

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 45 (1897)

Artikel: Fünfundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1897

Autor: Birchmeier

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730469>

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: 14.12.2025

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

Fünfundvierzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1897.



Inhaltsverzeichnis.

	Seite
A. Bericht der Direktion.	
Übersicht des Nordostbahn-Netzes mit Plan.	
I. Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden	5
II. Verhältnis zu andern Transportanstalten	20
III. Finanzverwaltung	23
IV. Betrieb:	
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	35
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs:	
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	36
2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	38
3. Durchschnittsergebnisse	39
4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	40
5. Frequenz nach den Stationen	41
6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren	46
7. Verkehr nach Entfernungen	48
8. Verkehr nach Warengattungen	51
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	54
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes:	
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	55
2. Statistik des Betriebsdienstes	58
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	63
b. Durchschnittsergebnisse und Verhältniszahlen	65
3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben	68
D. Finanzergebnis	70
E. Verschiedenes:	
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	75
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	78
3. Werkstättebetrieb	80
4. Unfälle	83
5. Versicherungen	83
6. Personaletat	85
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	88
8. Kautionskassen	91
V. Bahnbau:	
1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien:	
a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben	92
b) Übrige Objekte	94
2. Bau neuer Linien:	
a) Allgemeines	96
b) Rechtsufrige Zürichseebahn	96
c) Thalweil-Zug	96
d) Etzweilen-Schaffhausen	97
e) Eglisau-Schaffhausen	97
VI. Direktion	98
Beilagen:	
1 Plan der Eisenbahnlinie Eglisau-Schaffhausen.	
1 Profil " " "	
1 Plan " " Thalweil-Zug.	
1 Profil " " "	
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 1897, nebst Beilage.	
Beilagen:	
1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.	
2. Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.	
3. Rechnung über den Versicherungsfonds.	
4. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.	
5. Rechnungen über die Nebengeschäfte.	
6. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)	
7. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Thalweil-Zug von 1890 bis 1897.	
8. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Eglisau-Schaffhausen von 1890 bis 1897.	
B. Bericht des Verwaltungsrates.	

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen anmit den fünfundvierzigsten, das Jahr 1897 umfassenden Bericht über unsere Geschäftsführung nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung vorzulegen.

Bestand des Nordostbahnnetzes im Jahre 1897

(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.	55,727 m	}
Winterthur-Zürich	27. Dezember 1855.	26,869 m	
			82,596 m
3. Winterthur-Schaffhausen	16. April 1857.	30,379 m	
4. Turgi-Waldshut	18. August 1859.	15,509 m	
5. Altstetten-Zug-Luzern	1. Juni 1864.	62,548 m	
			108,436 m
6. Rorschach-Romanshorn-Konstanz.			
Romanshorn-Rorschach	15. Oktober 1869.	14,832 m	}
Romanshorn-Konstanz	1. Juli 1871.	18,461 m	
			33,293 m
7. Örlikon-Oberglatt-Bülach	1. Mai 1865.	15,945 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.	59,761 m	
12. Glarus-Linthal	1. Juni 1879.	15,752 m	
			169,636 m
		Übertrag	443,573 m

Strecken	Eröffnung	Baulänge	Übertrag
			443,573 m
13. Sulgen-Gossau.			
Sulgen-Bischofszell	1. Februar 1876.	10,163 m	} 22,670 m
Bischofszell-Gossau	5. Juli 1876.	12,507 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.	18,293 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.	27,207 m	
20. Dielsdorf-Niederweningen	12. August 1891.	6,630 m	146,458 m
21. Zürich-Meilen-Rapperswil.			
Rapperswil-Stadelhofen	15. März 1894.	29,901 m	} 34,360 m
Stadelhofen-Hauptbahnhof	1. Oktober 1894.	4,459 m	
22. Eetzweilen-Schaffhausen.			
Eetzweilen-Feuerthalen	1. November 1894.	15,065 m	} 16,249 m
Feuerthalen-Schaffhausen	2. April 1895.	1,184 m	
23. Thalweil-Zug	1. Juni 1897.		17,051 m
24. Eglisau-Schaffhausen	1. Juni 1897.		17,213 m
			Total 697,574 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: 771,161 m

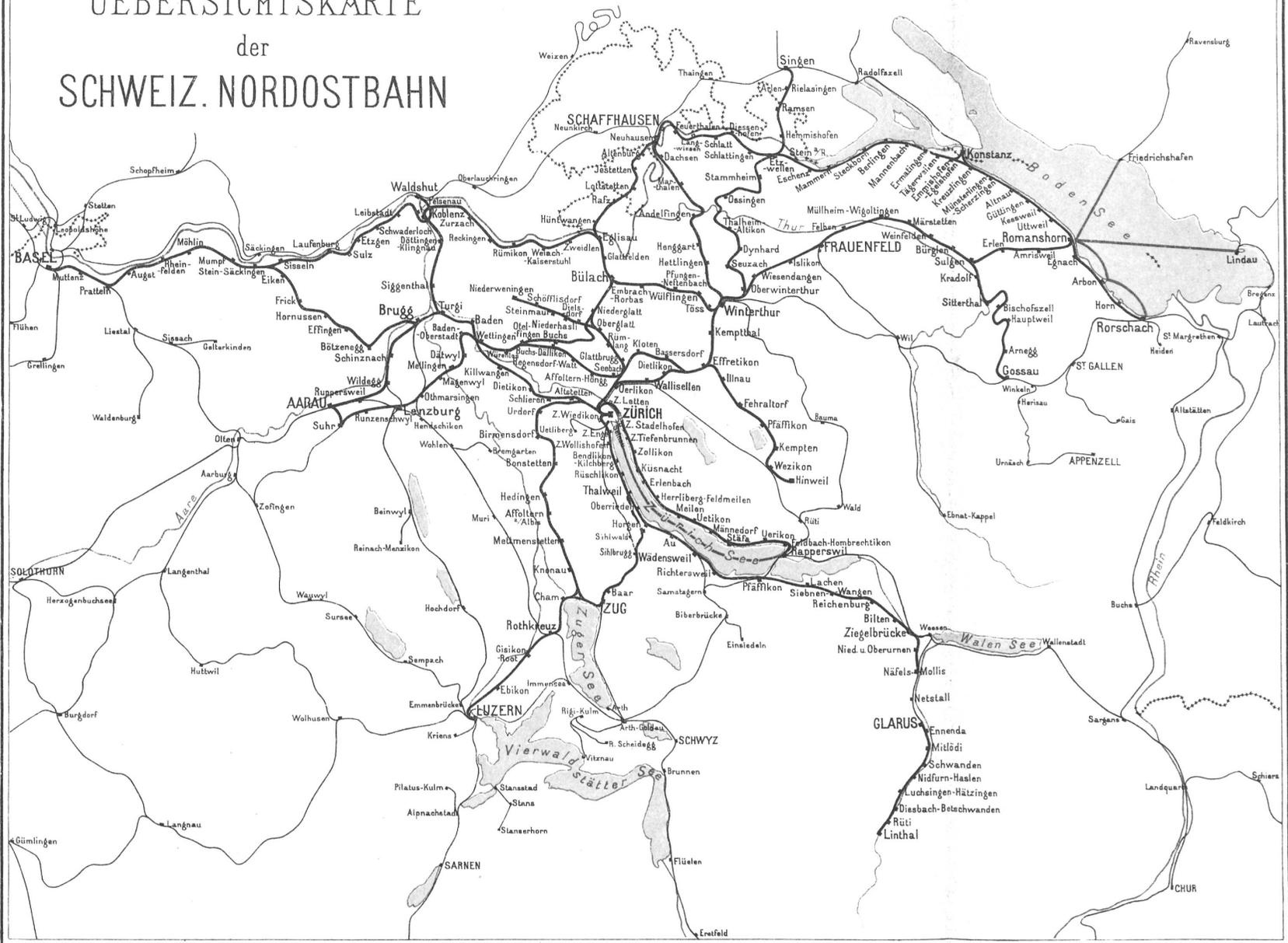
Betriebslänge der von der Nordostbahn betriebenen Linien im Jahre 1897:

Nordostbahn	722,978 km
Bötzbergbahn (mit Koblenz-Stein)	83,346 km
Total	806,324 km

*) Von der Schweiz. Centralbahn betriebene Gemeinschaftslinien:

Aargauische Südbahn (Aarau- und Brugg-Hendschikon-Immensee)	Baulänge 57,471 m
Wohlen-Bremgarten (gemeinschaftlich mit der Schweizerischen Centralbahn und der Gemeinde Bremgarten)	6,620 m

UEBERSICHTSKARTE der SCHWEIZ. NORDOSTBAHN



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

Nach Art. 20 des im letztjährigen Geschäftsberichte besprochenen neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 hatte der Bundesrat nach Inkrafttreten dieses Gesetzes mit den Bahmunternehmungen in Verhandlungen einzutreten, um eine Verständigung über die Grundsätze zu suchen, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden sollen. Für den Fall des Nichtzustandekommens einer Verständigung bestimmt das Gesetz, dass der Bundesrat über den streitigen Gegenstand entscheide und dass den Bahmunternehmungen gegen diesen Entscheid das Recht des (staatsrechtlichen) Rekurses an das Bundesgericht zustehe.

Mit Rücksicht auf den mit Botschaft vom 25. März 1897 der Bundesversammlung vorgelegten Gesetzesentwurf betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen, fasste der Bundesrat am 6. April 1897 über die den Verwaltungen der fünf Hauptbahnen vorzuschlagenden Grundsätze Beschluss und beauftragte das Eisenbahndepartement, auf Grund dieses Beschlusses mit den genannten Verwaltungen in Unterhandlung zu treten.

Die bundesrätlichen Vorschläge fussten sowohl, was die Ermittlung des Anlagekapitales als was die Feststellung des Reinertrages betrifft, auf dem neuen Rechnungsgesetze, d. h. der Bundesrat nahm an, dass die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes als die Konzessionsbestimmungen interpretierende und ergänzende Normen zu betrachten seien. Ein besonderer Abschnitt war der Ermittlung der Rückkaufssumme gewidmet, d. h. den Normen über die Abzüge, die konzessionsgemäss wegen nicht „vollkommen befriedigenden Zustandes“ von der Rückkaufssumme gemacht werden dürfen, bezw. sollen. Dabei ging der Bundesrat von der Anschauung aus, dass auch die Verminderung des Wertes durch die gewöhnliche Abnutzung zu einem Abzuge berechtige, bezw. zur Deckung des Minderwertes der Erneuerungsfonds heranzuziehen sei.

