teils von der eidgenössischen Schatzungskommission, teils vom Bundesgerichte unentschieden, so zwei Fälle in Thalweil, vier in Oberrieden und fünf in Zug.

Infolge Protestes von einigen Grundbesitzern gegen die Landabtretung zu baulichen Anlagen (Materialgrube Lauried in Zug) erfolgten auch in diesem Jahre von Seite des Bundesrates die erforderlichen Besitzeinweisungen behufs Ermöglichung der Fortsetzung der Bauarbeiten.

Für Ausführung der Doppelspuranlage Zug-Kollermühle ist Projekt und Voranschlag angefertigt und dem Verwaltungsrate ein bezüglicher Antrag zugestellt worden, welcher von dieser Behörde durch Beschluss vom 15. August angenommen worden ist. Die von uns dem Eisenbahndepartement im Oktober 1895 eingereichten Stations- und Hochbaupläne, ferner die Pläne der Barrièrenanlagen, elektrischen Läutwerke und der Wärterstrecken wurden von demselben successive im Januar und Februar 1896 genehmigt.

Die Pläne des reduzierten Lorze-Viaduktes bei Baar hat das Eisenbahndepartement am 8. April und die am 10. Juli erfolgte Vorlage der eisernen Brücken am 6. August 1896 genehmigt.

Über die Centralanlagen sämtlicher Stationen erfolgten die Planvorlagen in Bern am 10. Oktober 1896, deren Genehmigung teilweise im November gl. J., für die Stationen Sihlbrugg und Zug jedoch erst im Februar und März 1897 stattfand.

Für Unterführung einer Anzahl elektrischer Lichtleitungen in Oberrieden erhielten wir die Genehmigung der von uns unterm 19. November gemachten Eingaben am 31. Dezember durch das Post- und Eisenbahndepartement.

Über die Anlage von Zufahrtsstrassen zu den Stationen Oberrieden und Horgen konnte endlich eine Einigung mit den betreffenden Gemeinden erzielt werden, ebenso erfolgte im Oktober mit dem Gemeinderat Horgen eine Vereinbarung in Sachen des Strassenprojektes Wührenbach-Sihlbrugg, wodurch die Bahnarbeiten endlich ungestört fortgeführt werden konnten.

Im Februar des Berichtsjahres wurden die Hochbauarbeiten der Linie an die Mindestfordernden, nämlich für die Stationen Oberrieden, Horgen und Sihlbrugg an Hrn. Baumeister Aebli in Ennenda und für Baar und Zug an die Unternehmer HH. Garnin & Landis in Zug vergeben.

Die Vergebung der eisernen Brücken erfolgte unterm 5. Mai an Bell & Cie. in Kriens.

Im Oktober und November wurden das Legen des Oberbaues auf Los I und II an HH. Jardini & Cie. in Horgen, die Lieferung der Centralanlagen sämtlicher Stationen an die Firma Max Jüdel & Cie. in Braunschweig, diejenige der Barrièrenanlagen, wie der Drehscheibe in Zug an die Firma Jos. Vögele in Mannheim, und endlich die Lieferung der Brücken- und Gepäckwagen an HH. Ammann & Wild in Ermatingen zur Ausführung übertragen.

Über die Anlage von Industriegeleisen zu den betreffenden Stationen sind mit HH. Stricklers Söhnen in Horgen und mit der Korporation Zug Verträge abgeschlossen worden.

Die Kabel für die Telegraphen- und Signalleitungen in dem 1985 *m* langen Horgerberg- und 3358 *m* langen Albis-Tunnel liefert die Fabrik in Cortaillod.

Bau. Unterbau. Über die Baufortschritte bei den einzelnen Losen pro Ende 1896 sei kurz folgendes bemerkt:

Los I. Sämtliche Unterbauarbeiten, mit Ausnahme der Beschotterung, wurden nahezu vollendet. Der Durchschlag des Horgerbergtunnels im Firststollen erfolgte am 15. März, worauf die gänzliche Vollendung der Tunnelmauerung bis 22. August 1896 stattfand.

Mit dem Transport des Oberbaumateriales ist Ende des Jahres begonnen worden.

Los II. Die Unterbauarbeiten, mit Ausnahme der zweiten Beschotterung, waren fertig und die Abrechnung darüber aufgestellt. Mit Montage der Eisenkonstruktion der Sihlbrücke wurde Ende November begonnen.

Los III. Anstatt der auf 83,000 m^3 berechneten Lieferung von Auffüllmaterial seitens der Gotthardbahn für die Bahnhofanlage in Zug und die Dammanlage bei Baar konnte uns diese Verwaltung infolge einer nachträglichen Planänderung nur ca. 62,000 m^3 liefern, und wir mussten daher den unerwarteten Ausfall dadurch decken, dass wir das Albistunneldeponiermaterial im Bofeld zur Auffüllung des Baarerdammes verwendeten. Ende des Jahres waren noch ca. 50,000 m^3 Erdarbeit, wovon ca. 40,000 m^3 für den Baarerdamm zu leisten. Im übrigen

waren von den Kunstbauten ca. 80 %, von der Beschotterung jedoch nur ca. 26 % und von der Chaussierung ca. 40 % ausgeführt. Am Lorze-Viadukt ist das Mauerwerk bis Ende September vollendet worden.

Hochbau. Die sämtlichen Gebäude der Stationen und die Wärterhäuser hatte man im November unter Dach und im Rohen, inkl. Verputz fertig erstellt, so dass im Dezember im Innern mit den Schreiner- und Glaserarbeiten begonnen werden konnte.

Die betriebsfähige Vollendung der Bahnanlage auf kommenden 1. Juni darf demnach mit Sicherheit vorhergesehen werden.

d) Ètzweilen-Schaffhausen.

Mit verschiedenen Grundbesitzern in Langwiesen, Unterschlatt und Willisdorf mussten nachträglich Verträge über Landerwerbung für die Bahn abgeschlossen werden. Ebenso waren Abmachungen notwendig mit zwei Grundeigentümern, deren Land sich über dem Emmersbergtunnel gesetzt hatte, ferner mit dem Pächter des Paradiesgutes in der Gemeinde Schlatt. Vor Bundesgericht fand der Prozess mit der Paradiesgesellschaft durch beiderseitige Annahme des Instruktionsantrages seine Erledigung, demzufolge die Bahngesellschaft ca. Fr. 6000. — mehr Entschädigung zu bezahlen hatte, als die ursprüngliche Schätzungssumme betrug.

e) Eglisau-Schaffhausen.

Verschiedene Expropriationsfälle in den Gemeinden Rafz und Neuhausen haben teils durch Entscheid der eidgenössischen Schätzungskommission, teils durch Entscheid des Bundesgerichtes, ihre Erledigung gefunden, so dass am Ende des Berichtsjahres nur noch drei Expropriationsprozesse in der Gemeinde Neuhausen, worunter derjenige des Herrn Wegenstein, Besitzer der Hotels am Rheinfall, vor Bundesgericht pendent geblieben sind.

Nach Eröffnung der Linie Eglisau-Schaffhausen soll die Strecke Neuhausen-Schaffhausen nötigenfalls doppelspurig ausgebaut und betrieben werden, wofür der Unterbau grösstenteils schon vorhanden ist. Aus diesen Gründen wurden die nötigen Planaufnahmen für eine eventuelle Bauvorlage angeordnet.

Die unterm 14. Februar vorgelegten Pläne der Eisenkonstruktion der Rheinbrücke bei Eglisau erhielten am 20. März die Genehmigung des Eisenbahndepartementes, während für die übrigen eisernen Brücken der Linie die Genehmigung am 21. Oktober und 27. November erfolgt ist.

Für die Erweiterung des Verladeplatzes der Station Neuhausen und für die Erstellung eines Industriegeleises zu der Fabrik der schweizerischen Industriegesellschaft wurden die Pläne am 21. Mai der eidgenössischen Behörde eingereicht, und sind diese für ersteren am 19. Juni, für das Industriegeleise am 24. Juli genehmigt worden. Hierauf folgten successive im Mai und Juni für das schweizerische Gebiet die Vorlagen der Situationspläne der Stationen, der Wärterhäuser und Niveauübergänge mit Barrièren, der Hochbaupläne, ferner der Pläne für die Wärterbegehungen und Anlagen der elektrischen Läutwerke etc., welche sämtliche im Monat August vom Eisenbahndepartement genehmigt worden sind.

Auf grossh. badischem Gebiete erfolgte die Genehmigung der Hochbaupläne für die Stationen und Wärterhäuser am 16. Juli von Seite des Bezirksamtes Waldshut. Weitere durch das Gesetz vorgeschriebene Planvorlagen waren hier nicht zu machen.

Die Pläne der Centralanlagen der Stationen auf schweizerischem Gebiet haben wir im Oktober eingereicht und dieselben im November genehmigt von Bern zurückerhalten.

Nach erfolgter Konkurrenzausschreibung ist im Mai die Ausführung der Eisenkonstruktionen der kleineren Brücken der Linie (worunter drei von über 20 *m* Länge) der Firma A. Buss & Cie. in Basel übertragen worden.

Die sämtlichen Hochbauten der Linie wurden Ende Juni an Herrn Th. Knöpfli, Baumeister in Schaffhausen, als dem Mindestfordernden, vergeben.

Über das Legen des Oberbaues von Eglisau bis Altenburg (Los I – III) und von Altenburg bis Neuhausen sind Ende des Jahres für die erstere Strecke mit HH. Rossi & Rüesch und für das IV. Los mit HH. Jamoretti & Mina Verträge abgeschlossen worden, worauf die Oberbaumaterialtransporte beginnen konnten.

Die Ausführung der Centralanlagen wurde Ende Oktober mittelst Vertrag der Maschinenfabrik Bruchsal übertragen, während die Lieferung der Brückenwagen und die Erstellung der Wasserleitungen und Barrièren den gleichen Unternehmern, wie für Thalweil-Zug vergeben worden sind.

Dasselbe gilt von den Schiebebühnen, die von der Maschinenfabrik Schaffhausen, vormals J. Rauschenbach, geliefert werden.

Den Stand der Bauarbeiten Ende 1896 betreffend, ist zu bemerken:

Bau. Unterbau. Los I. Die Erdarbeiten waren beendigt, die Entwässerungn des Stationseinschnittes Eglisau fertiggestellt und hier die Rutschung zur Ruhe gekommen; dagegen war im Damm vor dem Rhein-Viadukt das im November eingebrachte Material links abgerutscht. Mittelst Einlegen von Faschinen haben wir seither den Damm hier in Ordnung gebracht.

Das Mauerwerk des Eglisauer-Viaduktes und aller übrigen Kunstbauten mit Ausnahme des Fugenverputzes wurden im Dezember vollendet und mit Montierung der Eisenkonstruktion der Rheinbrücke begonnen.

Die Beschotterung war noch etwas im Rückstande; die Chaussierung dagegen fast vollständig geleistet.

Los II und III. Die Erdarbeiten hatte man mit Ausnahme des Felseinschnittes der Station Jestetten vollendet. Die Kunstbauten wurden fertig und fehlte hauptsächlich nur noch die Vollendung der Beschotterung und Chaussierung.

Los IV. Hier waren die Gesamtarbeiten noch im Rückstande, sind aber seither in befriedigender Weise vorgerückt.

Das Material des Scheibengasseinschnittes und der Zufahrtsstrasse zur Station Neuhausen, aus zähem, blauen Sandletten bestehend, verzögerte die Erdarbeiten ausserordentlich; trocken war dasselbe fast nicht zu gewinnen, und nass zerfloss es zu Brei.

Ausserdem setzte sich das Terrain oberhalb der Aluminiumfabrik mit darauf befindlichem Damm in Bewegung, wodurch die Vollendungsarbeiten ausserordentlich hintangehalten worden sind. Mittelst der nötigen Entwässerungen und Mauererstellungen werden die Bewegungen zur Ruhe gebracht werden, jedoch ist damit grosser Zeitverlust verbunden.