Die Verwaltungen der Hauptbahnen suchten sich über die Stellungnahme zum Bundesratsbeschlusse vom 6. April 1897 zu verständigen, und es gelang auch, mit Bezug auf die Grundsätze zur Ermittlung des konzessionsgemässen Reinertrages und der Ermittlung der Rückkaufssumme (Abzüge) in der Hauptsache eine Verständigung zu erzielen. Mit Bezug auf die Grundfrage, dahin gehend, ob für die Ermittlung der Rückkaufssentschädigungen die materiellen Bestimmungen des Rechnungsgesetzes zur Anwendung zu kommen haben, war man vollständig einig, dass sie verneint werden müsse, sowohl nach dem Gesetzestexte selbst als nach dem den Verhandlungen der Räte zu demselben zu entnehmenden Willen des Gesetzgebers. Demgemäss wurde als gegeben angesehen, dass einzig und allein die Konzessionen für die Ermittlung der Rückkaufssentschädigungen massgebend seien. Die Konzessionsbestimmungen über die Ermittlung der Rückkaufssentschädigungen begründen Privatrechte; die Heranziehung des Rechnungsgesetzes zur Interpretierung und Ergänzung dieser Bestimmungen würde einen Eingriff in diese Privatrechte bedeuten, den das Gesetz weder beabsichtige noch beabsichtigen könne. Auch darüber war man einig, dass der Begriff „vollkommen befriedigender Zustand“, dessen Nichtvorhandensein nach dem Wortlaute der Konzessionen den Bund zu Abzügen an der Rückkaufssumme berechtigt, vom Bundesrate unrichtig aufgefasst sei. Darunter könne nur der Zustand einer nach den Bedürfnissen des Betriebes sorgfältig unterhaltenen Bahn verstanden sein; nicht schon die gewöhnliche Abnutzung könne daher zu einem Abzuge bezw. zur Inanspruchnahme des Erneuerungsfonds berechtigen. Übrigens war man auch darüber einig, dass die Frage der Abzüge nicht in

das Vorverfahren im Sinne von Art. 20 des Rechnungsgesetzes gehöre, sondern erst in das spätere, die Rückkaufserklärung voraussetzende Verfahren, in welchem die Höhe der in concreto zu entrichtenden Rückkaufschädigung festzustellen ist und wo dem Bundesgericht als Civilgericht gemäss Art. 21 des Rechnungsgesetzes (Bundesgericht als Ersatz für die konzessionsgemässen Schiedsgerichte) der letzte Entscheid zufällt. Eventuell könnte es sich in diesem Verfahren nur darum handeln, was theoretisch unter vollkommen befriedigendem Zustande zu verstehen sei.

Die vom Eisenbahndepartement mit jeder einzelnen Verwaltung successiv gepflogenen Unterhandlungen führten nirgends zu einer Einigung hinsichtlich der wesentlichen Punkte. Der Bundesrat, der nun jede Gesellschaft besonders behandelte, fasste, nachdem inzwischen das Rückkaufsgesetz von den eidgenössischen Räten am 15. Oktober 1897 angenommen worden war, im Dezember 1897 und Januar 1898, zuletzt (am 11. Januar 1898) mit Bezug auf die Nordostbahngesellschaft, seine Beschlüsse, in denen er in der Hauptsache die im Beschlusse vom 6. April 1897 niedergelegten Grundsätze bestätigte. Die Gesellschaften sahen sich also auf den Rekurs an das Bundesgericht angewiesen, der denn auch von allen ergriffen wurde.

Die Angelegenheit wurde von uns gemeinsam mit einer aus dem Präsidenten des Verwaltungsrates und dem Verwaltungsrate angehörenden Juristen gebildeten Kommission ad hoc aufs eingehendste behandelt.

Es würde zu weit führen, hier die Streitpunkte im einzelnen zu erörtern. Wir beschränken uns deshalb im allgemeinen auf den Hinweis, dass wir uns auf dem durch den konzessionsgemässen Boden und die Vereinbarungen mit den übrigen beteiligten Verwaltungen gegebenen Rechtsstandpunkt hielten, und auf die nachstehende Mitteilung der in unserer Rekurschrift an das Bundesgericht niedergelegten Konklusionen, die wir dem Beschlusse des Bundesrates vom 11. Januar 1898 gegenüberstellen:

Bundesratsbeschluss.

Konklusionen der N. O. B.

I. Anlagekapital.

Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasst:

1. Die gemäss gesetzlicher Vorschrift der Baurechnung belasteten Baukosten, bezw. Anschaffungskosten für:

- a) Bahnanlagen und feste Einrichtungen mit Ausschluss des Oberbaues;
- b) Oberbau;
- c) Rollmaterial;
- d) Mobiliar und Gerätschaften,

und zwar für die im Betriebe stehenden und für die im Bau befindlichen Linien und Objekte.

Die Baurechnung darf nur mit den Ausgaben belastet werden, deren Verrechnung zu Lasten des Baukontos durch die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896, Art. 4 bis und mit 9, vorbehaltlich des Art. 24, Absatz 3, ausdrücklich gestattet ist, und es sind alle Beträge aus der Baurechnung zu entfernen, deren Verrechnung auf Baukonto durch die genannten gesetzlichen Bestimmungen untersagt ist.

Als Minimal-Entscheidung hat der Bund den Bahnen beim Rückkauf das „ursprüngliche Anlagekapital“ zu vergüten; d. h. die Eigenthümer der Bahn sollen zum mindesten das gesamte Geld zurückerstattet erhalten, das sie oder ihre Rechtsvorfahren in das Unternehmen zum Zwecke der Anlage und des Betriebs der Bahn investiert haben.

Aus diesem Grundsätze ergeben sich folgende Konklusionen:

I. Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasst:

1. Die der Baurechnung belasteten Baukosten resp. Anschaffungskosten für:

- a) Bahnanlagen und feste Einrichtungen mit Ausschluss des Oberbaues;
- b) Oberbau;
- c) Rollmaterial;
- d) Mobiliar und Gerätschaften,

und zwar für die im Betriebe stehenden und die im Bau befindlichen Linien und Objekte.

Bundesratsbeschluss.

2. Die Materialvorräte.

Bezüglich der letzteren ist vorzubehalten, dass sie bei der Übergabe der Bahn an den Bund in einem für eine regelmässige Betriebsführung ausreichenden Masse vorhanden sein müssen, andernfalls der Fehlbetrag, wenn der Rückkauf auf Grund des Reinertrages erfolgt, von der Rückkaufssumme in Abzug gebracht wird.

Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören alle übrigen in der Bilanz der Bahngesellschaft aufgeführten Aktivposten, als: noch nicht einbezahlte Anleihen, Emissionsverluste auf den Aktien, zu amortisierende Verwendungen, Verwendungen auf Nebengeschäfte, verfügbare Mittel ausschliesslich Materialvorräte (Kassenbestände, Wertschriften und Guthaben, verfügbare, nicht zu Bahnanlagen verwendete Liegenschaften).

Konklusionen der N. O. B.

Dies bezieht sich sowohl auf die eigenen Linien wie auf die Anteile der Nordostbahn an den Gemeinschaftslinien Bötzbahn, Aarg. Südbahn und Wohlen-Bremgarten.

Hinsichtlich der zugekauften Linien wird auf Ziff. 4 dieser Konklusionen verwiesen.

Es wird ausdrücklich Verwahrung eingelegt gegen die ungesetzlichen, einschränkenden Bestimmungen von Ziff. I 1, Abs. 2 des bundesrätlichen Beschlusses vom 11. Januar 1898.

Im Gegensatz zu dem eben erwähnten Beschluss wird vielmehr die Einbeziehung in die Baurechnung verlangt für folgende Posten:

- aa)* Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Traceänderung zu erhalten.
- bb)* Organisations-, Verwaltungs-, technische und administrative Bauleitungskosten, welche mit der Anlage der Bahn und der Einrichtung zum Betriebe, sowie mit spätern Erweiterungsbauten in Zusammenhang stehen.
- cc)* Bauzinsen, auch für grössere Ergänzungsbauten.
- dd)* Den Bauwert untergegangener Bahnanlagen, soweit die Beseitigung durch vermehrte Verkehrsbedürfnisse veranlasst worden ist.
- ee)* Die Kosten für Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues.
- ff)* Die vom Betriebe bestrittenen Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen.

2. Den Kostenpreis von Materialvorräten.

Absatz I unter Ziffer I, 2 des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 ist als nicht hierher gehörend zu streichen. Die Frage über den Umfang der Materialvorräte, die nur beim Rückkauf nach Reinertrag eine Rolle spielen könnte, gehört nicht hierher, sondern wird unter den Abzügen an der Rückkaufssumme behandelt werden.

Bundesratsbeschluss.

Konklusionen der N. O. B.

3. Anlagekosten im weitern Sinne, nämlich:

- a) Sämtliche Gründungskosten (Ausgaben für Vorstudien, Erwerbung der Konzessionen u. dgl.)
- b) Die eigentlichen Geldbeschaffungskosten bei Emissionen von Aktien und Anleihen, d. h. die den Banken und andern Vermittlern gezahlten Kommissionen und Provisionen, Subskriptionsgebühren, Spesen für Drucksachen, Inserate, Titelanfertigung, Porti, Stempel und ähnliches, ausgenommen die bei Konversionen von höher verzinslichen in niedriger verzinsliche Anleihen entstandenen Kosten.
- c) Die Kursverluste auf Anleihen, ausgenommen die bei Konversion von höher verzinslichen in niedriger verzinsliche Anleihen entstandenen Kursverluste.
- d) Die Subventionen für Brücken, Strassen, Nebenbahnen u. dgl., mit Einschluss der diesbezüglich von der N. O. B. noch zu erfüllenden Verpflichtungen.

4. Als Rechtsnachfolgerin der schweizerischen Nationalbahn und der Unternehmungen Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau beansprucht die N. O. B. Vergütung des von diesen Unternehmungen verwendeten ursprünglichen Anlagekapitals und der seit ihrem Übergang an die N. O. B. von letzterer gemachten Verwendungen auf ergänzende Bauten und Anschaffungen.

Insoweit bei der Bereinigung der Bilanz gemäss dem zwischen dem Bundesrat, Beilage 10, und der N. O. B. vereinbarten Protokolle vom 8./14. April 1885 und in der Folge auf Grund der Bestimmungen der Rechnungsgesetze, unter obigen Titeln (Ziff. 1, 3 u. 4) gewisse Summen aus dem Anlagekonto der N. O. B. entfernt worden sind, hat die Wiedereinsetzung derselben in die Rechnung zum vollen Betrage zu geschehen.

Eventuell: Sollten unter den in Ziff. 1, 3 und 4 genannten Posten einige als nicht mit ihrem ganzen Betrage zum ursprünglichen Anlagekapital gehörend

Bundesratsbeschluss.**Konklusionen der N. O. B.**

betrachtet werden, so sind dieselben wenigstens in demjenigen Betrage unter das Anlagekapital aufzunehmen, welcher nach Abzug der von der Bahngesellschaft bis zum Zeitpunkte des Überganges an den Bund hierauf verwendeten Amortisationen verbleibt, unter Zugrundelegung einer auf Konzessionsdauer berechneten gleichmässigen Amortisationsquote.

II. Nicht zum ursprünglichen Anlagekapital gehören, weil sie überhaupt nicht Objekte des Rückkaufs sind:

1. Die Gotthardbahnsubvention.

Eventuell: Sollte die Gotthardbahnsubvention als zum Objekte des Rückkaufs gehörend betrachtet werden, so ist der Bahngesellschaft der volle ursprüngliche Anlagewert derselben zu ersetzen, eventuell wenigstens der genannte Anlagewert abzüglich der von der Bahngesellschaft bis zum Zeitpunkte des Überganges an den Bund hierauf verwendeten Amortisationen, unter Zugrundelegung einer auf Konzessionsdauer berechneten gleichmässigen Amortisationsquote.

2. Die Verwendungen auf Nebengeschäfte.

3. Die verfügbaren Mittel, mit Ausschluss der Materialvorräte (Kassa, Wechsel, Bankguthaben; entbehrliche Liegenschaften und ähnliches).

III. An der auf Grund des ursprünglichen Anlagekapitals festzusetzenden Entschädigung dürfen weder Amortisationen, die die Gesellschaft am ursprünglichen Anlagekapital gemacht hat, noch auch der Erneuerungsfonds als solcher in Abzug gebracht werden.

IV. Das „ursprüngliche Anlagekapital“ ist auf den Zeitpunkt des Übergangs der Bahn an den Bund festzustellen.

II. Erneuerungsfonds.

Für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die Vorschriften der Art. 11 bis und mit 14 des Rechnungsgesetzes massgebend. Für Ausmittlung der Höhe der Einlagen auf dieser gesetzlichen Grundlage wird eine besondere Schlussnahme vorbehalten.

Es wird beantragt: die in Ziff. II des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar l. J. enthaltenen Bestimmungen seien zu streichen und dagegen zu erkennen: die Art. 11—14 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 sind für die Berechnung des konzessionsgemässen

Bundesratsbeschluss.

Konklusionen der N. O. B.

Rückkaufspreises nicht anwendbar. Der Erneuerungsfonds kann beim Rückkauf nur in Betracht kommen, soweit es sich um konzessionsgemässe Abzüge handelt.

III. Reinertrag.

Von den in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft enthaltenen Einnahme- und Ausgabeposten sind für den konzessionsgemässen Reinertrag nur massgebend die Betriebseinnahmen und die Betriebsausgaben, d. h. die mit dem Eisenbahnbetriebe, dem Transportgeschäfte im Zusammenhang stehenden Einnahmen und Ausgaben; dagegen fallen ausser Betracht die Rechnungsposten, welche sich auf die Finanzverwaltung der Bahngesellschaft beziehen.

Der durchschnittliche Reinertrag ist in der Weise zu berechnen, dass der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der zehn in Betracht fallenden Jahre zusammengezählt und der hieraus resultierende Gesamtüberschuss durch zehn dividiert wird.

Für den konzessionsgemässen Reinertrag fallen in Betracht:

A. Betriebseinnahmen.

1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft;
2. der Ertrag der von der Nordostbahn an die Gotthardbahn geleisteten Subvention;
3. die Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft geleisteten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu ermittelnden Ergänzungszuschüsse;
4. die Betriebssubventionen für besondere Zwecke;
5. sonstige, das Transportgeschäft betreffende Einnahmen.

B. Betriebsausgaben.

1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft;
2. die Einlagen in den Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft gemachten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu machenden Ergänzungseinlagen

Für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages sollen folgende Grundsätze als massgebend erklärt werden:

I.

Als Einnahmen fallen in Betracht:

1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft (mit Einschluss der Nettoanteile an den Betriebsergebnissen der Gemeinschaftsbahnen).
2. Die Zwischenzinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen.
3. Die Kursgewinne, die auf den Betriebseinnahmen oder -Ausgaben des Jahres gemacht wurden.
4. Die Betriebssubventionen für besondere Zwecke (mit Einschluss derjenigen für den Betrieb ganzer Linien).
5. Sonstige, das Transportgeschäft betreffende Einnahmen.

II.

Als Ausgaben fallen in Betracht:

1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Gesellschaft, mit Einschluss der Verzinsung der konsolidierten Anleihen und Subventionen, wogegen die betreffenden Schuldkapitalien beim Rückkauf ohne Anrechnung auf die Rückkaufentschädigung auf den Bund übergehen.

Bundesratsbeschluss.

3. die Abzüge für den Betrag von verfügbaren Liegenschaften, insofern Einnahmen von solchen, welche nicht zu den Rückkaufobjekten gehören, unter den Betriebseinnahmen verrechnet worden sind, oder insofern auf denselben überhaupt kein Ertrag berechnet worden ist;
4. Verluste, welche während der zehnjährigen für den Rückkauf massgebenden Periode abgeschrieben, beziehungsweise dem Conto zu amortisierender Verwendungen belastet werden mussten, insbesondere für: technische Vorstudien, Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, Beiträge an Strassen, Brücken und dergleichen;
5. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: ausserordentliche Beiträge an die Hilfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle; Gratifikationen an das Personal; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen.

Dagegen fallen für den konzessionsgemässen Reinertrag nicht in Betracht:

A. Einnahmen.

1. Der Saldo des Vorjahres vor Beginn der zehnjährigen für den Rückkauf massgebenden Periode;
2. der Ertrag der verfügbaren Kapitalien, mit Inbegriff von Zinsen auf den Betriebseinnahmen;
3. Kursgewinne und Provisionen;
4. Bauzinse;
5. Zuschüsse aus Spezialfonds mit Ausschluss des Erneuerungsfonds;
6. Zuschüsse aus Amortisations- und Baufonds;
7. Betriebssubventionen für allgemeine Zwecke;
8. sonstige, die Finanzrechnung betreffende Einnahmen.

B. Ausgaben.

1. Verzinsung der schwebenden Schulden;
2. Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen;
3. Verzinsung der konsolidierten Anleihen;

Konklusionen der N. Ö. B.

2. Die Abschreibungen von Anlagen und Einrichtungen, die während der zehnjährigen Epoche untergegangen sind.

Sollten entgegen diesem Antrag auch die Subventionen an Brücken und an Strassen, obwohl sie in einer frühern Zeit beschlossen worden, und obwohl sie den Reinertrag nicht beschlagen, sondern die Anlagen, hier mitgerechnet werden, so wäre nur die jährliche Amortisationsquote einzustellen, die es im Verhältnis zur ganzen Konzessionsdauer auf das einzelne Jahr der Epoche trifft.

3. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, die das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: ausserordentliche Beiträge an die Hilfskasse, die für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Gratifikationen an das Personal; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen; aber nicht dazu gehören die Ausgaben für freiwillige, gegenseitige Haftpflichtversicherung.
4. Kursverluste auf Betriebs-Einnahmen oder -Ausgaben.

III.

Nicht in Betracht fallen für die Einnahmen und für die Ausgaben:

Alle unter I und II hievor nicht erwähnten Rubriken; so namentlich nicht die Einlagen und „Ergänzungszuschüsse“ in den Erneuerungsfonds und andere Spezialfonds und die Entnahmen daraus, die Einnahmen aus der Gotthardbahnsubvention (wobei es die Meinung hat, dass falls der Bund diese übernehmen will, er die Gesellschaft dafür besonders entschädige); die Erträge der verfügbaren Liegenschaften und Abzüge wegen solcher; die staatlichen Konzessionsgebühren.

Bundesratsbeschluss.

4. Einlagen in Spezialfonds mit Ausschluss des Erneuerungsfonds;
5. Einlagen in den Amortisations- und Baufonds;
6. Tilgung alter Verluste, bei denen der Entstehungsgrund der Abschreibung vor die zehnjährige, für den Rückkauf massgebende Periode zurückfällt;
7. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche die Finanzrechnung betreffen, insbesondere ausserordentliche Beiträge an die Hilfskasse zur Deckung des vor der zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizits; Minderwertung verfügbarer Mittel; Abschreibungen auf Nebengeschäften;
8. Aktiendividende;
9. Saldovortrag auf neue Rechnung.

Konklusionen der N. O. B.

IV.

Der durchschnittliche Reinertrag der massgebenden zehn Jahre ist bei der N. O. B., weil ihre Kapitalien sich verändert haben, so zu berechnen, dass für jedes Jahr auf Grund des jeweiligen Kapitalbestandes der prozentuale Reinertrag festgestellt, hieraus der zehnjährige Durchschnitt gesucht, dieser durchschnittliche Prozentsatz auf das am Ende der Periode vorhandene Kapital angewendet und das so erhaltene durchschnittliche Erträgnis des Endkapitals mit 25 multipliziert wird.

Und zwar ist, da die Verzinsung der Obligationenschuld in die Betriebsausgaben gestellt wird (II. Ziffer hievor) das Aktienkapital der Gesellschaft zur Grundlage der prozentualen Berechnung zu wählen. Sollte aber das Gericht das System der Einstellung der Obligationenzinse nicht gutheissen, so wären Aktien und Obligationen zusammen — als das Gesamtanlagekapital — der prozentualen Berechnung zu Grunde zu legen.

IV. Abzüge von der Rückkaufentschädigung.

a) Von der entweder auf Grund des Anlagekapitales oder auf Grund des Reinertrages ermittelten Rückkaufsumme sind in Abzug zu bringen:

1. Der Erneuerungsfonds in demjenigen Betrage, welchen derselbe gemäss den Grundsätzen des

I. In erster Linie wird beantragt, das Bundesgericht wolle auf diese Materie im gegenwärtigen Verfahren überhaupt nicht eintreten.