Beim Neuhauser-Tunnel musste der Betrieb behufs rechtzeitiger Fertigstellung ebenfalls geändert resp. mit anderem System, als nach Voranschlag vorgesehen, ausgeführt werden.

Am Schweizerhof-Viadukt und den anderen Kunstbauten ist, mit Ausnahme des Monats Januar 1897, den ganzen Winter über gearbeitet und das Mauerwerk während dieser Zeit in Portlandcementmörtel erstellt worden.

Hochbau. Der Stand der Hochbauarbeiten war hier, trotz späterem Beginn, annähernd derselbe, wie bei denjenigen der Linie Thalweil-Zug, d. h. die Bauten waren fertig unter Dach und im Innern hatten die Schreiner- und Glaserarbeiten begonnen.

Zum Schlusse sei bemerkt, dass aller Voraussicht nach auch diese Linie auf 1. Juni 1897 rechtzeitig dem Betriebe wird übergeben werden können.

VI. Direktion.

Die Herren Vize-Präsident Frölich und Direktor Däniker, deren Amtsdauer mit Ende Juni ablief, wurden vom Verwaltungsrate am 13. genannten Monats auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren wiedergewählt.

Herr Birchmeier wurde als Präsident, Herr Frölich als Vice-Präsident bestätigt.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 104 Sitzungen und fasste 2806 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Was die Zahl der Direktionsgeschäfte betrifft, so ist anzuführen, dass das Hauptregister für 1896 40,441 (Principal-) Nummern aufweist gegenüber 39,397 im Vorjahre.

Gegen unser Erwarten gelangte die in unserm letzten Berichte erwähnte Lohnbewegung der unteren Angestellten mit den von uns am 1. März 1896 gemachten Zugeständnissen noch nicht zum Ende. Da die weitere Entwicklung in der Hauptsache in das Jahr 1897 fällt, wird im nächsten Berichte darüber Mitteilung zu machen sein.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1896 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 15. Juni 1897.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

Der Präsident:

Birchmeier.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

umfassend das Jahr 1896.

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 1896, 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:
   A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
   B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
6. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet (Beilage zu den Rechnungen III und IV).

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes	.	.	9,772,613	78		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	758,455	19				
2. Von Tieren	377,160	97				
3. Von Gütern	12,735,355	33	13,870,971	49	23,643,585	27
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)						
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	389,588	76				
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	121,893	07				
c) Für Rollmaterial	588,282	71	1,099,764	54		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
a) Werkstätte	2,698	32				
b) Material-Verwaltung	10,845	73				
c) Materialrechnung des Oberingenieurs für den Betrieb .	70,000	—				
d) Privattelegraphendienst	2,145	09	85,689	14		
3. Sonstige Einnahmen.						
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen . . .	20,226	28				
b) Verschiedenes	6,964	41	27,190	69	1,212,644	37
Summe der Einnahmen .	.	.	.	.	**24,856,229**	**64**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1896.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)	109,870	65				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	84,662	55				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse .	74,849	55				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	16,454	40				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau) .	56,412	30				
6. Betriebskontrolle und Statistisches Bureau	163,465	16				
7. Telegraphen-Inspektion	16,558	37				
8. Abwartpersonal der Centralverwaltung	13,688	—	535,960	98		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	65,802	68				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	14,789	79				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	4,219	83				
4. Verschiedenes	16,669	27	101,481	57		
			637,442	55		
Hievon ab: Vergütung aus den Baukonti für die administrative Bauleitung	.	. .	13,662	23	623,780	32
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Bureau des Oberingenieurs	125,317	50				
2. Sektionsingenieure und deren Gehülfen	34,960	51				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	108,700	37				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter . .	641,059	61				
5. 1/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 909,503. 29 Cts.	303,167	76				
6. Bekleidungskosten	25,331	54	1,238,537	29		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
a) Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	353,250	60				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)	386,134	75				
Übertrag .	739,385	35	1,238,537	29	623,780	32

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts	Fr.	Cts.
Übertrag .	739,385	35	1,238,537	29	623,780	32
3. Hochbau	157,299	47				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Fundation) .	39,674	42				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	87,152	71				
6. Räumung von Schnee und Eis	4,461	90	1,027,973	85		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	271,265	68				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	399,003	14				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen . . .	107,727	14	777,995	96		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	13,848	19				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	5,439	59				
3. Beleuchtung der Bahn	4,990	89				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	59,622	60				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	85	—				
6. Verschiedenes	3,960	36	87,946	63	3,132,453	73
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle .	121,107	40				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrolleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	993,483	36				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter	424,372	39				
c) Billetdrucker und Billetsortiererinnen	16,341	30				
d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter	606,335	53				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter . . .	1,371,345	07				
Übertrag .	3,532,985	05	.	.	3,756,234	05

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1896.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	3,532,985	05	.	.	3,756,234	05
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	1,147,694	54				
4. Bekleidungskosten	89,909	13	4,770,588	72		
B. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billette, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	177,236	77				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	301,633	48				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	59,620	68				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	9,215	69				
5. Camionnage und Plombage	8,693	94				
6. Verschiedenes	11,439	65	567,840	21	5,338,428	93
IV. **Fahrdienst.**						
A. **Personal.**						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	58,004	40				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure . .	1,329,852	76				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	239,885	79				
4. Bekleidungskosten	4,842	90	1,632,585	85		
B. **Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.**						
a) Lokomotiven.						
1. Brennmaterial	2,025,005	44				
2. Schmiermaterial	60,601	15				
3. Beleuchtungsmaterial	12,101	44				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand .	80,935	82	2,178,643	85		
b) Wagen.						
1. Beheizungsmaterial	65,367	67				
2. Schmiermaterial	4,852	08				
Übertrag .	70,219	75	3,811,229	70	9,094,662	98

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	70,219	75	3,811,229	70	9,094,662	98
3. Beleuchtungsmaterial	12,639	87				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	5,509	23	88,368	85		
C. **Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.**						
a) Unterhalt.						
1. Lokomotiven und Tender	594,217	51				
2. Personenwagen	228,663	85				
3. Gepäck- und Güterwagen	298,659	16	1,121,540	52		
b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)						
1. Lokomotiven und Tender	117,450	58				
2. Personenwagen	11,908	66				
3. Gepäck- und Güterwagen	42,582	03	171,941	27		
D. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	6,819	62				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale	11,965	52				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	16,928	84				
4. Verschiedenes	1,607	87	37,321	85	5,230,402	19
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. **Pacht- und Mietzinse** (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	227,174	24				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.) . .	1,751	96				
3. Für Rollmaterial	1,145,701	95	1,374,628	15		
B. **Verlust an Hülfsgeschäften**	.	.	—	—		
C. **Sonstige Ausgaben.**						
1. Gerichts- und Prozesskosten	4,442	70				
2. Feuerversicherungen	49,674	47				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben . . . . . Fr. 112,660. 21						
Verwendungen aus der „Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung“ . . . . . „ 102,789. 61						
Verwendungen aus dem Versicherungsfonds „ 14,429. 67	229,879	49				
Übertrag .	283,996	66	1,374,628	15	14,325,065	17

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1896.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	283,996	66	1,374,628	15	14,325,065	17
4. Transportversicherungen und Entschädigungen . . .	28,198	48				
5. Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühr) . .	264,181	15				
7. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke	383,139	02				
8. Verschiedenes	14,704	11	974,219	42	2,348,847	57
Total der Ausgaben .	.	.	.	.	16,673,912	74
Hievon ab:						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein . .	.	.	.	.	2,245,212	92
Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	**14,428,699**	**82**

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1895	.	.	6,185,688	69		
ab laut Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1896:						
6,6 % Jahresdividende pro 1895 an die Prioritätsaktien von 26 Millionen Franken	1,716,000	—				
6,6 % Jahresdividende pro 1895 an die Stammaktien von 54 Millionen Franken	3,564,000	—	5,280,000	—	905,688	69
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	24,856,229	64				
Betriebsausgaben	14,428,699	82	10,427,529	82		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bötzbergbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein) . .	647,939	01				
b. Aargauische Südbahn	318,603	03				
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten, Defizit . .	÷ 9,944	16	956,597	88		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	.	.	401,358	81		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien	.	.	439,784	55		
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	.	.	78,049	50		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds	1,007,431	52				
b. Reserve für Oberbauerneuerung Altstetten-Zug-Luzern .	31,842	18				
c. Versicherungsfonds	83,151	48	1,122,425	18		
8. Zuwendungen aus der „Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“	.	.	102,789	61		
9. Betriebs-Subventionen.						
Für die Linie Etzweilen-Schaffhausen	.	.	39,375	—		
Übertrag .	.	.	13,567,910	35	905,688	69

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1896.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc. . . .		20,448	74				
Hiezu:							
Zinse auf den Voreinzahlungen auf das 3 1/2 % 35 Millionen Anleihen d. d. 28. Februar 1897		143,646	41	164,095	15		
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.							
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.							
Fr. 17,000,000 zu 3 1/2 % . . .	Fr. 595,000. —						
„ 127,000,000 „ 4 % . . .	„ 5,080,000. —						
„ 1,837,500 „ 4 1/2 % . . .	„ 82,687. 50	5,757,687	50				
Fr. 145,837,500							
b. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehemal. Nationalbahn.							
Fr. 3,000,000 zu 4 %		120,000	—				
c. Subventionsdarleihen:							
Fr. 1,282,000 unverzinslich . . .	Fr. —. —						
„ 1,050,000 zu 2 %	„ 21,000. —						
„ 350,000 { „ 2 % vom 1. Januar—15. Febr. 1896	„ 875. —						
„ 350,000 { „ 2 1/2 % v. 16. Febr.—31. Dez. 1896	„ 7,656. 25						
„ 6,800,000 „ 2 1/2 %	„ 170,000. —						
„ 1,917,000 „ 3 %	„ 57,510. —						
„ 120,000 „ 3 % vom 1. Febr.—31. Dezb. 1896	„ 3,300. —						
„ 180,000 { „ 3 % vom 1. Januar—30. Juni 1896	„ 2,700. —						
„ 180,000 { „ 3 1/4 % vom 1. Juli—31. Dezb. 1896	„ 2,925. —						
„ 1,663,000 „ 3 1/4 %	„ 54,047. 50						
„ 450,000 „ 4 1/2 %	„ 20,250. —	340,263	75	6,217,951	25		
Fr. 13,812,000							
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften.							
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee, Rückschlag . . .		.	.	71,702	22		
4. Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen							
a. Abschreibung am Konto „Zu amortisierende Verwendungen“		640,000	—				
b. Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten pro 1896	Fr. 91,960. 24						
c. Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1896 zur Amortisation des Defizits	„ 158,039. 76	250,000	—				
Übertrag .		890,000	—	6,453,748	62		

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	13,567,910	35	905,688	69
10. Aus sonstigen Quellen.						
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 1895 für die Strecke Aarau-Wöschnau	5,593	55				
c. Ertrag der Subvention an die Gotthardbahn pro 1895 . .	7,539	80				
d. Beitrag der Gemeinde Wädensweil für Verzinsung, Bedienung und Unterhalt der erweiterten Station Au, (III. Rate von Fr. 8000. —)	2,000	—				
e. Ertrag des Liegenschaftenkonto der Nordostbahn pro 1896	84,208	66				
f. Anteile fremder Bahnen an den Kosten beseitigter Bauobjekte auf Gemeinschaftsstationen	9,862	21				
g. Entschädigungen der Stadt Zürich aus Vertrag vom 13. Juni 1873 betreffend Bau der Rechtsufrigen Zürichseebahn, laut schiedsgerichtlichem Erkenntnis vom 13. Juli/31. August 1896:						
Verzugs- und Prozesszinse etc. . . Fr. 34,425. 32						
Für Befreiung von der Landabtretung . „ 115,350. —	149,775	32	290,979	54	13,858,889	89
Summe .	.	.	.	.	**14,764,578**	**58**