Bundesratsbeschluss.

- neuen Rechnungsgesetzes ausmachen soll (Abzug für materiellen Minderwert der im Erneuerungsfonds berücksichtigten Rückkaufsobjekte);
2. die Differenz zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Rückkaufsobjekte (Abzug für materiellen Minderwert dieser Objekte);
 3. der laut den gesetzlichen Bestimmungen auf Betriebsrechnung oder auf Amortisationskonto zu buchende Anteil der Baukosten, welche erforderlich sind, um die Bahnanlagen auf den Zeitpunkt des Überganges an den Bund in vollkommen befriedigenden Zustand zu setzen, wie:

Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, Anlage von Doppelgleisen, Vermehrung des Rollmaterials u. s. w.

b) Für den Fall des Rückkaufes auf Grund des Reinertrages ist von der Rückkaufssumme ferner in Abzug zu bringen:

4. der Betrag des auf Baukonto zu buchenden Anteiles der in litt. a, Ziffer 3 erwähnten Baukosten, immerhin in der Meinung, dass die Rückkaufssumme nicht weniger betragen darf, als den auf Grund des Anlagekapitals gemäss litt. a, Ziffer 1, 2 und 3, berechneten Betrag.

Dabei ist verstanden, dass der für künftige Verkehrsbedürfnisse aufgewendete Anteil solcher Baukosten zu Lasten des Bundes fällt.

Konklusionen der N. O. B.

II. Eventuell wird beantragt, die in Abschnitt IV des Bundesratsbeschlusses formulierten Grundsätze aufzuheben und durch folgende zu ersetzen:

1. Unter dem „vollkommen befriedigenden Zustand“ im Sinne der Konzessionen ist der Zustand zu verstehen, wie er bei normalem Gebrauch und gutem Unterhalt einer gehörig verwalteten Eisenbahnunternehmung vorhanden zu sein pflegt.
2. Die gewöhnliche, normale Abnutzung der Rückkaufsobjekte berechtigt den Bund nicht zu Abzügen.
3. Objekt des Rückkaufs ist die Bahn samt Zugehör in ihrem thatsächlichen Bestande. Abzüge für nicht vorhandene oder unzureichende Anlagen und Einrichtungen sind daher ausgeschlossen.
4. Bei Beurteilung von Abzugsbegehren wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes sind auch Mehrleistungen der Bahnverwaltung, welche über das dermalige Bedürfnis hinausgehen, in Betracht zu ziehen.
5. Wenn vom Ende der zehnjährigen Periode bis zum Zeitpunkt der Abtretung der Bahn der Baukonto sich erhöht oder vermindert, so ist der Betrag einer Erhöhung der Entschädigungssumme beizufügen, der Betrag einer Verminderung dagegen davon in Abrechnung zu bringen.

An den auf Betriebsrechnung fallenden Teil der Ausgaben für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, welche in der erwähnten Zwischenperiode ausgeführt werden, hat die Bahngesellschaft insoweit beizutragen, als ihr durch die Baute Unterhaltungs- oder Erneuerungskosten erspart werden oder sonstige Vorteile erwachsen.

6. Der Erneuerungsfonds bleibt Eigentum der Gesellschaft, wogegen diese für die Beseitigung

Bundesratsbeschluss.

Konklusionen der N. O. B.

der Mängel haftet, die nach dem oben (unter Ziffer I) aufgestellten Grundsatz im Zeitpunkt der Übergabe etwa vorhanden sein sollten.

7. Materialvorräte sind im Zeitpunkt der Tradition an den Bund lediglich in der für die ununterbrochene Betriebsführung erforderlichen Menge zu übergeben. Ist dagegen der Bestand der Vorräte grösser, als die ununterbrochene Betriebsführung es erheischt, so ist für den Mehrbetrag vom Bund Vergütung zu leisten.

III. Sehr eventuell, d. h. für den Fall, dass das Bundesgericht nicht im Sinn unserer Anträge erkennen würde, soll die Gesellschaft berechtigt sein, gegenüber den Abzügen für sogenannten materiellen Minderwert und für nicht vorhandene Objekte den Mehrwert, den die Bahnanlagen nach dem im Zeitpunkt der Abtretung sich ergebenden Verkehrswert gegenüber dem auf Baukonto figurierenden Buchwert ergeben, kompensationsweise geltend zu machen.

Unsere Rekurschrift wurde dem Bundesgerichte am 11. Januar 1898 eingereicht. Für die Ablehnung der Anwendbarkeit des Rechnungsgesetzes auf Ermittlung der Rückkaufschädigungen hatten wir inzwischen in den Verhandlungen der Bundesversammlung zum Rückkaufsgesetze einen neuen Rückhalt gefunden.

Ein wichtiger Punkt, der mit der Frage der Anwendbarkeit der materiellen Bestimmungen des Rechnungsgesetzes auf die Ermittlung der Rückkaufschädigungen nicht zusammenhängt, ist folgender :

Der Bundesrat lehnt es ab, dass für die Bestimmung des Ertragswertes die Obligationenzinse in die Reinertragsrechnung eingestellt werden. Diese Zinsausgaben rechnet er nicht zu den Ausgaben des Bahnbetriebes. Danach würde er die Auseinandersetzung mit den Obligationären der Gesellschaft überlassen, den Betrag der Obligationenschuld aber dieser vergüten. Anders die Gesellschaften. Sie nehmen übereinstimmend den Standpunkt ein, dass die Zinse für das in das Unternehmen zu Betriebszwecken gesteckte entlehnte Geld notwendig in der Reinertragsrechnung berücksichtigt werden müssen und demgemäss die in der Ertragsrechnung berücksichtigten Anleihen vom Bunde zu übernehmen seien. Für diejenigen Bahnen, deren Obligationenzins in den massgebenden 10 Jahren durchschnittlich weniger als 4⁰/₀ betrug, würde die Rechnungsweise des Bundes eine namhafte Einbusse bedeuten.

Neben den Verhandlungen über die Grundsätze zur Feststellung des konzessionsgemässen Reinertrages und des Anlagekapitales hatte das Eisenbahndepartement auch die Verhandlungen über eine Zusammenlegung der Konzessionen zum Zwecke des einheitlichen Rückkaufes der Nordostbahn wieder aufgenommen. Im Dezember fand eine bezügliche Konferenz statt. In der Botschaft des Bundesrates zum Entwurfe eines Bundesgesetzes über den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen behandelte der Bundesrat bei Beurteilung des mutmasslichen Rückkaufwertes der Nordostbahn diese als einheitliches Rückkaufobjekt und gelangte in seinen Berechnungen unter Anwendung des Rechnungsgesetzes zu dem Ergebnisse,

dass die Nordostbahn nicht zum Ertrags-, sondern zu dem in den Konzessionen als Minimum garantierten Anlagewerte zurückzukaufen sei, wobei sich noch durch Vornahme von Abzügen wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustands ein Ergebnis herausstellte, das einen bedeutend unter dem Nominalwert stehenden Liquidationswert einer Aktie (Fr. 338.42) bedingen würde. Angesichts dieser Sachlage hatten wir alle Veranlassung, uns streng auf dem konzessionsgemässen Boden zu halten, wonach der Bund beim Rückkauf verpflichtet ist, für diejenigen konzessionsgemässen Sektionen, die einen Ertrag von 4 % oder weniger abwerfen, das Anlagekapital (eventuell mit Abzug wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes) zu vergüten, für die mehr rentierenden aber den Ertragswert, d. h. den fünfundzwanzigfachen Reinertrag der der Kündigung vorausgehenden zehn Jahre (eventuell mit Abzug wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes). Eine Ausnahme bilden die Linien Thalweil-Zug und Altstetten-Zug-Luzern, die durch die Konzession für Thalweil-Zug zu einem einheitlichen Rückkaufsobjekte gemacht worden sind, ferner die Strecke Feuerthalen-Schaffhausen. Diese sind konzessionsgemäss vor Ablauf der Konzession nur zum Ertragswerte zurückzukaufen, können aber nach einer im November 1897 von der Bundesversammlung beschlossenen Konzessionsmodifikation erst auf den Ablauf des dreissigsten Betriebsjahres zum Rückkauf gekündet werden. Bei Zusammenlegung der Konzessionen zum Zwecke des einheitlichen Rückkaufes auf den nächsten Termin (1903) hätten aber diese Linien natürlich den Grundsätzen der übrigen folgen müssen.

Auf dieser Grundlage lehnte jedoch das Eisenbahndepartement weitere Verhandlungen ab. Es stellte sich auf folgenden Standpunkt: Es müsse unterschieden werden zwischen den vor 1888 und den seit 1888 (Moratoriumslinien) eröffneten Strecken, und bei den letzteren seien wiederum die neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen besonders auszuscheiden. Von den alten, d. h. vor 1888 eröffneten Linien wäre der Ertrag der massgebenden 10 Jahre (1888—1897) zu berechnen, und das gleiche hätte sodann zu geschehen für die neuen, d. h. seit 1888 eröffneten Linien exkl. Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen, wobei für diejenigen Linien, die noch nicht 10 Jahre im Betriebe sind, nach Massgabe des mutmasslichen Verkehrszuwachses für die fehlenden Jahre eine Majoration einzutreten hätte. Die in dieser Weise gewonnenen Erträge der alten und der neuen Linien (exkl. Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen) wären sodann zusammenzuwerfen und der hierauf ausgerechnete fünfundzwanzigfache durchschnittliche Jahresertrag würde den Rückkaufspreis bilden (eventuell im Minimum das Anlagekapital). Jedoch wäre bei dieser Ausrechnung noch der nachteilige Einfluss der neuen Linien auf die alten und zwar rückwirkend bis 1888 in Rechnung zu ziehen. Letzteres wäre nichts als billig, wenn man anderseits für die neuen Linien hinsichtlich der noch fehlenden Rechnungsjahre eine Majoration annehme. Die beiden ausgesonderten Linien kämen folgendermassen in Betracht:

1. **Thalweil-Zug.** Altstetten-Affoltern-Zug-Luzern und Thalweil-Zug zusammen werden auch bei zunehmendem Verkehr nach einer Anzahl Jahre nicht mehr abwerfen, als bis zur Eröffnung von Thalweil-Zug Altstetten-Zug-Luzern allein abgeworfen habe. Also erscheine es richtig, die alte Linie zum Ertragswert, die neue dagegen ohne Anschlag in den Rückkauf einzuwerfen.
2. **Eglisau-Schaffhausen.** Mit dieser Linie verhalte es sich ganz ähnlich. Sie stehe in Konkurrenz mit der alten Verbindung Zürich-Schaffhausen via Winterthur. Ihr Verkehr gehe im wesentlichen von der alten Verbindung ab, schädige also diese. Wenn also Zürich-Winterthur und Winterthur-Schaffhausen in den massgebenden Jahren zum Ertragswert in Anschlag gebracht werden, so bleibe für Eglisau-Schaffhausen nichts mehr übrig. Wenn der Bund indessen dennoch auch für diese Linie etwas bezahlen sollte, so wäre dies eine freiwillige Leistung.

Dieser Standpunkt war im wesentlichen nichts anderes als der vom Bundesrat in der Rückkaufsbotschaft entwickelte mit seinen für die Gesellschaft nachteiligen finanziellen Konsequenzen. Wir konnten daher auf dieser Grundlage nicht weiter verhandeln. Bis Ende Januar 1898 hatte sich die Direktion gegenüber dem Eisenbahndepartement

endgültig darüber auszusprechen, ob, eventuell in welchem Sinne sie über die Zusammenlegung der Konzessionen die Verhandlungen fortzusetzen geneigt sei. Wir machten darüber dem Verwaltungsrate Vorlage und gaben sodann auf Grund der Schlussnahme desselben dem Eisenbahndepartement die Erklärung ab, dass wir bereit seien, die Verhandlungen auf der Grundlage folgender Vorschläge fortzusetzen :

- I. Die sämtlichen vor 1888 eröffneten Linien inklusive Altstetten-Zug-Luzern und die Anteile der Nordostbahngesellschaft an der Bötzbahn, der Aarg. Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten bilden ein Rückkaufsobjekt, wovon die mehr als 4⁰/₀ rentierenden Sektionen nach dem Ertragswerte, die 4⁰/₀ und weniger abtragenden konzessionssgemäss zu den Anlagekosten zurückgekauft werden sollen.
- II. Die Beträge der Anlagekosten dieser letzteren, nicht zum Ertragswert zurückzukaufenden Sektionen sollen um 25⁰/₀ reduziert werden.
- III. Die sechs Moratoriumslinien sollen zu den Anlagekosten übernommen werden.
- IV. Als Gegenleistung für die sub II enthaltene Reduktion der Anlagekosten und die dadurch bedingte ganz bedeutende pekuniäre Einbusse der Aktionäre ist ausbedungen,
 1. dass der Bund der Nordostbahngesellschaft alle vom 1. Januar 1898 an zu Lasten des Baukonto fallenden Bauten und Anschaffungen vergüte, wie es den zu den Anlagekosten zurückzukaufenden Bahnen gegenüber zu geschehen hat und wie es den Vereinigten Schweizerbahnen anlässlich der Zusammenlegung ihrer Konzessionen im allgemeinen und der Schweizerischen Centralbahngesellschaft in Bezug auf die Bahnhofumbaute in Basel bereits zugesichert wurde ;
 2. dass der Bund an die in den letzten Jahren ausgeführten, einer zukünftigen Entwicklung Rechnung tragenden Neu- bzw. Umbauten der verschiedenen Bahnhöfe für bezügliche Mehrkosten einen entsprechenden Beitrag leiste, soweit sie der Gesellschaft nicht durch Rückkauf nach dem Anlagekapital vergütet werden ;
 3. dass allfällige Abzüge vom Rückkaufswerte, unter welchem Titel sie auch verlangt werden, zum Voraus auf einen bestimmten Maximalbetrag beschränkt werden ;
 4. dass die Subventionen an die Gotthardbahn, an Brücken, Strassen u. s. w. wieder aus dem Konto „zu amortisierende Verwendungen“ ausgeschieden und der Nordostbahngesellschaft vom Bunde im prozentualen Verhältnisse zur Konzessionsdauer vergütet werden.

Für Abmachungen bleibt die Ratifikation des Verwaltungsrates und der Generalversammlung vorbehalten.

Was in der Angelegenheit weiter geschah, wird sich im Zusammenhang mit dem nun zu behandelnden Bundesgesetze vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und der Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen ergeben.

Wie bereits erwähnt, legte der Bundesrat im März 1897 der Bundesversammlung einen bezüglichen Entwurf vor. Für die meisten Linien der schweizerischen Hauptbahnen, mit Ausnahme der Gotthardbahn, welche erst auf 1. Mai 1909 einheitlich kündbar ist, fällt der nächste Rückkaufstermin auf Frühjahr 1903, so für die Jura-Simplon-Bahn, die Centralbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen, die sämtlich ebenfalls für den Rückkauf ihre Konzessionen zusammengelegt haben, ferner für die meisten Linien der Nordostbahn. Die Kündigung hat fast überall fünf Jahre vor dem Rückkaufstermin zu erfolgen. Es war deshalb der Zeitpunkt für den Bund gekommen, zur Frage der Verstaatlichung Stellung zu nehmen. Der Bundesrat schlug den Räten durch seinen Gesetzesentwurf vor, den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen gegenüber

1. der Jura-Simplon-Bahn ;
2. der Schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;

3. der Schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
4. der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bezüglich des Anteiles der Einwohnergemeinde Bremgarten an derselben;
5. der Vereinigten Schweizerbahnen;
6. der Gotthardbahn.

Mit Rücksicht auf den Umstand, dass es dem Bundesrate nicht gelungen war, mit der Nordostbahngesellschaft eine Vereinbarung im Sinne der Anwendung der Rückkaufsbestimmungen für das Stammnetz (Rückkauf zum Ertragswerte auf Grund der 10 Jahre vor der Kündigung, im Minimum zu den Anlagekosten) auf die sämtlichen Linien als einheitliches Ganzes anzubahnen, fügte der Bundesrat folgende Bestimmung bei: „Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, so kann der Bundesrat diejenigen unter besonderen Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerbung nur mit unverhältnismässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist.“ Ferner wurde vorgesehen, dass der Bundesrat befugt sei, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und Konzessionen massgebend sein sollen. Das Gesetz wurde von der Bundesversammlung im wesentlichen auf Grund der Vorlage des Bundesrates beschlossen und am 20. Februar 1898 vom Volke in der mit 82,000 Unterschriften verlangten Referendumsabstimmung mit grossem Mehr angenommen.

Nach früheren Kundgebungen des Bundesrates über die im Dezember 1896 ihm eingereichten, in unserm letztjährigen Geschäftsberichte besprochenen sektionsweisen Rechnungsaufstellungen war anzunehmen, dass der Bundesrat nun sich über die Frage schlüssig machen werde, ob er die z w a n g s w e i s e Zusammenlegung der Linien der Nordostbahn zu einem einheitlichen Rückkaufsobjekte im Sinne von Art. 3, Abs. 3 des Rechnungsgesetzes veranlassen wolle. Die erwähnten Kundgebungen deuteten darauf hin, dass er sich zu einer solchen Verfügung für befugt halte, weil die eingereichten sektionsweisen Rechnungsaufstellungen ungenügend seien und er infolge dessen berechtigt sei, anzunehmen, dass den gesetzlichen Forderungen hinsichtlich Einreichung der fragl. Ausweise nicht rechtzeitig nachgekommen worden sei. Der Bundesrat musste sich dann aber in der Folge doch überzeugen, dass hiefür die rechtliche Grundlage fehle. Er verzichtete auf die zwangsweise Zusammenlegung, lehnte aber auch unsere Vorschläge für eine freiwillige Zusammenlegung ab und schritt nun vorläufig zu dem im Rückkaufsgesetze vorgesehenen Massnahme, den Rückkauf nur für einen Teil des Nordostbahnnetzes anzukündigen. Nachdem die Kündigung der Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn (Singen-Etzweilen und Konstanz-Etzweilen-Winterthur) mit Ausschluss der badischen Strecken am 24. Februar 1898 bereits eingegangen war, erhielten wir am 25. folgenden Beschluss, d. d. 22. Februar 1898:

- „I. Die von der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn mit Schreiben vom 28. Dezember 1896 eingereichten sektionsweisen Rechnungsaufstellungen über den Reinertrag und das Anlagekapital der Linien der Schweizerischen Nordostbahn werden als den Anforderungen des Rechnungsgesetzes nicht entsprechend zurückgewiesen, und die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn wird eingeladen, sektionsweise Ertragsrechnungen für jede einzelne Bahnstrecke, für welche eine besondere Konzession besteht, bis Ende des Jahres 1898 einzureichen, welche Ertragsrechnungen die wirklichen Einnahmen und Ausgaben der betreffenden Bahnstrecken enthalten. Dabei behält sich der Bundesrat ausdrücklich vor, die in Art. 18 und 19 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 vorgesehenen Massnahmen zu treffen, falls dieser Aufforderung nicht Folge geleistet werden sollte.

- II. Von einer zwangsweisen Zusammenlegung der einzelnen Linien der Nordostbahn im Sinne des Art. 3, Absatz 3, des Rechnungsgesetzes wird Umgang genommen.
- III. Der konzessionsgemässe Rückkauf wird der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft nur bezüglich folgender Bahnlinien angekündigt:
1. Winterthur-Etzweilen-Ramsen (Schweizergrenze gegen Singen), Etzweilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen vor dem 25. Februar 1898;
 2. Romanshorn-Winterthur-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut vor dem 30. April 1898;
 3. Winterthur-Schaffhausen vor dem 30. April 1898;
 4. Eglisau-Neuhausen vor dem 30. April 1900;
 5. Bötzbahn, hälftiger Anteil, vor dem 7. Juni 1898;
 6. Koblenz-Stein, hälftiger Anteil, vor dem 20. Dezember 1898;
 7. Winterthur-Bülach-Eglisau-Weiach und Weiach-Koblenz vor dem 21. Dezember 1898;
 8. Niederglatt-Otelfingen und Otelfingen-Wettingen vor dem 22. Dezember 1898;
 9. Zürich-Richtersweil vor dem 19. Juli 1899;
 10. Richtersweil-Ziegelbrücke und Ziegelbrücke-Näfels-(Glarus) vor dem 31. Januar 1900;
 11. Aargauische Südbahn, hälftiger Anteil, für die Strecken in den Kantonen Zug und Luzern vor dem 2. Mai 1898 und für die Strecken in den Kantonen Aargau und Schwyz vor dem 30. April 1904.
- IV. Auf die Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufes gegenüber den andern Linien der Schweizerischen Nordostbahn wird für einmal verzichtet.“

Wie gemäss Disp. I die für 1888 bis 1895 eingereichten Sektionsrechnungen, wurden kurz darauf auch die für 1896 rechtzeitig eingereichten Sektionsrechnungen, die auf der nämlichen Basis erstellt waren, vom Bundesrate zurückgewiesen.