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1896.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	890,000	—	6,453,748	62		
d. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten, abzüglich Erlös für gewonnenes Material	105,925	15	995,925	15		
5. Einlage in die Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds	1,050,000	—				
b. Versicherungsfonds	100,000	—	1,150,000	—		
6. Zuwendungen an die „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“	.	.	115,350	—		
7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken. Übertrag auf Conto pro Diversi als Reserve für Gehaltsnachzahlungen pro 1896 aus der Lohnbewegung . . .	.	.	100,000	—	8,815,023	77
8. Zur Verfügung der Aktionäre	.	.	.	.	5,949,554	81
Summe .	.	.	.	.	**14,764,578**	**58**

III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige

vom Jahr

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten	—	—	83,491	97	.	.	.	.	83,491	97
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	27,982	—	.	.	.	.	27,982	—
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	191	55	.	.	191	55		
2. Entschädigungen	4,782	90	66,506	02	.	.	61,723	12		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—	669	20	.	.	669	20		
4. Vermarkung	—	—	67	—	.	.	67	—		
5. Verschiedenes	—	—	825	10	.	.	825	10	63,475	97
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	10,626	80	46,854	29	36,227	49				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	136,721	48	476,074	66	339,353	18				
d. Beschotterung	12,467	58	48,122	89	35,655	31				
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	—	—	4,462	43	4,462	43				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	415,698	41		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	828	30	32,470	01	31,641	71				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	1,151	47	57,249	96	56,098	49				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	63,611	21	126,604	—	62,992	79				
d. Legen des Oberbaues	4,275	62	17,264	13	12,988	51				
e. Verschiedenes	—	—	762	82	762	82	164,484	32		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	146,950	23	911,595	36	764,645	13				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	2,000	—	138,642	66	136,642	66				
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser-Beschaffung	8,033	06	59,137	18	51,104	12				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	3,905	—	9,187	58	5,282	58				
f. Wärterhäuser	400	—	19,992	39	19,592	39				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	6,087	40	29,541	05	23,453	65				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	1,000,720	53		
Übertrag	401,841	05	2,157,694	25	.	.	1,580,903	26	174,949	94

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn
1896.

	Erlöse und Rückerstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	401,841	05	2,157,694	25	.	.	1,580,903	26	174,949	94
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.										
a. Telegraphenleitungen	5,270	40	34,535	77	29,265	37				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	4,538	47	49,212	24	44,673	77				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen .	—	—	3,266	56	3,266	56				
d. Einfriedigung und Barrieren . . .	3,124	80	33,952	72	30,827	92				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
							108,033	62	1,688,936	88
	414,774	72	2,278,661	54	.	.	.	.	1,863,886	82
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender . . .	47,892	04	237,397	92	.	.	189,505	88		
2. Personenwagen	—	—	94,759	22	.	.	94,759	22		
3. Gepäck- und Güterwagen . .	47,182	80	76,178	14	.	.	28,995	34		
	95,074	84	408,335	28	.	.	.	.	313,260	44
III. Mobiliar und Gerätschaften.										
1. Für die Allgemeine Verwaltung .	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	—	—	—	—	.	.	—	—		
3. Für den Stationsdienst . . .	—	—	12,345	56	.	.	12,345	56		
4. Für den Transportdienst . . .	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Für die Werkstätten	—	—	3,035	20	.	.	3,035	20		
6. Telegraphenapparate	—	—	12	50	.	.	12	50		
	—	—	15,393	26	.	.	.	.	15,393	26
	509,849	56	2,702,390	08	.	.	.	.	2,192,540	52
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	—	—	—	—	.	.	—	—		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	9,359	46	—	—	.	.	÷9,359	46		
C. Imprägnieranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	9,359	46	—	—	.	.	.	.	÷9,359	46
	519,209	02	2,702,390	08						
Total der Netto-Ausgaben .	.	.	.	.	.	.	.	.	**2,183,181**	**06**

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Etzweilen-Schaffhausen.			
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.								
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	2,031	—			285	85		
2. Bureaukosten	—	—			12	05		
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	—	—			1,222	45		
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	—	—			352	15		
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—			—	—		
6. Verschiedenes	—	—	2,031	—	—	—	596	50
B. Verzinsung des Baukapitals.								
1. Aktienkapital	—	—			—	—		
2. Obligationen	—	—			—	—		
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	16,124	95	16,124	95	—	—	—	—
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	527	25			1,138	70		
2. Entschädigungen	4,021	45			80,488	65		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	7,366	75			1,792	70		
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	11,008	20			1,812	05		
5. Verschiedenes	259	70	23,183	35	219	25	85,451	35
D. Bahnbau.								
1. Unterbau.								
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	5,500	46			105	60		
b. Tunnels	48,519	51			3,638	85		
c. Brücken und Durchlässe	8,920	02			—	—		
d. Beschotterung	—	—			—	—		
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	16	—			635	40		
f. Fluss- und Uferbauten	—	—			—	—		
g. Verschiedenes	14,670	04	66,625	11	—	—	2,897	85
2. Oberbau.								
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	147	85			—	—		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	148	20			—	—		
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	—	—			—	—		
d. Legen des Oberbaues	2,009	25			—	—		
e. Verschiedenes	—	—	2,305	30	—	—	—	—
Übertrag	.	.	59,841	01	.	.	81,957	—

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

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1896.

Thalweil - Zug.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
98,749	55			79,490	80			.	.	180,557	20		
3,119	87			2,690	50			.	.	5,798	32		
221	**29**			**205**	**03**			.	.	**1,648**	**77**		
4,043	60			4,897	16			.	.	9,292	91		
—	—			—	—			.	.	—	—		
354	97	106,046	70	253	37	87,126	80	.	.	608	34	194,608	—
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—			—	—			.	.	—	—		
348,923	25	348,923	25	105,433	95	105,433	95	.	.	438,232	25	438,232	25
4,207	40			2,692	85			.	.	8,566	20		
463,390	75			274,779	62			.	.	822,680	47		
10,322	75			4,412	25			.	.	23,894	45		
—	—			139	95			.	.	12,960	20		
66	60	477,987	50	4,350	74	286,375	41	.	.	4,896	29	872,997	61
566,142	22			642,454	42			1,214,202	70				
647,183	40			127,700	—			722,725	04				
402,463	95			780,914	15			1,174,458	08				
64,000	—			51,600	—			115,600	—				
27,356	12			30,647	05			58,622	57				
7,200	—			1,200	—			8,400	—				
10,626	55	1,724,972	24	1,721	70	1,636,237	32	**2,321**	**79**	3,291,686	60		
11	—			25,198	15			25,061	30				
12	50			26,492	69			26,356	99				
6,057	17			**4,928**	**19**			1,128	98				
1,402	95			5,977	19			5,370	89				
—	—	7,483	62	—	—	52,739	84	—	—	57,918	16		
.	.	2,665,413	31	.	.	2,167,913	32	.	.	3,349,604	76	1,505,837	86

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichseebahn.				Etzweilen-Schaffhausen.			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	59,841	01	.	.	81,957	—
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.								
a. Verwaltungsgebäude	—	—			—	—		
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	4,121	21			35,154	—		
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine .	—	—			—	—		
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	1,809	74			270	20		
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	—	—			80	50		
f. Wärterhäuser	—	—			6,934	26		
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	468	76			—	—		
h. Verschiedenes	—	—	6,399	71	—	—	42,438	96
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.								
a. Telegraphenleitungen	—	—			—	—		
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	1,577	64			526	—		
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen .	—	—			—	—		
d. Einfriedigung und Barrieren . .	2,609	18			5	—		
e. Verschiedenes	—	—	4,186	82	—	—	531	—
			49,254	48			124,926	96
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	836	90			4	90		
3. Für den Stationsdienst . .	193	50			371	70		
4. Für den Transportdienst . .	—	—			—	—		
5. Für die Werkstätten . . .	—	—			—	—		
6. Telegraphenapparate . . .	—	—	1,030	40	—	—	366	80
Total der Ausgaben .	.	.	÷ 48,224	08	.	.	124,560	16

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1896.

Thalweil - Zug.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	2,665,413	31	.	.	2,167,913	32	.	.	3,349,604	76	1,505,837	86
—	—			—	—			—	—				
388,556	65			90,127	92			517,959	78				
50,000	—			—	—			50,000	—				
1,483	50			15	—			3,578	44				
—	—			—	—			80	50				
47,675	—			12,834	50			67,443	76				
—	—			—	—			468	76				
163	25	487,878	40	130	30	103,107	72	293	55	639,824	79		
26	—			403	45			429	45				
—	—			—	—			2,103	64				
—	—			—	—			—	—				
518	65			1,823	—			4,955	83				
121	05	665	70	116	80	2,343	25	237	85	7,726	77	3,997,156	32
		3,153,957	41			2,273,364	29					5,502,994	18
174,527	16			118,547	83			.	.	293,074	99		
2,704	92			1,666	14			.	.	4,371	06		
169,899	89	347,131	97	6,980	—	127,193	97	.	.	176,879	89	474,325	94
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—			—	—			.	.	841	80		
—	—			—	—			.	.	178	20		
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—	663	60
.	.	3,501,089	38	.	.	2,400,558	26	.	.	.	.	5,977,983	72

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Kapitaleinzahlungen.						
1. Einzahlungen auf das Gesellschaftskapital (Stammaktien).						
Fakultative Konversion von 50,967 Stück Prioritätsaktien in Stammaktien, zufolge Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1895, Wert 1. Januar 1896 . .	25,483,500	—				
2. Einzahlungen auf Subventionsdarleihen.						
Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen: II. Rate der Beteiligung des Kantons Zürich, Wert 1. Februar 1896	120,000	—	25,603,500	—		
II. Zuwendungen aus dem Baukonto.						
Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Übertragung der Verwendungen für die per Ende 1895 unvollendet gebliebenen und pro 1896 zur definitiven Verbuchung gelangten Bauten auf die Baurechnung	.	.	1,867,244	98		
III. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“:						
XIII. Amortisationsquote für das Jahr 1896 . .	640,000	—				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
a) Abschreibung beseitigter Bauobjekte.						
Bisheriges Netz:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr. 59,886. 95						
II. Rollmaterial . . . . . „ 3,255. —						
Fr. 63,141. 95						
Rechtsufrige Zürichseebahn:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen „ 688. 63						
Fr. 63,830. 58						
b) Abschreibungen für Änderungen an bestehenden Anlagen pro 1895 (bisheriges Netz):						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr. 42,094. 57	105,925	15				
3. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Übertragung der per Ende 1895 diesem Konto belasteten Ausgaben für diverse kleinere Ergänzungsbauten auf die Betriebsrechnung	1,109	77	747,034	92		
IV. Erlöse und Rückerstattungen.						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“ (bisheriges Netz):						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	312,793	20				
II. Rollmaterial	91,819	84				
	404,613	04				
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee . .	9,359	46	413,972	50	28,631,752	40
V. Passivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1897 (vide Ausweis neben) .	.	.	.	.	17,386,138	56
Summe .	.	.	.	.	**46,017,890**	**96**