Über die weitere Entwicklung der Angelegenheit wird im nächsten Geschäftsberichte zu berichten sein. Wir bemerken hier nur noch, dass die Beanstandungen unserer sektionsweisen Rechnungsaufstellungen, welche zu Disp. 1 des oben erwähnten Beschlusses geführt haben und in dem bezüglichen gedruckten Berichte des Eisenbahndepartements enthalten sind, wesentlicher Korrekturen bedürfen, und dass eine über Disp. 1 mit dem Eisenbahndepartement abgehaltene Konferenz die Wahrscheinlichkeit einer Einigung über sachgemässe Reduktion der Rechnungssektionen und Konstruktion der Rechnungen auf vereinfachter Grundlage ergab.

Im Beschlusse vom 16. Dezember 1897 betreffend die Genehmigung der Rechnungsvorlage der Nordostbahn für 1896 nahm der Bundesrat eine provisorische Verfügung auf über die Festsetzung der ordentlichen Einlage in den Erneuerungsfonds für 1896 und einer Ergänzungseinlage für frühere Jahre, wonach er erstere auf Fr. 1,835,000 und letztere auf Fr. 100,000 festsetzte. Von der Nordostbahn war die ordentliche Einlage gemäss der bisherigen Praxis auf Fr. 1,050,000 festgesetzt worden. Die Pflicht zur Vornahme einer Ergänzungseinlage für frühere Jahre, welche der Bundesrat aus Art. 11 und 13 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 herleitete, anerkannte sie nicht. Die Festsetzungen des Bundesrates waren, wie bemerkt, provisorische, aus unabgeschlossenen Erhebungen hervorgegangene. Der Bundesrat behielt sich ausdrücklich deren Rektifikation vor nach definitiver Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds. Solche provisorische Verfügungen sind nun aber im neuen Rechnungsgesetze, auf welche sie sich stützten, nirgends vorgesehen und stehen mit demselben in Widerspruch. Wir ergriffen deshalb dagegen den Rekurs an das Bundesgericht mit dem Antrage auf

Aufhebung dieser Verfügungen. Im Hinblick darauf, dass das neue Rechnungsgesetz erst mit 1. November 1896 in Kraft getreten war, nahmen wir eventuell den Standpunkt ein, dass auf Grund derselben überhaupt für das Rechnungsjahr 1896 nicht mehr verfügt werden, sondern die Wirksamkeit des neuen Gesetzes nach dieser Richtung erst für das Rechnungsjahr 1897 beginnen könne. Subsidiär stellten wir den Antrag, es sei die provisorische Normierung der Einlagen in den Erneuerungsfonds nur für den Zeitraum vom 1. November bis 31. Dezember 1896 anzuerkennen und die Summe von Fr. 785,000, um welche die von uns festgesetzte ordentliche Jahreseinlage erhöht wurde, sowie die Ergänzungseinlage von Fr. 100,000 je auf $\frac{1}{6}$ ihres Betrages zu ermässigen. Über die Erledigung des Rekurses wird im nächsten Berichte Mitteilung zu machen sein.

Noch zu einem andern Rekurse an das Bundesgericht gab uns der erwähnte Beschluss des Bundesrates Anlass, nämlich durch die Beanstandung der auf den Bauverwendungen für die rechtsufrige Zürichseebahn und die Linie Etzweilen-Schaffhausen berechneten Bauzinse. Es waren auf sämtlichen Verwendungen Bauzinse von $4\frac{1}{2}$ 0/0 verrechnet worden. Gestützt auf das am 1. November 1896 in Kraft getretene Rechnungsgesetz verlangte nun aber der Bundesrat, dass dieser Zinsfuss auf diejenigen Verwendungen nicht angewendet werde, die aus den zu 2 0/0 und $2\frac{1}{2}$ 0/0 verzinslichen Subventionsdarlehen bestritten worden waren. Der von uns angenommene Zinsfuss von $4\frac{1}{2}$ 0/0 ist ein Durchschnittszinsfuss, der nach unserer Ansicht jedenfalls nach dem alten Rechnungsgesetz als zulässig angesehen werden muss, auch wenn nicht vorläge, dass es bei Leistung der Subventionsdarlehen die Meinung hatte, dass die Differenz zwischen dem ausbedungenen niedrigen Zinse und dem landesüblichen Zinse als Beitrag an die Betriebskosten der ersten Betriebsjahre anzusehen sei. Dass nicht das neue, beschränkende Bestimmungen enthaltende Rechnungsgesetz zur Anwendung kommen darf, sondern noch das alte, leiten wir aus dem Umstande her, dass die beiden Linien vor dem Inkrafttreten des neuen Rechnungsgesetzes dem Betriebe übergeben worden waren.

In Frage sind Abschreibungen von den beiden Baurechnungen zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von zusammen rund Fr. 420,000.

Wir erwähnten im letzten Geschäftsberichte, dass wir die Anfechtung des Bundesratsbeschlusses vom 12. März 1896 betreffend die Genehmigung unserer Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896 beim Bundesgerichte auf dem Wege der Civilklage anhängig machten und dass das Bundesgericht zunächst lediglich die Frage seiner Zuständigkeit zur Verhandlung brachte. Mit Entscheid vom 30. Oktober 1897 erklärte sich das Bundesgericht inkompetent, und es wurde demgemäss auf die Klage der Nordostbahn nicht eingetreten. Die Urteilerwägungen führen aus, dass der Umfang des Statutengenehmigungsrechtes des Bundesrates, das diesem gemäss Art. 7 des Eisenbahngesetzes in öffentlich rechtlicher Stellung zustehe, also das öffentliche Recht des Staates, das dem Privatrechte eine Schranke setze, nicht ein Privatrecht, im Streite sei, die Streitsache daher nicht vor den Civilrichter gehöre. Am Schlusse sagt der Entscheid: „Wenn die Klägerin noch geltend gemacht hat, wenn ein Rechtsmittel gegen die Schlussnahmen des Bundesrates wegen Gesetzwidrigkeit derselben nicht zugelassen werde, so sei die Partei in einer der Idee des Rechtsstaates widersprechenden Weise der Willkür der Verwaltungsbehörden preisgegeben, so ist darauf zu erwidern, dass eben das Schweizerische Recht als genügende Garantie gegen willkürliche Handhabung des Verwaltungsrechtes die politische und die nach Massgabe des Gesetzes vom 1. Dezember 1850 bestehende rechtliche Verantwortlichkeit der obersten eidgenössischen Verwaltungsbehörde für missbräuchliche Amtshandlungen betrachtet“.

Der beim Bundesgericht anhängig gemachte Civilstreit mit der Stadt Zürich betreffend Befreiung des Bahnhofes Zürich von Besteuerung durch die Gemeinde kraft konzessionsgemässen Steuerprivilegiums ist noch nicht erledigt. Der Entscheid steht aber im laufenden Jahre zu erwarten.

Dieser Prozess wurde veranlasst durch die Erhebung der Mietwertsteuer im Sinne des Gesetzes betr. die Vereinigung der Ausgemeinden mit der Stadt Zürich, wird nun aber auch massgebend sein für die ordentliche Liegenschaftsteuer. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat für diese die Steuerpflicht des Bahnhofes Zürich hinsichtlich der einmündenden nicht steuerfreien Linien als letzte administrative Instanz prinzipiell bejaht, was aber die endgültige Entscheidung durch den Civilrichter, weil die Frage civilrechtlicher Natur ist, nicht ausschliesst.

Auch der Steuerkonflikt mit der Stadt Winterthur ist noch pendent. Ähnliche Streitigkeiten sind entstanden mit Schaffhausen und Zug.

Am 29. und 31. Mai fanden unter grosser Beteiligung die von den Initiativkomitees veranstalteten Eröffnungsfeierlichkeiten für die Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug und am 1. Juni die Eröffnung des Betriebes beider Linien statt. Gleichen Tags übergab auch die Gotthardbahn die Linie Zug-Goldau dem ordentlichen Betriebe.

Zwei vorteilhafte Schnellzüge stellen über die neuen Zufahrtslinien zum Gotthard Verbindungen Mailand-Zürich-Stuttgart her. Neuerdings ist auch eine Verbindung bis bzw. ab Berlin erreicht worden, was für die Nordostbahn die Einlegung eines neuen Schnellzuges Zürich-Schaffhausen bedingte.

In das Berichtsjahr fällt die Anbahnung einheitlicher Normen für den Bestand des Rollmaterials der Schweizerischen Hauptbahnen durch den Bundesrat gestützt auf das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872. Die bezüglichen endgültigen Schlussnahmen des Bundesrates fallen in das Jahr 1898; es wird im nächsten Berichte darüber näheres mitzuteilen sein, ebenso über deren Vollziehung, für welche Erhebungen im Gange sind. Mit Bezug auf den Lokomotivpark kann indessen jetzt schon mitgeteilt werden, dass die Nordostbahn denselben bis 1900 auf 240 Stück zu bringen hat und dass dies für sie die successive Neuanschaffung von 30 Maschinen bedingt, wovon 20 schon vor der Beschlussfassung des Bundesrates in Bestellung gegeben waren.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die im letzten und vorletzten Berichte erwähnten Verhandlungen der Delegierten der vertragsschliessenden Staaten betreffend die Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr sind noch nicht abgeschlossen, infolge dessen auch der Abschluss der Verhandlungen der dem Übereinkommen unterstehenden Verwaltungen über die Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen in den verschiedenen, für den internationalen Verkehr gültigen Reglementen noch aussteht.

Im übrigen ist hinsichtlich der transportreglementarischen Bestimmungen nur zu bemerken, dass im Berichtsjahre die Revision der Anlage V zum Schweizerischen Transportreglemente vom 1. Januar 1894 im Sinne einer Vermehrung der zur Beförderung bedingungsweise zugelassenen Gegenstände beschlossen wurde. Der Abschluss und die Durchführung dieser Revision fällt in das Jahr 1898, ebenso die zum

Teil damit zusammenhängende Revision eines Teiles des Reglementes selbst, das, abgesehen von einigen andern nicht wesentlichen Änderungen und Ergänzungen, eine Modifikation erfahren muss infolge der auf 1. Juni 1898 in Aussicht stehenden Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf 10 Tage für die Distanzen von 11 Kilometer an, in der Meinung, dass es für die Distanzen von 1—10 Kilometer bei der bisherigen Gültigkeitsdauer von 3 Tagen bleiben soll.