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1896.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. **Passivsaldo-Vortrag vom Jahr 1895**	.	.	.	.	5,710,048	68
II. **Kapitalrückzahlungen.**						
Rückzahlung auf das Gesellschaftskapital (Prioritätsaktien).						
Fakultative Konversion von 50,967 Stück Prioritätsaktien in Stammaktien, zufolge Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1895, auf 1. Januar 1896	.	.	.	.	25,483,500	—
III. **Verwendungen zu Bauzwecken.**						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1896:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	2,278,661	54				
II. Rollmaterial	408,335	28				
III. Mobiliar und Gerätschaften	15,393	26	2,702,390	08		
2. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1896:						
a) Rechtsufrige Zürichseebahn . . Fr. ÷ 48,224. 08						
ab: Pos. III. 2 a Einnahmenseite „ 688. 63	÷ 47,535	45				
b) Linie Etzweilen-Schaffhausen	124,560	16				
c) Linie Thalweil-Zug	3,501,089	38				
d) Linie Eglisau-Schaffhausen	2,400,558	26	5,978,672	35		
3. Unvollendete Bauobjekte:						
Bauausgaben pro 1896	.	.	6,143,279	85	14,824,342	28
Ausweis über den nebenstehenden Passiv-Saldo per 31. Dezember 1896.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	10,375,237	52				
b) Wertschriften	2,380,309	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften	627,547	23				
d) Materialvorräte	4,142,275	69				
e) Diverse Debitoren	91,430	78	17,616,800	22		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	18,851,336	14				
b) Spezialfonds	9,044,929	92				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,157,117	91				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	5,949,554	81	35,002,938	78		
Summe wie neben	.	.	17,386,138	56		
Summe	.	.	.	.	**46,017,890**	**96**

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Debitoren.						
I. Verwendungen zu Bauzwecken.						
A. Bisheriges Netz der Nordostbahn.						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	134,618,836	10				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1896, lt. Rechnung .	1,863,886	82	136,482,722	92		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	28,208,001	78				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1896, lt. Rechnung . .	313,260	44	28,521,262	22		
3. Mobiliar und Gerätschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,339,892	28				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1896, lt. Rechnung . .	15,393	26	2,355,285	54	167,359,270	68
B. Neue Linien.						
1. *Rechtsufrige Zürichseebahn.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	21,170,875	59				
b. Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1896, lt. Rechnung .	÷ 48,224	08	21,122,651	51		
2. *Linie Dielsdorf-Niederweningen.*						
Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . .	.	.	883,424	68		
3. *Linie Etzweilen-Schaffhausen.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	4,625,516	78				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1896, lt. Rechnung. .	124,560	16	4,750,076	94		
4. *Linie Thalweil-Zug.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	6,338,758	49				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1896, lt. Rechnung. .	3,501,089	38	9,839,847	87		
5. *Linie Eglisau-Schaffhausen.*						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	1,474,150	28				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1896, lt. Rechnung .	2,400,558	26	3,874,708	54	40,470,709	54
					207,829,980	22
C. Unvollendete Bauobjekte.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . .	8,637,127	15				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1896, lt. Rechnung . .	6,143,279	85	14,780,407	—		
c. ab: Übertragungen auf den Baukonto etc. im Jahr 1896 .	.	.	1,868,354	75	12,912,052	25
					220,742,032	47
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a. Bötzbergbahn:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz.	12,300,000	—				
b. Linie Koblenz-Stein:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz.	2,285,000	—	14,585,000	—		
2. Aargauische Südbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .	.	.	5,995,000	—		
3. Linie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz .		.	500,000	—	21,080,000	—
Übertrag .	.	.	.	.	241,822,032	47

Gesellschaft auf 31. Dezember 1896.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
I. Gesellschaftskapital.						
1. Stammaktien, 158,967 Aktien à Fr. 500.— . .	.	.	79,483,500	—		
2. Prioritätsaktien, 1,033 „ „ „ 500.— . .	.	.	516,500	—	80,000,000	—
160,000 Aktien						
II. Konsolidierte Anleihen.						
A. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).						
1. 4% Anleihen von 15 Mill. Franken v. 1. Dezember 1885, gekündigt auf 1. Februar 1897	15,000,000	—				
2. 4% Anleihen von 20 Mill. Franken v. 1. Oktober 1886, gekündigt auf 1. April 1897	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% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn.						
Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883 . . .	.	.	3,000,000	—		
C. Subventionsdarleihen.						
1. Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal, verzinslich zu 2½% bezw. 4½%	3,650,000	—				
2. Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, verzinslich zu 2% und bezw. 2½%: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . .	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 lt. vorjähriger Bilanz . . .	2,000,000	—				
5. Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaffhausen, unverzinslich während 10 Jahren: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . .	1,125,000	—				
6. Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen, verzinslich zu 3%:						
a. Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . . . . . Fr. 1,760,000.—						
b. Betrag der Einzahlung im Jahr 1896 lt. Rechnung, II. Rate des Kant. Zürich „ 120,000.—	1,880,000	—	13,812,000	—	162,649,500	—
Übertrag .	.	.	.	.	242,649,500	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	.	.	.	.	241,822,032	47
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).						
Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	.	.	1,451,189	31		
2. Dampfboote auf dem Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen).						
a. Betrag der Ausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	615,953	32				
b. ab: Betrag der Einnahmen im Jahr 1896	9,359	46	606,593	86		
3. Imprägnieranstalt.						
Betrag der restierenden Anlagekosten, lt. vorjähriger Bilanz	.	.	10,814	70	2,068,597	87
V. Zu amortisierende Verwendungen.						
Betrag der zu amortisierenden Verwendungen, lt. vorjähr. Bilanz	.	.	16,088,540	77		
ab: XIII. Amortisationsquote lt. Amortisationsplan	.	.	640,000	—	15,448,540	77
VI. Verfügbare Mittel.						
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Barbestand der Kasse einschl. Chekskonti	143,044	57				
b. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuilles	10,232,192	95	10,375,237	52		
2. Wertschriften.						
Eigene Wertpapiere	.	.	2,380,309	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	.	.	627,547	23		
4. Materialvorräte.						
a. Material-Konto (Vorräte an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	1,445,226	10				
b. Material-Rechnung des Ober-Ingenieurs für den Betrieb (Vorräte an Schienen, Schwellen etc.)	2,333,917	61				
c. Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	363,131	98	4,142,275	69		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis	.	.	91,430	78	17,616,800	22
Summe	.	.	.	.	**277,652,438**	**78**

Gesellschaft auf 31. Dezember 1896.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	.	.	242,649,500	—
III. Schwebende Schulden.							
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:							
a. des 4 % Anleihens von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860	„ 500. —						
b. des 4 % Anleihens von 5 Mill. Fr. vom 1. Juni 1862	„ 1,000. —	1,500	—				
2. Ausstehende Coupons, Gutscheine und Ratazinse		1,627,751	59				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungskassen und Kautionen der Angestellten:							
a. der Pensions- und Hülfskasse der Angestellten	Fr. 152,426. 79						
b. der Krankenkasse der Nordostbahn-Arbeiter	„ 2,282. 62	154,709	41				
4. Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten		31,531	—				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren: Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis		17,035,844	14	18,851,336	14		
IV. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfonds der Nordostbahn . . .		7,839,594	34				
2. Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern		111,692	02				
3. Versicherungsfonds		1,093,643	56	9,044,929	92		
V. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung		.	.	1,157,117	91		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn		.	.	5,949,554	81	35,002,938	78
Summe .		.	.	.	.	**277,652,438**	**78**

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

per 31. Dezember 1896.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	21,465	—		
2. Barkautionen von Beamten und Angestellten (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	470	50		
3. Kautionskasse der Güterarbeiter (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	276	65		
4. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	69,218	63		
Summe	.	.	**91,430**	**78**
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bötzbergbahn, abzüglich unvollendete Bauobjekte	11,633	96		
2. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein, „ „ „	16,451	16		
3. Kaufrestanzen auf Liegenschaften	23,162	83		
4. Barkautionen für Frachtenkredite	2,000	—		
5. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	35,308	51		
6. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	1,848,373	12		
7. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	584	30		
8. Konto pro Diversi	1,303,553	81		
9. Voreinzahlungen auf das $3^1/_2$ % 35 Millionen-Anleihen d. d. 28. Februar 1897	13,794,776	45		
Summe	.	.	**17,035,844**	**14**

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1896.

---

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.)

Rechnung über den Erneuerungsfonds

vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. **Saldo-Vortrag** vom Jahr 1895	.	.	.	.	7,797,025	86
II. **Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag** pro 1896, gemäss § 6 der Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896 und bezw. Beschluss des Verwaltungsrates vom 3./4. März 1897	.	.	.	.	1,050,000	—
Summe .	.	.	.	.	**8,847,025**	**86**
Ausgaben.						
I. **Erneuerung des Oberbaues.**						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel . . .	315,840	—				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen . . .	464,567	14				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen .	125,418	82	905,825	96		
Hievon ab:						
1. Aversalentschädigung der Gotthardbahn für Oberbau-Materialerneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund)	7,830	—				
2. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien .	120,000	—	127,830	—		
			777,995	96		
Im fernern ab:						
Vergütung der „Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern" für die Erneuerung des Oberbaues auf dieser Linie im Jahr 1896, abzüglich der Aversalentschädigung der Gotthardbahn . .	.	.	31,842	18	746,153	78
II. **Erneuerung des Rollmaterials.**						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfcylindern, Achsen, Rädern und Bandagen . . .	81,718	54				
2. Abschreibung der zwei ausrangierten Lokomotiven A^3 Nr. 151 und 153, abzüglich Altmaterialwert . .	35,732	04	117,450	58		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	.	.	757	98		
Übertrag .	.	.	118,208	56	746,153	78

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
1896.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	.	.	118,208	56	746,153	78
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen . . .	54	13				
2. Abschreibung von 11 ausrangierten und 2 verkauften Güterwagen K No. 9701, K^c 3025, 3041, 3075, 3115, 3127, 3138, L 9511, 9625, 9650, 9655, 9673, 9685, abzüglich Altmaterialwert und Verkaufserlös . .	43,032	80				
	43,086	93				
abzüglich: Vergütung der ital. Mittelmeerbahn für den auf ihrem Netze zertrümmerten und pro 1895 zu Lasten des Erneuerungsfonds abgeschriebenen Güterwagen K^I No. 4294	1,320	80				
			41,766	13	159,974	69
III. Erneuerung der Schiffe.						
Dampfboote auf dem Zürichsee.						
Hauptreparatur des Dampfbootes „Lukmanier“ . .	.	.	27,138	90		
ab: zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung . .	.	.	6,570	—		
					20,568	90
IV. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebssicherheit.						
Neue Bremsgestänge für Westinghouse-Bremsen an:						
41 Personenwagen	.	.	11,150	68		
3 Gepäckwagen	.	.	815	90		
					11,966	58
V. Hälftiger Anteil der Nordostbahn an den Kosten der Oberbauerneuerung auf den Gemeinschaftsbahnen.						
1. Bötzbergbahn einschl. Linie Koblenz-Stein Fr. 50,362. 08 / 2	.	.	25,181	04		
2. Aargauische Südbahn . . . . Fr. 87,173. 06 / 2	.	.	43,586	53		
					68,767	57
					1,007,431	52
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1897	.	.	.	.	7,839,594	34
Summe .	.	.	.	.	**8,847,025**	**86**

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

Beilage 2.

Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern

vom Jahr 1896.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Saldo-Vortrag vom Jahr 1895	.	.	143,534	20
Summe .	.	.	**143,534**	**20**
Ausgaben.				
I. **Erneuerung des Oberbaues.**				
Vergütung an den Erneuerungsfonds der Nordostbahn:				
a. für Schienen und deren Befestigungsmittel	13,630	08		
b. für Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	23,907	71		
c. für Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben u. s. w.	2,134	39		
	39,672	18		
ab: Aversalentschädigung der Gotthardbahn für die Oberbaumaterial-Erneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund) . .	7,830	—	31,842	18
II. **Saldo-Vortrag** auf 1. Januar 1897	.	.	111,692	02
Summe .	.	.	**143,534**	**20**

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

Rechnung über den Versicherungsfonds

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1896.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. **Saldo-Vortrag** vom Jahr 1895	.	.	.	.	1,076,795	04
II. **Einlage aus dem Betriebsertrag** pro 1896	.	.	.	.	100,000	—
Summe .	.	.	.	.	**1,176,795**	**04**
Ausgaben.						
I. Haftpflichtentschädigung an die Hinterlassenen des am 18. Januar 1894 auf dem Bahnhof Aarau verunglückten Joseph Bommer von Romanshorn, N. O. B. Anteil		.	9,429	67		
II. Zuschuss an die Krankenkasse N. O. B., mit Rücksicht auf deren ungünstiges Ergebnis pro 1895 und als Ersatz für die ihr überbundenen Kosten für Unfälle, in denen die Haftpflicht von der Verwaltung nicht anerkannt wurde . . .	.	.	5,000	—		
III. **Vergütung an die Gewinn- und Verlustrechnung**, gemäss § 4 des Regulativs für den Versicherungsfonds, für die der Betriebsrechnung und den Rechnungen über die Hülfs- und Nebengeschäfte pro 1896 direkt belasteten Ausgaben für Unfallentschädigungen und Materialschäden über den Jahresbetrag von Fr. 75,000 hinaus, nämlich:						
a. Unfallentschädigungen	140,475	97				
b. Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial .	3,245	84				
	143,721	81				
abzüglich zu Lasten der Betriebsrechnung verbleibende .	75,000	—	68,721	81	83,151	48
IV. **Saldo-Vortrag** auf 1. Januar 1897	.	.	.	.	1,093,643	56
Summe .	.	.	.	.	**1,176,795**	**04**

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

Beilage 4.

Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung

vom Jahr 1896.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. **Saldo-Vortrag** vom Jahr 1895	.	.	.	.	1,144,557	52
II. **Entschädigung der Stadt Zürich für die Befreiung von der Landabtretung zum Bau der Rechtsufrigen Zürichseebahn** infolge Traceänderung, gemäss schiedsgerichtl. Erkenntnis vom 13. Juli/31. August 1896	.	.	.	.	115,350	—
Summe .	.	.	.		**1,259,907**	**52**
Ausgaben.						
I. **Anteile der Nordostbahn an den Haftpflichtentschädigungen infolge der Unfälle bei Mönchenstein am 14. Juni 1891 und bei Zollikofen am 18. August 1891:**						
laut III. Abrechnung der Jura-Simplonbahn per Ende 1895	79,766	81				
„ IV. „ „ „ vom 17. April 1896	18,800	81				
„ V. „ „ „ „ 28. Dez. 1896	7,743	57	106,311	19		
abzüglich:						
Vergütung der Schweiz. Centralbahn auf Rechnung des Anteils der Gemeinschaftsbahnen an obigen Haftpflichtentschädigungen	.	.	3,521	58	102,789	61
II. **Saldo-Vortrag** auf 1. Januar 1897	.	.	.	.	1,157,117	91
Summe .	.	.	.	.	**1,259,907**	**52**

Rechnungen über die Nebengeschäfte
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1896.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		124,409	23		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 6,338. 84				
b. Von Tieren	„ 6,764. 62				
c. Von Gütern	„ 369,691. 66	382,795	12		
3. Verschiedene Einnahmen		334	06		
Summe der Einnahmen		.	.	**507,538**	**41**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals		13,814	50		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals		144,140	75		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		3,188	37		
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		7,318	30		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter		2,918	40		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen		50,838	80		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		103,761	87		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		64,540	16		
10. Assekuranzprämien		11,258	32		
11. Verschiedenes		17,709	44		
Summe der Ausgaben		.	.	**429,488**	**91**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		507,538	41		
Die **Ausgaben** betragen		429,488	91		
Netto-Ertrag pro 1896		.	.	**78,049**	**50**

Rechnungen über die Nebengeschäfte

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1896.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.					
Einnahmen.					
1. Ertrag des Personentransportes		96,213	02		
2. Ertrag des Gepäck- und Tiertransportes.					
a. Vom Gepäck	Fr. 2,105. —				
b. Von Tieren	„ 1,008. 05	3,113	05		
3. Verschiedene Einnahmen		1,620	—		
Summe der Einnahmen		.	.	**100,946**	**07**
Ausgaben.					
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals		5,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals		6,780	—		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals		68,980	88		
4. Bekleidung des Schiffspersonals		1,442	75		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars		3,939	37		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux		1,817	72		
7. Brennmaterial für die Schiffe		26,308	65		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe		2,310	63		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände		16,549	05		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren		5,352	76		
11. Ersatzleistungen		—	—		
12. Verschiedenes		13,597	58		
Summe der Ausgaben		.	.	**152,079**	**39**
Rechnungs-Abschluss.					
Die **Einnahmen** betragen		100,946	07		
Die **Ausgaben** betragen		152,079	39		
Überschuss der Betriebsausgaben pro 1896		.	.	51,133	32
Hiezu nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884: Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben		.	.	20,568	90*
Rückschlag pro 1896		.	.	**71,702**	**22**

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

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, geordnet nach den Bauobjekten, pro 1896.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	A. Verwendungen zu Bauzwecken.				
	a) Bisheriges Netz.				
	Stammnetz.				
1. Romanshorn:	Aufstellen des ehemaligen Güterschuppens in Schaffhausen als Lagerschuppen, Gesamtlänge 108 *m*, Schuppen in Holzverschalung, Mittelbau in Riegelmauerwerk . . . . . (vide auch Pos. 71)	90,000	—		
	Erstellen eines mit den Rangiergeleisen verbundenen Geleises auf der Westseite des ehemaligen Schaffhauser Schuppens im Rangierbahnhof von 220 *m* Nutzlänge, sowie eines Stumpengeleises auf der Ostseite dieses Schuppens von 142 *m* Nutzlänge . . . (vide auch Pos. 69)	15,061	84		
	Einrichten der Wasserversorgung in die Seehofhäuser im Anschluss an die Gemeindewasserleitung	2,726	43		
	Erstellen eines Brunnens samt Leitung für das Abwasser für die provisorische Reparaturwerkstätte, im Anschluss an die Gemeindewasserversorgung	637	55		
	Erstellen einer Drehscheibe von 6.5 *m* Durchmesser und einer Geleiseverbindung zum Lagerplatz Lüthy & Cie. . . . . (vide auch Pos. 69)	8,272	80		
2. Müllheim:	Stationserweiterung, bestehend in einem massiven, einstöckigen Anbau an das Stationsgebäude für den Wartsaal III. Klasse, Vergrösserung der Rampe, Erstellen eines III. Geleises von 360 *m* Länge und eines Verladeplatzes auf der Nordseite des Aufnahmsgebäudes . . . . . (vide auch Pos. 70)	59,185	45		
3. Winterthur:	Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes, bestehend in Vergrösserung des Aufnahmegebäudes durch Anbau von 2 Flügelbauten, Erhöhung des Mittelbaues und der Zwischenflügel, Erstellen einer Vorhalle vor letzteren, zweier Perrontunnels unter den Geleisen, dreier gedeckter Perrons von je 180 *m* Länge, neuer Passagierabtritte, eines neuen Eilgutschuppens mit Bureau und Rampe, eines neuen zweistöckigen Wasserstationsgebäudes mit Bureaux und Werkstätte für die Bahnmeister, einer neuen Lokomotivremise, eines Unterkunftlokals mit Wasserstation, Pumpwerk, Bädern und Magazin, eines Abortes für das Maschinenpersonal, einer neuen Lokomotivdrehscheibe von 14 *m* Durchmesser und Geleisevermehrung in einer Gesamtlänge von 2304 *m* . . . . . (vide auch Pos. 66, 68 und 72)	1,564,752	05		
4. Effretikon:	Einrichtung der Wasserversorgung, unter Zuleitung der bei Km. 1,9 entspringenden Quelle der Waldkorporation Illnau . . .	13,785	47		
5. Oerlikon:	Einrichtung eines Telephons von der Station zum Wärterposten Nr. 390 an der Abzweigungsweiche gegen Bülach und je eines Klingelwerks vom Wärterposten Nr. 390 nach dem Barrierenwärterposten Nr. 210 an der Schaffhauserstrasse und nach dem Wärterposten Nr. 520 bei der Abzweigungsweiche gegen Seebach	628	70		
6. Oberglatt:	Erstellen eines chaussierten Verladeplatzes und einer Einfahrt zu demselben von der neuen Landstrasse aus	692	22		
	Übertrag .	1,755,742	51		

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		Übertrag .	1,755,742	51		
7. Niederglatt:	Erstellen einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft . . (vide auch Pos. 73)		3,218	22		
8. Zürich:	Unterführung der Langstrasse, Nachtrag von 1895 . . . (vide auch Pos. 74)		253	35		
	Eindecken der Seitenstege bei den Brücken I, III, V und VI an der Sihl mit Dielen		1,835	80		
9. Dietikon:	Vorsorgliche Landerwerbung für Erweiterung der Station . .		17,545	80		
10. Baden:	Erstellen eines Durchganges an der Bruggerstrasse, je 2.4 *m* breit und hoch, 9.5 *m* lang		15,515	43		
11. Brugg:	Erstellen eines zweiten Wasserreservoirs im Güterbahnhof, Nachtrag pro 1895		110	—		
	Telephonanlage zur Verbindung der Zwischenblockstation I mit den Stationen Brugg und Bötzenegg auf dem Gebiete des Bahnhofes Brugg		71	27		
12. Amrisweil:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben, Nachtrag 1895	Fr. 143.48				
13. Erlen:		„ 143.48				
14. Sulgen:		„ 84.94				
15. Bürglen:		„ 84.94				
16. Weinfelden:		„ 143.48				
17. Märstetten:		„ 84.94				
18. Müllheim:		„ 143.48				
19. Felben:		„ 143.48				
20. Frauenfeld:		„ 73.96				
21. Islikon:		„ 143.48				
22. Wiesendangen:		„ 84.94	1,274	60		
23. Niederhasli:	Erstellen elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben, nach beiden Richtungen	Fr. 444.46				
24. Dielsdorf:		„ 523.11	967	57		
25. Offene Bahn:	Erstellen neuer Eisenkonstruktionen für nachbezeichnete Brücken und Durchlässe:					
	a) Kil. 90.795 Arboner Aachbrücke . . .	Fr. 3,110.68				
	b) „ 63.552 Bachbrücke bei Bürglen . .	„ 1,023.15				
	c) „ 63.523 „ „ „ . .	„ 1,048.65				
	d) „ 63.400 „ „ „ . .	„ 999.25				
	e) „ 56.301 „ „ Märstetten .	„ 1,284.10				
	f) „ 52.685 „ „ Müllheim . .	„ 1,302.95				
	g) „ 50.855 Strassenbrücke bei Müllheim .	„ 1,437.29				
	h) „ 46.424 Bachbrücke bei Felben . .	„ 951.10				
	i) „ 41.640 Kanalbrücke bei Frauenfeld .	„ 2,035.40				
	k) „ 40.810 Bachbrücke bei Frauenfeld .	„ 424.49				
	l) „ 40.315 Strassenbrücke bei Islikon . .	„ 1,523.60				
	m) „ 37.440 „ „ „ . .	„ 3,036.59				
	n) „ 34.075 „ „ Wiesendangen	„ 1,477.47				
	o) „ 32.060 „ „ „	„ 1,413.62				
	p) „ 29.385 Bachbrücke bei Oberwinterthur .	„ 2,202.11				
	q) „ 28.340 „ „ „ .	„ 2,151.11				
	r) „ 15.167 Strassenbrücke bei Niederhasli .	„ 1,568.74				
	s) „ 15.380 „ „ „ .	„ 1,706.16				
	t) „ 47.785 Bachdurchlass bei Aarau . . (vide auch Pos. 76)	„ 348.05	29,044	51		
	Erstellen von Einfriedigungen (Geländern) auf folgenden Durchlässen:					
	a) Km. 78.8 Erlen-Romanshorn . . .	Fr. 442.30				
	b) „ 21.75 Killwangen-Turgi . . .	„ 29.60	471	90		
		Übertrag .	1,826,050	96		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1896.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	1,826,050	96		
25. Offene Bahn:	Erstellen eines 60 *cm* breiten Dielenbelages längs den Tragwänden auf der Thurbrücke bei Müllheim	556	44		
	Strassenüberführung bei Km. 6.892 zwischen Oerlikon und Wallisellen; Nachtrag für Expropriation	605	23		
	Erstellen der Telegraphen-Kabelleitungen Zürich-Oerlikon . . (vide auch Pos. 74)	31,155	80		
	Erstellung eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebebarrieren bei:				
	a) Kil. 75.020 Erlen-Romanshorn . . . . Fr. 992. 61				
	b) „ 10.787 bei Dietikon . . . . . „ 1,221. 30				
	c) „ 11.119 „ „ . . . . . „ 1,117. 16				
	d) „ 23.272 Baden-Turgi . . . . . „ 909. 23				
	e) „ 24.654 „ „ . . . . . „ 860. 97				
	f) „ 29.879 bei Turgi . . . . . „ 829. 76				
	g) „ 42.981 bei Ruppersweil . . . . . „ 885. 05				
	h) „ 37.244 Turgi-Koblenz . . . . . „ 1,038. 34 (vide auch Pos. 76)	7,854	42		
	Erstellen von Einfriedigungen und Bahnabschlüssen auf den Strecken: Romanshorn-Rorschach, Islikon-Sulgen, Wallisellen-Winterthur, Oberglatt-Dielsdorf, Zürich-Oerlikon, Zürich-Killwangen, Killwangen-Turgi, Turgi-Ruppersweil-Aarau und Turgi-Koblenz .	5,246	48	1,871,469	33
	Linksufrige Zürichseebahn.				
26. Oberrieden:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für einen Küchehahn, einen Ventilbrunnen und einen Hydranten . . . (vide auch Pos. 80)	1,983	42		
27. Wädensweil:	Verriegelung der Weichen und Signale . . . . . (vide auch Pos. 81)	70,881	40		
28. Offene Bahn:	Verstärken der bestehenden Eisenkonstruktion der Sihlbrücken beim Sihlhölzli, Kil. 3.200 . . . . . (vide auch Pos. 82)	20,519	83		
	Erstellen neuer Eisenkonstruktionen bei folgenden Brücken und Durchlässen:				
	a) Kil. 3.334 Sihlkanalbrücken beim Sihlhölzli . Fr. 3,616. 92				
	b) „ 8.1 Strassendurchfahrt bei Bendlikon . „ 2,649. 43				
	c) „ 36.695 Strassenbrücke bei Altendorf . „ 1,566. 40				
	d) „ 53.952 Biltenerbachbrücke bei Bilten . „ 5,233. 53				
	e) „ 53.991 Flutbrücke für den Biltenerbach . „ 5,138. 32 (vide auch Pos. 82)	18,204	60		
	Erstellen eines dichten Schwellenbelages auf folgenden Brücken und Durchlässen:				
	a) Kil. 56.6 Untere Linthbrücke vor Ziegelbrücke Fr. 1,904. 67				
	b) „ 57.850 Obere Linthbrücke nach Ziegelbrücke „ 564. 01				
	c) „ 57.800 Reckwegdurchlass . . . . . „ 110. 09	2,578	77		
	Kabel von 300 *m* Länge für die Telegraphen- und Signalleitungen im Tunnel bei Enge . . . . . (vide auch Pos. 82)	1,331	60		
	Erstellen einer eisernen Schlagbaumbarriere an Stelle einer hölzernen Schiebebarriere bei Kil. 37.948 Pfäffikon-Lachen . . (vide auch Pos. 82)	1,198	44		
	Erstellen einer Einfriedigung beim Wärterwohnhaus bei Kil. 3.040 Zürich-Enge	108	60	116,806	66
	Übertrag .	.	.	1,988,275	99