Wie wir schon in unserm vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten, fällt in dieses Jahr die neue Beordnung der Konkurrenzverhältnisse zu den Vereinigten Schweizerbahnen im Güterverkehre. Sie erfolgte im wesentlichen auf der Basis der hiefür seit 1880 und 1886 bestehenden Verträge, unter Berücksichtigung des durch die Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn geschaffenen neuen Verkehrswegs. Im übrigen hatten unsere Verhandlungen mit andern Verwaltungen zumeist auf die Eröffnung der neuen Linien Thalweil-Zug-(Goldau) und Eglisau-Schaffhausen Bezug. Die eingreifendsten Änderungen in dieser Hinsicht haben die Vereinbarung über den bisher über die Südostbahn geleiteten Güterverkehr erfahren. Zur Zeit der Eröffnung der Südostbahn hatten wir dieser Linie allen Verkehr (mit Ausnahme des internen) abzutreten, für welchen die Südostbahn, nach der Tariflänge gemessen, den kürzesten Weg bot. Nach unserer Ansicht wären wir berechtigt gewesen, nach der Eröffnung der Linie Thalweil-Zug die Wiederabtretung des Verkehrs an diese Linie zu verlangen, soweit nun diese den kürzesten Weg bietet. Obschon wir uns von vorneherein nicht auf diesen s. Z. uns gegenüber absolut geltend gemachten Standpunkt stellten, sondern der Südostbahn noch einen Teil des nach genanntem Prinzipie der Route über Thalweil gehörenden Verkehrs lassen wollten, bedurfte es doch langer Verhandlungen unter Vermittlung des Eisenbahndepartements, um endlich zu einer Vereinbarung zu gelangen, die uns zwar materiell nicht befriedigt, die aber doch einem längern ungeordneten Zustande vorzuziehen ist und vom Verwaltungsrate genehmigt wurde. Weniger Schwierigkeiten machten die allerdings auch materiell viel weniger belangreichen Änderungen in der Instradierung des Verkehrs mit der Gotthardbahn in der Richtung nach Rothkreuz, Luzern und Affoltern. Dagegen sind die Verschiebungen, die durch die Linien Thalweil-Zug-(Goldau) und Schaffhausen-Eglisau im deutsch-italienischen Güterverkehr veranlasst worden sind, sowohl hinsichtlich der Verkehrsleitung als der Tarifgestaltung bedeutend und haben zu vielen Verhandlungen und zur gänzlichen Umrechnung des bezüglichen Tarifs Anlass gegeben. Ebenso ist der Verkehr mit der badischen Bahn und weiterher durch die Linie Eglisau-Schaffhausen in Verbindung mit Schaffhausen-Etzweilen erheblich beeinflusst worden; die daherigen Veränderungen in den bestehenden Vereinbarungen sind aber bis zum Jahresschluss noch nicht allseits zur Durchführung gelangt.

Diese Verkehrsverschiebungen, verbunden mit Tarifänderungen auf den mitbeteiligten Bahnen, erforderten die Umrechnung und Neuausgabe fast aller unserer internen und direkten Tarife, sei es im ganzen Umfange oder mit Nachträgen, die zum Teil an Umfang hinter den Tarifen nicht zurückblieben, nebst den zugehörigen, immer komplizierter werdenden Repartitionen, eine Arbeit, wie sie auf diesem Gebiete seit dem Bestehen der Nordostbahn noch nie auch nur annähernd geleistet werden musste und nur mit bedeutender Verstärkung des Personals und grosser Vermehrung der Druckkosten bewältigt werden konnte. Die Aufzählung der einzelnen Tarifaufgaben wollen wir unterlassen; sie gehen in die hunderte.

Über die im Berichtsjahre eingeleiteten, aber noch nicht zum Abschlusse gelangten wichtigen Verhandlungen über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette und Rückerstattung von Fahrgeld auf nicht ausgenutzten Billetten (Postulate in den eidg. Räten) sowie über die Einführung schweizerischer Generalabonnementsbillette an Stelle der bestehenden Abonnements auf halbe Billette werden wir im nächsten Geschäftsberichte nähere Mitteilungen bringen.

Mit der Eröffnung der Gotthardbahnstrecke Luzern-Immensee am 1. Juni 1897 fielen die Verträge mit der Gotthardbahn betreffend Übernahme des Betriebes der Strecke der Aargauischen Südbahn Rothkreuz-Immensee, Mitbenutzung der Strecke Luzern-Rothkreuz der Nordostbahn und der Nordostbahnstation Rothkreuz durch die Gotthardbahn dahin. Gemäss dem in früheren Berichten (1893 und 1894) erwähnten Bundesratsbeschlusse vom 26. Mai 1894 sollte der Betriebsanschluss der Aargauischen Südbahn an die Gotthardbahn nunmehr nicht am technischen Anschlusspunkte Immensee, sondern auf der Station Arth-Goldau stattfinden, in der Meinung aber, dass die Anschlusskosten in Arth-Goldau für die Aargauische Südbahn nicht höher sein dürfen, als wenn der Betriebsanschluss auf der zu diesem Zwecke erweiterten Station Immensee der Gotthardbahn stattfände. Infolge dessen waren Verhandlungen eingeleitet worden über die genauere Feststellung der Mitbenutzungsbedingungen für die Station Arth-Goldau und die Entschädigung der Aargauischen Südbahn für den Traktionsdienst auf der Gotthardbahnstrecke Immensee=Arth-Goldau. Zur Zeit besteht nun eine provisorische Verständigung, an deren Stelle bald eine definitive treten dürfte. Die Ausgestaltung der Station Arth-Goldau, in welche nun die Gotthardbahn von drei Seiten einmündet, ferner die Arth-Rigibahn und die Südostbahn, gab zu wesentlichen Anständen unsererseits keinen Anlass.

Die Mitbenutzung unseres Bahnhofes Zug durch die Gotthardbahn ist im Berichtsjahre zur abschliesslichen vertraglichen Regelung gelangt. Die Kostenbeteiligung der Gotthardbahn an Zins, Unterhalts- und Betriebskosten ist im wesentlichen auf Grund des üblichen Achsenprinzipes bestimmt.

Noch nicht abgeschlossen sind die Verhandlungen mit den Badischen Staatsbahnen über die Neuregelung der beidseitigen Kostenbeteiligung beim Bahnhof Schaffhausen und mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil.

Durch Widerklage ist der von der Nordostbahn anhängig gemachte Prozess gegen die Sihlthalbahn betreffend die Beteiligung der Sihlthalbahn an den Anlagekosten der für den Anschluss der Sihlthalbahn erweiterten Station Sihlbrugg dahin erweitert worden, dass nun auch die übrigen Mitbenutzungsbedingungen dem richterlichen Entscheide unterstellt sind.

Die bundesgerichtliche Entscheidung in Sachen unserer Gesellschaft gegen die Schweizerische Südostbahngesellschaft betreffend Kostenbeteiligung dieser letztern an der Nordostbahn auf Begehren der Südostbahn aufgelegten Zugsleistungen im Interesse durchgehenden Verkehrs ist noch nicht erfolgt, steht nun aber wohl in naher Aussicht.

Wir haben in unseren Geschäftsberichten für die Jahre 1895 und 1896 den Streit der Bahnen des schweizerischen Wagenverbandes (exkl. Gotthardbahn) mit den süddeutschen Bahnen betreffend die Mietsätze für gegenseitige Benutzung der Güterwagen erwähnt. Im Berichtsjahre ist nun der sachbezügliche Entscheid des als Schiedsrichter angerufenen Centralamtes für internationalen Transport in Bern erfolgt und zwar zu gunsten der klagenden süddeutschen Bahnen. Danach ist die Anrechnung der Sätze des deutschen Vereins-Wagenübereinkommens mit 1 Pfennig per Wagenkilometer als Laufmiete und 1 Mark per Tag als Zeitmiete gutgeheissen.

Um in bedeutenderen Angelegenheiten von gemeinsamem Interesse einheitlich und wirksamer vorgehen zu können, wurde im Berichtsjahre auf Anregung der Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee ein Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen gegründet, dem wir mit unseren Dampfschiffunternehmungen für den Zürichsee und den Bodensee beigetreten sind. Der Verband tritt in

regelmässigen periodischen Konferenzen zusammen. Der gemeinsamen Behandlung werden unterstellt: 1. Die Begutachtung der Entwürfe von eidgenössischen Gesetzen und Verordnungen über die Dampfschiffahrt bzw. Stellungnahme zu denselben. 2. Allgemeine Fragen des direkten Verkehrs, wie z. B. Einrichtung der direkten Güterabfertigung zwischen Schiff- und Bahnstationen. 3. Allgemeine technische Fragen.

III. Finanzverwaltung.

Im Bestande des Aktienkapitals ist im Berichtsjahre keine Änderung eingetreten.

Dagegen haben sich die konsolidierten Anleihen um den Betrag von Fr. 10,632,500 erhöht. Auf 1. Februar 1897 erfolgte nämlich die Resteinzahlung des Kantons Zürich mit Fr. 120,000 auf dessen Beteiligung von Fr. 350,000 an dem Subventionsdarlehen für die Linie Eglisau-Schaffhausen. Sodann machten wir mit Ermächtigung des Verwaltungsrates vom 22. Mai 1897 von dem Beschlusse der Generalversammlung vom 29. Juni 1895 Gebrauch, indem wir für den Restbetrag des Hypothekendarlehens von Fr. 160,000,000 im Juni v. J. ein neues 3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Anleihen von Fr. 10,512,500 emittierten. Davon waren zum voraus 2 Millionen Franken fest begeben worden. Für die restierenden Fr. 8,512,500 hatten wir uns die Unterstützung eines Syndikates, an dessen Spitze die Basler Handelsbank stand, gesichert. Die öffentliche Subskription war von bestem Erfolge begleitet, so dass nur 77 0/0 der Zeichnungen berücksichtigt werden konnten.