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	.	.	1,988,275	99
	Linie Winterthur-Koblenz.				
29. Pfungen:	Verlängerung des Stumpengeleises um 18 *m*	435	63		
30. Bülach:	Erstellen einer Telephonverbindung zwischen dem Vorstandsbureau und dem äussersten Wärterposten Nr. 18 gegen Glattfelden	326	94		
31. Offene Bahn:	Teilweise Verstärkung der Streben an der bestehenden Eisenkonstruktion der Wildbachbrücke bei Embrach, Kil. 12.75	829	05	1,591	62
	Linie Baden-Niederglatt.				
32. Offene Bahn:	Erstellen eines dichten Schwellenbelages auf der obern und untern Limmatbrücke bei Wettingen Kil. 19.85 und 21.05	4,352	82		
	Anbringen von Leitschienen auf den gleichen Brücken	2,430	45		
	Erstellen einer neuen eisernen Schlagbaumbarriere bei Kil. 35.382 Otelfingen-Würenlos	618	51	7,401	78
	Linie Effretikon-Hinweil.				
33. Fehraltorf:	Erstellen einer Langholzverladrampe und Verlängerung des Stumpengeleises um 72 *m*	1,375	90		
34. Wetzikon:	Erstellung von zwei neuen Weichenverbindungen auf N.O.B.-Gebiet	2,677	66		
35. Offene Bahn:	Teilweise Verstärkung der Streben an der bestehenden Eisenkonstruktion der Wildbachbrücke bei Wetzikon, Kil. 17.52	1,282	30		
	Erstellen einer neuen eisernen Schlagbaumbarriere bei Kil. 3.580	369	35	5,705	21
	Linie Sulgen-Gossau.				
36. Kradolf:	Erstellen einer Brückenwage von 25 Tonnen Tragkraft (vide auch Pos. 85)	3,064	36		
37. Arnegg:	Einführung des Wassers in die Küche der Dienstwohnung im Anschluss an die Ortswasserversorgung	155	24		
38. Offene Bahn:	Verstärkung der bestehenden Eisenkonstruktion der Sorenthalbrücke bei Hauptweil, Kil. 12.48 (vide auch Pos. 86)	31,050	51		
	Landerwerb für Anlage eines Wasserabzuggrabens bei Kil. 6.250 bei Bischofszell	96	30	34,366	41
	Ehemalige Nationalbahn.				
39. Emmishofen:	Erstellen einer 200 *m* langen, in den Schoderbach einmündenden Kellerwasserdohle zur Verhütung der Unterwassersetzung des Stationskellers	1,042	27		
40. Mannenbach:	Einlegen einer Cementdohle von 80 *cm* Durchmesser unter der Bahn, zur Ableitung des bei Kil. 52.285 den Bahnkörper berührenden Grabens	1,739	43		
41. Stein a/Rhein:	Erstellen einer Perronuhr	461	22		
	Erstellen eines Cementbodens auf dem Perron	938	15		
42. Ossingen:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung (vide auch Pos. 87)	377	04		
43. Kloten:	Übertragung der Erstellungskosten der von Altstetten versetzten Brückenwage (vide auch Pos. 75 und 88)	2,905	—		
44. Affoltern b/Zürich:	Verlängerung des bestehenden Stumpengeleises auf der östlichen Seite um 22 *m* und Erstellung eines neuen Stumpengeleises von 95 *m* Nutzlänge auf der Westseite (vide auch Pos. 89)	8,466	13		
	Übertrag	15,929	24	2,037,341	01

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1896.

			Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		Übertrag	15,929	24	2,037,341	01
45. Buchs-Dällikon:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung		3,119	31		
46. Baden-Oberstadt:	Verbreitern des strassenseitigen Vordaches des Güterschuppens um 2 *m*		573	77		
47. Oberwinterthur:	Erstellung elektrischer Kontrollapparate für die Signalscheiben	Fr. 809.55				
48. Dätwyl:		„ 108.18				
49. Othmarsingen:		„ 207.02	1,124	75		
50. Offene Bahn:	Erstellen von Geländern auf folgenden offenen Durchlässen:					
	a) Kil. 37.103 bei Eschenz	Fr. 268.68				
	b) „ 14,997 bei Bassersdorf	„ 483.05				
	c) Schadenmühlebrücke bei Baden-Oberstadt	„ 224.25	975	98		
	Einlegen einer neuen Eisenkonstruktion für die Dorfbachbrücke bei Mammern, Kil 40.055 (vide auch Pos. 90)		4,820	05		
	Teilweise Verstärkung der Streben an der bestehenden Eisenkonstruktion der Rheinbrücke bei Hemmishofen, Kil. 33.7		7,731	28		
	Verstärkung der bestehenden Eisenkonstruktion der Aachbrücke bei Rielasingen, Kil. 40.366		2,834	86		
	Erstellen eines Wärterwohnhauses bei Kil. 58.800 Tägerweilen-Emmishofen mit laufendem Brunnen		9,574	75		
	Erstellen von Glockensignalen auf den Strecken:					
	a) Oberwinterthur-Etzweilen	Fr. 14,563.92				
	b) Hemmishofen-Etzweilen	„ 1,479 58				
	c) Stein-Etzweilen	„ 1,937.45	17,980	95		
	Erstellen einer eisernen Schlagbaumbarriere an Stelle einer hölzernen Schiebebarriere bei Kil. 63.449 bei Hunzenschwyl (vide auch Pos. 90)		1,259	95		
	Erstellen von Einfriedigungen und Bahnabschlüssen auf den Strecken Stein-Konstanz, Oberwinterthur-Etzweilen und Kloten-Bassersdorf		535	38	66,460	27
	Linie Zürich-Zug-Luzern.					
51. Urdorf:	Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 92)	Fr. 8.163.58				
52. Hedingen:		„ 10,611.17				
53. Cham:		„ 13,347.63	32,122	38		
54. Kollerdreieck bei Zug:	Erstellen von elektrischen Kontrollapparaten zu den Ein- und Ausfahrtssignalen		1,140	90		
55. Offene Bahn:	Verstärkung der bestehenden Eisenkonstruktion der Reussbrücke bei Luzern, Kil. 63.66 (vide auch Pos. 93)		120,779	11		
	Erstellen neuer Eisenkonstruktionen für folgende Brücken und Durchlässe:					
	a) Kil. 22.5 Strassenbrücke bei Hedingen	Fr. 1,140.60				
	b) „ 23.490 Flutbrücke bei Affoltern a/Albis	„ 1,312.49				
	c) „ 24.280 Strassenbrücke „ „ „	„ 1,775.20				
	d) „ 26.045 „ nach „ „	„ 1,196.60				
	e) „ 29.310 Hasselbachbrücke bei Mettmenstetten	„ 430.96				
	f) „ 35.790 Sumpfbachbrücke bei Cham	„ 395.33				
	g) „ 35.806 „ im direkten Geleise bei Cham	„ 390.72				
	h) „ 36.078 „ „ „ „ „ „	„ 1,337.94				
	i) „ 37.500 Letzibachbrücke bei Zug	„ 1,707.74				
	k) „ 42.085 Sumpfbachbrücke bei Cham	„ 1,671,80				
	Übertrag	Fr. 11,359.38	154,042	39	2,103,801	28

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag Fr. 11,359. 38	154,042	39	2,103,801	28
55. Offene Bahn:	*l)* Kil. 45.392 Bachbrücke nach Cham . . „ 240. 70 *m)* „ 52.440 Strassenbrücke bei Rothkreuz . „ 2,004. 75 *n)* „ 53.713 „ „ Gisikon . . „ 1,500. 65 *o)* „ 59.690 Bachbrücke bei Ebikon . . „ 1,606. 24 (vide auch Pos. 93)	16,711	72		
	Erstellen eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebebarrieren bei: *a)* Kil. 29.057 bei Mettmenstetten . . . Fr. 955. 42 *b)* „ 35.880 im Kollerdreieck bei Zug . . „ 907. 03 (vide auch Pos. 93)	1,862	45		
	Anschluss an die Ortswasserversorgung der Gemeinde Altstetten für einen Ventilhahn in der Küche des Wärterwohnhauses bei Kil. 5.130 Altstetten-Urdorf	160	40	172,776	96
	Linie Dielsdorf-Niederwenigen.				
56. Niederweningen:	Landerwerb für die Stationserweiterung	1,383	30		
57. Pendenzen aus der Bauperiode:	Fertigungsgebühren für die Expropriationen	700	—	2,083	30
	Rollmaterial.				
58. Lokomotiven:	Anschaffung der Personenzugslokomotive A^{2T} Nr. 80 mit Luftdruckbremse, Einrichtung für die Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser	56,211	54		
	Anschaffung von 4 Tenderlokomotiven F^3 Nr. 458/461 mit Einrichtung für die Dampfheizung	129,217	99		
59. Gepäckwagen:	Anschaffung von 10 Gepäckwagen F Nr. 2101/2110 mit Luftdruckbremse und Dampfheizung	68,792	05		
60. Kontinuierliche Luftdruckbremsen:	Einrichtung der Westinghousebremse an: *a)* 12 Lokomotiven C^{3T} Nr. 361/372	26,008	25		
	b) 25 Personenwagen: A Nr. 4, 6, 12/13, B 599, B^C 850, 874, 876, C 1152, 1165, 1167/1170, 1186, 1189, 1192, 1194, 1196, 1198/99, 1203, 1209, 1261, 1266	22,035	—		
	c) 5 Gepäckwagen: F Nr. 2027/2030, 2073	5,701	25		
	Einrichtung der Westinghousebremse an folgenden, bereits mit der Bremsleitung versehenen Wagen: *a)* 20 Personenwagen: A Nr. 16, 21/23, A^B 191/192, 200, B 567/569, 582, 600, B^C 831/836, B^{C2} 961, C^2 1474	13,240	44		
	b) 2 Gepäckwagen: F Nr. 2024 und 2071	1,684	84		
	Einrichtung der Westinghouse-Doppelbremse an den 6 Personenwagen C^3 Nr. 1520/1525	1,404	74		
61. Dampfheizung:	Einrichtung der Dampfheizung an: *a)* 54 Lokomotiven: B^{3T} Nr. 323/350, E^2 411/425, 431/436, 438/439 und 441/443	6,886	81		
	b) 98 Personenwagen: A^B Nr. 118/121, 194, B 498, 511/524 B^C 805/807, 817/818, 871/876, C 1111/1116, 1118/1125, 1151/1153, 1163, 1165/1169, 1171, 1185/1189, 1191/1192, 1194/1196, 1198, 1200/1202, 1205/1206, 1208, 1210/1214, 1256/1260, 1264, 1266/1269, 1281/1284, C^2 1455, 1457/1458, 1462/1464, 1474 . .	39,586	08		
	Übertrag .	370,768	99	2,278,661	54

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1896.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	370,768	99	2,278,661	54
62. Schnellbremsventile:	Ausrüstung der Lokomotive B^{2T} Nr. 216 mit dem Schnellbremsventil, System Westinghouse . . . . . (vide auch Pos. 96).	243	90		
63. Geschwindigkeitsmesser:	Ausrüstung von 30 Lokomotiven mit dem Geschwindigkeitsmesser, System Klose: B^{2T} Nr. 208/212, 215/216, 218/223, 225/226, 229/232, 234/35, 238/242, 245/247 und 249	18,829	43		
64. Notsignale:	Ausrüstung folgender 228 Personenwagen mit dem Notsignal: A Nr. 6, 12. 21/24, A^{B} 118, 126, 130/131, 141/152, 171, 176/177, 179/184, 186/187, 189/194, 200/202, A^{B2} 251/255, B 514, 516/517, 524, 528, 534, 544/545, 551/558, 560, 567/574, 576, 579/580, 585, 599/600, B^{2} 651, B^{C} 801, 807, 816, 821/822, 831/833, 835/836, 839, 846/850, 852, 856/858, 860/862, 864/866, 874/876, B^{C2} 952/953, 961/962, 965/966, C 1111, 1123, 1125, 1145, 1151, 1165/1167, 1169, 1171, 1185/1189, 1191, 1193/1206, 1208/1212, 1237/1239, 1241/1242, 1246, 1248/1249, 1258/1263, 1266/1267, 1269, 1271/1272, 1276, 1278, 1296, 1303, 1406, 1408, 1412, C^{2} 1452, 1455, 1462/1464, 1466, 1470, 1474/1478, 1480, 1482, C^{3} 1502/1503, 1505/1510, 1512/1514, 1516/1517, 1520/1525, 1531/1536, 1538/1539, 1542/1543, 1545/1549, 1551, 1553/1556	16,482	96		
65. Dampfheizungskupplungen:	Anschaffung von 50 Dampfheizungskupplungen, System Eisele .	2,010	—	408,335	28
	Mobiliar und Gerätschaften.				
66. Stationsdienst:	Inventarvermehrung für den erweiterten Bahnhof Winterthur . (vide auch Pos. 3, 68 und 72)	5,741	31		
	Zuteilung einer Viehverladbrücke an die Station Hettlingen . .	383	35		
	Anschaffung von Billetkasten etc. für die Einnehmerei III. Klasse im Bahnhof Zürich	3,687	50		
	Anschaffung einer mechanischen Leiter für den Bahnhof Zürich .	1,400	—		
	Abgabe von Ausrüstungsgegenständen für Lokomotiven aus der Reserve an die Bahnhofinspektion und Güterverwaltung Zürich . (vide auch Pos. 98)	344	—		
	Zuteilung des ausrangierten Güterwagens K^{C} Nr. 3138 zum Altmaterialwert an die Bahnhofinspektion Zürich als Werkzeugwagen . . . . . (vide auch Pos. 97)	250	—		
	Anschaffung von 2 Langholzverladekrahnen	539	40		
67. Werkstätten:	Inventarvermehrung für die Werkstätte in Zürich: 1 Schleifmaschine . . . . . Fr. 2,491.— 2 Schraubenflaschenzüge . . . . . „ 317,—	2,808	—		
	Anschaffung eines feuerfesten Kassenschrankes für die Werkstätte in Romanshorn	227	20		
68. Telegraphenapparate:	Vermehrung des Telegrapheninventars im Bahnhof Winterthur . (vide auch Pos. 3, 66 und 72)	12	50	15,393	26
	Summe der Ausgaben .	.	.	**2,702,390**	**08**

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Einnahmen.				
	Stammnetz.				
69. Romanshorn:	Abschreibung von beseitigten 60 *m* Geleise bei der Zufahrt zum Güterschuppen . . . . . (vide auch Pos. 1)	1,130	89		
	Abschreibung von beseitigten 6,4 *m* Geleise, infolge Einlegen einer neuen Drehscheibe zum Lagerplatz Lüthi & Cie. . . . (vide auch Pos. 1)	128	98		
70. Müllheim:	Abschreibung ausgefallener Bestandteile der Centralanlage, infolge Stationserweiterung . . . . . (vide auch Pos. 2)	795	55		
71. Schaffhausen:	Abschreibung der Erstellungskosten des nach Romanshorn versetzten Güterschuppens, Abteilung N. O. B. . . . . (vide auch Pos. 1)	44,733	30		
72. Winterthur:	Abschreibung folgender beseitigter Bauobjekte, infolge Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes:				
	a) Einsteighalle . . . . . Fr. 76,882. 84				
	b) Abort II. und III. Klasse . . . „ 10,695. 09				
	c) Beseitigter Teil der Dampfheizung mit Dampfkessel . . . . . „ 11,000. —				
	d) Beseitigte Teile der Wasserleitung . „ 1,500. —				
	e) „ „ „ Gasleitung . . „ 3,000. —				
	f) 1 Kochherd . . . . . „ 139. —				
	g) Drehscheibe von 10.8 *m* Durchmesser . „ 10,801. 66				
	h) „ „ 4.5 *m* „ . „ 3,600. —				
	i) Viehrampe . . . . . „ 3,500. —				
	k) Nicht mehr verwendeter Teil des Wasserstations- und Magazingebäudes . . „ 2,000. —				
	l) Pumpwerk der alten Wasserstation mit Dampfkessel und Pumpe . . . „ 5,565. 92				
	m) Brunnen vor der ehemal. Restauration III. Klasse . . . . . „ 350. —				
	n) Einfriedigung gegen die Rudolfstrasse . „ 1,000. —				
	o) „ „ „ Bahnhofstrasse „ 750. —				
	p) 9 Weichen und 9 Kreuzungen . . „ 7,200. — (vide auch Pos. 3, 66 und 68)	137,984	51		
	Abschreibung von 12 beseitigten Konsolen und 15 Laternen der Gasbeleuchtungseinrichtung am Güterschuppen	665	—		
	Abschreibung eines gusseisernen Kandelabers im Güterbahnhof .	100	—		
73. Niederglatt:	Abschreibung des ausgefallenen Geleisestückes, infolge Einlegen einer Brückenwage . . . . . (vide auch Pos. 7)	171	50		
74. Zürich:	Restbeitrag der Stadt Zürich an die Baukosten für Unterführung der Langstrasse . . . . . (vide auch Pos. 8)	10,000	—		
	Abschreibung der in der Einsteighalle entbehrlich gewordenen 16 Stück Gaslaternen, infolge der elektrischen Beleuchtungsanlage	1,702	40		
	Abschreibung der ausgefallenen Bestandteile der Centralanlage, Gruppe I . . Fr. 13,213. —				
	Dasselbe „ II . . „ 7,471. —	20,684	—		
	Abschreibung der ausgefallenen Telegraphenleitungen, infolge Einlegen eines Telegraphenkabels Zürich-Oerlikon . . . . (vide auch Pos. 25)	5,061	90		
	Abschreibung der beseitigten Schiebebarriere bei Kil. 1.724 im Rangierbahnhof	80	—		
	Übertrag .	223,238	03		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1896.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	223,238	03		
75. Altstetten:	Gutschrift der Erstellungskosten für die nach Station Kloten versetzte Brückenwage . . . . . (vide auch Pos. 43 und 88)	2,905	—		
76. Offene Bahn:	Abschreibung beseitigter Schiebebarrieren, infolge deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren bei:				
	a) Kil. 75,020 Erlen-Romanshorn . . . Fr. 80. —				
	b) „ 10.787 bei Dietikon . . . . „ 80. —				
	c) „ 11.119 „ „ . . . . „ 80. —				
	d) „ 23.272 Baden-Turgi . . . . „ 80. —				
	e) „ 24.654 „ „ . . . . „ 80. —				
	f) „ 29,879 bei Turgi . . . . „ 80. —				
	g) „ 42.981 „ Ruppersweil . . . . „ 80. —				
	h) „ 37.244 Turgi-Koblenz . . . . „ 80. — (vide auch Pos. 25)	640	—		
	Abschreibung ausgefallener eiserner Brückenkonstruktionen, bezw. Bestandteile solcher, infolge deren Ersetzung durch neue, stärkere bei:				
	a) Kil. 90.795 Arboner Aachbrücke . . Fr. 1,683. 97				
	b) „ 63.552 Islikon-Sulgen . . . . „ 1,026. 10				
	c) „ 63.523 „ „ . . . . „ 979. 20				
	d) „ 63.400 „ „ . . . . „ 1,026. 10				
	e) „ 56.301 „ „ . . . . „ 540. 60				
	f) „ 52.685 „ „ . . . . „ 540. 60				
	g) „ 50.855 „ „ . . . . „ 1,120. —				
	h) „ 46.424 „ „ . . . . „ 608. 95				
	i) „ 41.640 „ „ . . . . „ 3,699. 80				
	k) „ 40.810 „ „ . . . . „ 160. —				
	l) „ 40.315 „ „ . . . . „ 2,149. 76				
	m) „ 37.440 „ „ . . . . „ 4,806. 84				
	n) „ 34.075 Winterthur-Islikon . . . . „ 2,122. 39				
	o) „ 32.060 „ „ . . . . „ 2,129. 39				
	p) „ 29.385 „ „ . . . . „ 3,926. 64				
	q) „ 28.340 „ „ . . . . „ 3,592. 13				
	r) „ 15.167 Oberglatt-Dielsdorf . . . . „ 612. 76				
	s) „ 15.380 „ „ . . . . „ 612. 76				
	t) „ 47.785 Ruppersweil-Aarau . . . . „ 30. — (vide auch Pos. 25)	31,367	99		
77. Landverkäufe:	Erlöse hiefür und Rekognitionsgebühren	3,461	80	261,612	82
	Linksufrige Zürichseebahn.				
78. Zürich-Enge:	Abschreibung von entbehrlich gewordenen 3 gusseisernen Kandelabern und Laternen	360	—		
79. Rüschlikon:	Beitrag der Gemeinde an die Erstellungkosten der im Jahre 1895 verrechneten Brückenwage	1,000	—		
80. Oberrieden:	Abschreibung des Pumpbrunnens, infolge Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung . . . . . (vide auch Pos. 26)	467	14		
81. Wädensweil:	Abschreibung beseitigter Bauobjekte, infolge Erstellung der Centralanlage:				
	a) Blockanlage gegen Burghalden . . . Fr. 6,000. —				
	b) 16 Weichenständer . . . . . „ 640. —				
	c) 2 Aufzugs- und Rückstellvorrichtungen für mechan. Signalscheiben . . . „ 750. — (vide auch Pos. 27)	7,390	—		
	Übertrag .	9,217	14	261,612	82

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	9,217	14	261,612	82
82. Offene Bahn:	Abschreibung ausgefallener eiserner Brückenkonstruktionen, bezw. Bestandteile solcher, infolge deren Ersetzung durch neue, stärkere: *a)* Sihlbrücke beim Sihlhölzli wegen Verstärkung Fr. 2,883. 60 *b)* Sihlkanalbrücke beim Sihlhölzli . . . „ 2,620. 34 *c)* Kil. 8.1 Durchfahrt bei Bendlikon, idem . „ 276. 08 *d)* „ 36.695 Pfäffikon-Lachen . . . „ 815. 95 *e)* „ 53.952 Biltenerbachbrücke . . . „ 4,309. 90 *f)* „ 53.991 „ . . . „ 4,248. 50 (vide auch Pos. 28)	15,154	37		
	Abschreibung der ausgefallenen Telegraphen- und Signalleitungen, infolge Einlegen eines Kabels im Tunnel bei Enge . . . (vide auch Pos. 28)	120	—		
	Abschreibung der beseitigten Schiebebarriere bei Kil. 37.948 Pfäffikon-Lachen, infolge deren Ersetzung durch eine Schlagbaumbarriere . . . . . . (vide auch Pos. 28)	80	—		
83. Rekognitionsgebühren:	Diverse Rekognitionsgebühren	140	—	24,711	51
	Linie Baden-Niederglatt.				
84. Rekognitionsgebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren	.	.	20	—
	Linie Sulgen-Gossau.				
85. Kradolf:	Abschreibung des beseitigten Geleisestückes, infolge Einlegen einer Brückenwage . . . . . . (vide auch Pos. 36)	126	50		
86. Offene Bahn:	Abschreibung ausgefallener Brückenbestandteile, infolge Verstärkung der Sorenthalbrücke bei Hauptweil . . . . . . (vide auch Pos. 38)	870	40	996	90
	Ehemalige Nationalbahn.				
87. Ossingen:	Abschreibung des beseitigten Sodbrunnens, infolge Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung . . . . . . (vide auch Pos. 42)	150	—		
88. Kloten:	Abschreibung des beseitigten Geleisestückes, infolge Einlegen einer Brückenwage . . . . . . (vide auch Pos. 43 und 75)	25	70		
89. Affoltern b. Zürich:	Abschreibung eines ausgefallenen Geleisestückes von 29 *m* Länge mit Weichenverbindung, infolge Einlegen einer Doppelweichenverbindung . . . . . . (vide auch Pos. 44)	1,002	—		
90. Offene Bahn:	Abschreibung der beseitigten Schiebebarriere bei Kil. 63.449 bei Hunzenschwyl, infolge deren Ersetzung durch eine Schlagbaumbarriere . . . . . . (vide auch Pos. 50)	20	—		
	Abschreibung der ausgefallenen Bestandteile der Dorfbachbrücke bei Mammern, infolge Einlegen einer neuen Brücke . . . (vide auch Pos. 50)	711	75		
91. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land	115	—	2,024	45
	Übertrag .	.	.	289,365	68

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1896.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	.	.	289,365	68
	Linie Zürich-Zug-Luzern.				
92. Diverse Stationen:	Abschreibung beseitigter Bauobjekte, infolge Erstellung der Centralanlagen:				
	a) Hölzerne Schiebebarrieren:				
	Station Urdorf . . . . Fr. 80. —				
	„ Hedingen . . . . „ 80. —				
	„ Cham . . . . „ 80. — Fr. 240. —				
	b) Weichenböcke:				
	Station Urdorf, 2 Stück . . Fr. 80. —				
	„ Hedingen, 1 „ . . „ 40. —				
	„ Cham, 1 „ . . „ 40. — „ 160. —				
	c) Aufzugs- u. Rückstellvorrichtungen samt Drahtleitungen von mech. Signalscheiben:				
	Station Urdorf, 2 Stück . . Fr. 730. —				
	„ Hedingen, 2 „ . . „ 700 —				
	„ Cham, 2 „ . . „ 750. — „ 2,180. —	2,580	—		
	(vide auch Pos. 51/53)				
93. Offene Bahn:	Abschreibung folgender ausgefallener eiserner Brückenkonstruktionen, bezw. Bestandteile solcher, infolge deren Ersetzung durch neue, stärkere bei:				
	a) Km. 22.500 Hedingen-Cham . . . Fr. 822. —				
	b) „ 23.490 „ „ . . . „ 833. —				
	c) „ 24.280 „ „ . . . „ 1,116. 30				
	d) „ 26.045 „ „ . . . „ 755. —				
	e) „ 29.310 „ „ . . . „ 583. —				
	f) „ 35.790 „ „ . . . „ 588. 30				
	g) „ 35.806 „ „ . . . „ 619. 45				
	h) „ 36.078 „ „ . . . „ 1,113. —				
	i) „ 37.500 „ „ . . . „ 1,746. —				
	k) „ 42.085 Cham-Rothkreuz . . . „ 1,622. —				
	l) „ 45.392 „ „ . . . „ 146. —				
	m) „ 52.440 Rothkreuz-Luzern . . . „ 2,553. 50				
	n) „ 53.713 „ „ . . . „ 1,168. —				
	o) „ 59.690 „ „ . . . „ 843. 10				
	p) Reussbrücke bei Luzern, infolge Verstärkung „ 37,856. —	52,364	65		
	(vide auch Pos. 55)				
	Abschreibung der beseitigten Schiebebarrieren, infolge deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren bei:				
	a) Km. 29.06 bei Mettmenstetten . . . Fr. 80. —				
	b) „ 35.88 Knonau-Zug . . . . . 80. —	160	—		
	(vide auch Pos. 55)				
94. Rekognitionsgebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren	30	—	55,134	65
	Linie Dielsdorf-Niederweningen.				
95. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land	.	.	1,016	10
	Rollmaterial.				
96. Lokomotiven:	Abschreibung der ausrangierten 2 Lokomotiven A^3 No. 151 und 153.				
	Inventarwert inkl. Ausrüstung . . Fr. 45,289. 54				
	ab: Wert der vorhandenen Ausrüstung . „ 1,157. 50	44,132	04		
	Übertrag .	44,132	04	345,516	43

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	44,132	04	345,516	43
96. Lokomotiven:	Abschreibung der beseitigten Wenger'schen Druckregulatoren und Bremshähne an der mit Schnellbremsventil, System Westinghouse, ausgerüsteten Lokomotive B^{2T} No. 216 . . . . . (vide auch Pos. 62)	105	—		
97. Güterwagen:	Abschreibung folgender 13 ausrangierter Güterwagen: L No. 9511, 9625, 9650, 9655, 9673, 9685, K No. 9701, K^C 3025, 3041, 3075, 3115, 3127 und 3138	47,182	80		
	NB. K^C No. 3138 ist der Bahnhofinspektion Zürich als Werkzeugwagen im Rangierbahnhof, zum Altmaterialwert von Fr. 250. — zugeteilt worden. (vide auch Pos. 66)				
98. Reserveausrüstung:	Gutschrift für an den Betrieb und die Werkstätten abgegebene Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven aus der Reserve .	161	—		
	Gutschrift für der Bahnhofinspektion, bezw. der Güterverwaltung Zürich zugeteilte 4 Hornwinden und 2 Stockwinden aus der Reserve für Lokomotiven . . . . . (vide auch Pos. 66)	344	—	91,924	84
	Hiezu kommen:				
	Folgende Abschreibungen vom Baukonto zufolge Zugeständnis an das Schweiz. Eisenbahndepartement, anlässlich Bereinigung des Baukontos pro 1895:				
99. Wiesendangen:	Abschreibung der ausgefallenen Rückstellvorrichtung des Hauptsignals, infolge Erstellung eines Vorsignals gegen Islikon . .	375	—		
100. Winterthur:	Abschreibung einer abgebrannten Wärterbude	400	—		
101. Zürich:	Abschreibung des ausgefallenen Vorsignals gegen Wiedikon .	513	72		
	Abschreibung der Humusandeckung, Böschungsplanie und Bekiesung des abgetragenen Winterthurerdammes	11,600	—		
	Gutschrift für Änderungen an bestehenden Anlagen, anlässlich Erstellung der veränderten Winterthurer-Einfahrt in den Bahnhof Zürich	16,032	77		
	Dasselbe anlässlich Unterführung der Langstrasse . . .	26,061	80		
102. Brugg:	Abschreibung ausgefallener weiterer 6 Weichenböcke . . .	240	—		
	Abschreibung der beseitigten 4 Weichenverbindungen 34/42 und 37/45 in Stumpengeleisen	9,300	—		
103. Aarau:	Mehrabschreibung auf 4 Gaskandelaber mit Laternen . . .	260	—		
104. Romanshorn:	Auf teilweise Erneuerung der bisherigen Beschotterung fallende Quote an den Kosten für Entwässerung der Centralanlagen. Fr. 700. —				
105. Effretikon:	„ 1,655 —				
106. Brugg:	„ 1,200. —				
107. Oberrieden:	„ 100. —				
108. Lachen:	„ 70. —				
109. Siebnen:	„ 70. —				
110. Mettmenstetten:	„ 30. —				
111. Knonau:	„ 50. —	3,875	—		
	Übertrag .	68,658	29	437 441	27

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1896.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	68,658	29	437,441	27
112. Offene Bahn:	Auf teilweise Erneuerung der bisherigen Beschotterung fallende Quote an den Kosten für Entwässerung folgender Blocksignalanlagen: a) Altstetten-Wettingen . . . . . Fr. 100. — b) Wettingen-Brugg . . . . . „ 200. — c) Zürich-Winterthur . . . . . „ 300. —	600	—		
113. Rollmaterial:	Abschreibung der beseitigten Wenger'schen Druckregulatoren und Bremshähne an den im Jahre 1895 mit dem Schnellbremsventil, System Westinghouse, ausgerüsteten 30 Lokomotiven . . .	3,150	—	72,408	29
	Summe der Einnahmen .	.	.	**509,849**	**56**
	Zusammenstellung für *bisheriges Netz.*				
	Summe der Ausgaben	2,702,390	08		
	Summe der Einnahmen	509,849	56		
	Netto-Ausgaben .	.	.	2,192,540	52
	b) Neue Linien.				
114. Rechtsufrige Zürichseebahn:	Bauausgaben pro 1896	48,224	08		
115. Etzweilen-Schaffhausen:	idem . „ „	124,560	16		
116. Thalweil-Zug:	idem . „ „	3,501,089	38		
117. Eglisau-Schaffhausen.	idem . „ „	2,400,558	26	5,977,983	72
	Summe der Netto-Ausgaben von Titel A .	.	.	8,170,524	24
	B. Einnahmen auf Nebengeschäfte.				
	Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.				
1.	Diverse Liquidationserlöse für Warenschiffmaterial, Mobiliar etc.	.	.	9,359	46
	Summe der Einnahmen von Titel B .	.	.	9,359	46