Die dem Syndikat vertragsgemäss geleisteten Vergütungen, abzüglich eines kleinern Kursgewinns auf den fest begebenen 2 Millionen Franken, bezifferten sich auf den Betrag von	Fr. 11,525. —
wozu noch die zu unsern Lasten fallenden Kosten für den Druck der Titel, Stempel und Pfandbucheintragung kamen mit	„ 7,712. —
Es betragen die Gesamtkosten somit	<u>Fr. 19,237. —</u>

die wir der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung debitierten.

Letzterm Konto haben wir hinwieder den Agioertrag aus der im letztjährigen Berichte bereits erwähnten Konversion der beiden 4 0/0 Anleihen vom 1. Dezember 1885 und 1. Oktober 1886 in ein 3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Anleihen von 35 Millionen Franken mit netto Fr. 155,823. 90 Cts. gutgeschrieben.

Von den zur Rückzahlung gekündeten Obligationen der vorgenannten beiden 4 0/0 Anleihen von 1885 und 1886 sind ungeachtet unserer wiederholten Bemühungen bis zum Rechnungsabschluss die Titel für einen Betrag von Fr. 40,000 nicht zur Einlösung vorgewiesen worden. Dadurch erhöhte sich der Ausstand von gekündeten, aber noch nicht eingelösten Obligationen älterer Anleihen per Ende 1897 auf den Betrag von Fr. 41,500. Bezüglich des Details verweisen wir auf die Bilanz.

Im eidgenössischen Eisenbahnpfandbuche fanden im Berichtsjahr mit Einwilligung des Bundesrates vom 7. August/8. September 1896 und 17. September 1897 folgende neue Einträge statt:

- a) Das 3 $\frac{1}{2}$ 0/0 35 Millionen Anleihen vom 28. Februar 1897, welches an Stelle der rückbezahlten beiden 4 0/0 Anleihen von 15 Millionen Franken d. d. 1. Dezember 1885 und von 20 Millionen Franken d. d. 1. Oktober 1886 getreten ist.

b) Das 3 $\frac{1}{2}$ % Anleihen von Fr. 10,512,500 vom 20. September 1897 bis auf einen Betrag von Fr. 10,457,500; die restlichen Fr. 55,000 gelangten am 11. März l. J. zum Eintrag.

Der Bundesrat hatte Anstand genommen, den Eintrag für das letztere Anleihen sofort insgesamt zu bewilligen, weil durch gekündete und noch nicht eingelöste Obligationen älterer Anleihen das Pfandrecht für den bewilligten Gesamtbetrag von Fr. 160,000,000 zeitweise etwas überschritten war.

An Löschungen erfolgten:

- a) Die in unserm letztjährigen Berichte bereits erwähnten 2 Obligationen Nr. 46,654 und 51,391 des ehemaligen Gemeinschaftsanleihe mit der Schweiz. Centralbahn vom 1. April 1874 à Fr. 500 = Fr. 1000.
- b) Vom 4 % 15 Millionen Anleihen d. d. 1. Dezember 1885 an rückbezahlten und konvertierten Obligationen 29,987 Stück à 500 Fr. im Nennwert von Fr. 14,993,500.
- c) Vom 4 % 20 Millionen Anleihen d. d. 1. Oktober 1886 an rückbezahlten und konvertierten Obligationen 39,906 Stück à 500 Fr. im Nennwert von Fr. 19,953,000.

Von diesen beiden sub b und c genannten Anleihen blieben somit zu Ende 1897 noch zu löschen übrig:

ad b) 13 Obligationen à Fr. 500 = Fr. 6,500. —

ad c) 94 „ à „ 500 = „ 47,000. —

Zusammen 107 Obligationen à Fr. 500 = Fr. 53,500. —

Über die Bewegungen des Kapitalverkehrs geben wir hier wie üblich einen Auszug aus der Bilanz per 31. Dezember 1897, aus dem ersichtlich ist, welche Konti gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung oder Verminderung des Kapitals erfahren haben.

Laut Rechnung V über den Kapitalverkehr wurde aus dem Vorjahr ein Passivsaldo vorgetragen von
Fr. 17,386,138. 56 Cts.

als weitere Verminderung der Aktiven kamen hinzu . . . „ 1,089,525. 24 „

Es erhöhte sich demnach der Passivsaldo per Ende 1897 auf Fr. 18,475,663. 80 Cts.

Die anschliessende Tabelle II giebt über diese Verminderung der Aktiven Aufschluss.

I. Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1897,

verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1896

über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1897 gegen 1896			
	1896		1897		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren.								
1. Verwendungen zu Bauzwecken:								
a) Nettobelastung für das bisherige Netz	167,359,270	68	171,758,039	74	4,398,769	06	—	—
b) „ für neue N. O. B.-Linien	40,470,709	54	44,562,575	54	4,091,866	—	—	—
c) „ für unvollendete Bauobjekte	12,912,052	25	15,735,136	36	2,823,084	11	—	—
2. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen	21,080,000	—	21,123,000	—	43,000	—	—	—
3. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital	696,467	45	—	—	—	—	696,467	45
4. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,068,597	87	2,315,619	30	247,021	43	—	—
5. Zu amortisierende Verwendungen	15,448,540	77	16,263,292	86	814,752	09	—	—
	260,035,638	56	271,757,663	80	12,418,492	69	696,467	45
B. Kreditoren.								
1. Konsolidierte Anleihen:								
3 1/2 % Anleihen von Fr. 10,512,500. — d. d. 20. September 1897	—	—	10,512,500	—	10,512,500	—	—	—
2. Subventionsdarleihen:								
Subvention für die Linie Eglisau-Schaffhausen	1,880,000	—	2,000,000	—	120,000	—	—	—
	1,880,000	—	12,512,500	—	10,632,500	—	—	—
Rekapitulation:								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“			696,467	45				
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“			10,632,500	—	11,328,967	45		
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“					12,418,492	69		
Netto-Verminderung der verfügbaren Mittel, laut neben- stehendem Nachweis							1,089,525	24

II. Nachweis über die Verminderung der Aktiven laut Bilanz pro 1897 gegenüber den Aktiven im Jahr 1896.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1897 gegen 1896			
	1896		1897		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.								
Verfügbare Mittel.								
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	10,375,237	52	233,499	70	—	—	10,141,737	82
2. Wertschriften	2,380,309	—	1,205,517	—	—	—	1,174,792	—
3. Entbehrliche Liegenschaften:								
Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	627,547	23	1,079,116	79	451,569	56	—	—
4. Materialvorräte:								
a) Materialkonto	1,445,226	10	1,171,757	36	—	—	273,468	74
b) Materialrechnung des Bahnoberingenieurs	2,333,917	61	1,957,859	27	—	—	376,058	34
c) Werkstätte-Konto	363,131	98	324,712	—	—	—	38,419	98
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	91,430	78	65,108	62	—	—	26,322	16
	17,616,800	22	6,037,570	74	451,569	56	12,030,799	04
Hievon ab:								
Vermehrung der Aktiven . . . . .	.	.	.	.	.	.	451,569	56
Restbetrag gleich der Verminderung der Aktiven . . . . .	.	.	.	.	.	.	11,579,229	48
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	18,851,336	14	8,592,547	42	—	—	10,258,788	72
2. Spezialfonds	9,044,929	92	10,778,148	74	1,733,218	82	—	—
3. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	1,157,117	91	878,342	40	—	—	278,775	51
4. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	5,949,554	81	4,264,195	98	—	—	1,685,358	83
	35,002,938	78	24,513,234	54	1,733,218	82	12,222,923	06
Hievon ab:								
Vermehrung der Passiven . . . . .	.	.	.	.	.	.	1,733,218	82
Restbetrag gleich der Verminderung der Passiven . . . . .	.	.	.	.	.	.	10,489,704	24
Rechnungsabschluss.								
Die Verminderung der „Aktiven“ beträgt . . . . .	.	.	.	.	11,579,229	48	.	.
Die Verminderung der „Passiven“, beträgt . . . . .	.	.	.	.	10,489,704	24	.	.
Netto-Verminderung der Aktiven im Jahre 1897 . . . . .	.	.	.	.	.	.	1,089,525	24

Bezüglich der in den vorstehenden beiden Tabellen enthaltenen Mutationen gegenüber dem Bestande zu Ende 1896 fügen wir hier, soweit nötig, einige erläuternde Bemerkungen an.

A. Aktiven.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

a) Bisheriges Netz	Fr. 4,398,769. 06 Cts.
b) Neue Linien	„ 4,091,866. — „
	<hr/>
	Fr. 8,490,635. 06 Cts.

Die Rechnungen III und IV, sowie die Beilage 6 zu den Jahresrechnungen geben hierüber alle wünschbaren Aufschlüsse.

c) Unvollendete Bauobjekte.

Die bisherigen Aufwendungen für die zu Ende 1897 unvollendet gebliebenen und deshalb noch nicht definitiv auf Baurechnung verbuchten Objekte umfassen:

1. Romanshorn: Erstellen einer neuen Lokomotivremise	Fr. 47,883. 61 Cts.
2. „ „ Unterkellern des von Zürich versetzten Güterschuppens	„ 82,440. 07 „
3. Oerlikon: Stationserweiterung	„ 204,466. 99 „
4. Zürich: Bahnhofserweiterung	„ 10,789,012. 23 „
5. Dietikon: Neue Werkstätteanlage	„ 23,590. 07 „
6. Turgi: Versetzen des Güterschuppens von Altstetten	„ 10,940. 29 „
7. Erstellen der II. Spur Zürich-Thalweil	„ 692,126. 61 „
8. Erstellung neuer und bezw. Verstärkung bestehender Brückenkonstruktionen	„ 15,917. 88 „
9. Verriegelungen von Weichen und Signalen auf verschiedenen Stationen	„ 132,933. 50 „
10. Geleisevermehrungen und Erweiterungsbauten auf diversen Stationen	„ 93,425. 89 „
11. Erstellen von Wärterwohnhäusern und Vergrösserung eines Güterschuppens	„ 12,833. 05 „
12. Vorsorglicher Landerwerb für Stationserweiterungen	„ 40,789. 65 „
13. Einrichtung der Wasserversorgung auf diversen Stationen	„ 1,486. 90 „
14. Erstellen von Passerellen in Wädenswil und Zürich-Tiefenbrunnen	„ 9,488. 04 „
15. Erstellen neuer Einfriedigungen und Barrieren	„ 1,832. 03 „
16. Diverse kleinere Ergänzungsbauten	„ 4,189. 96 „
17. In Lieferung begriffenes Rollmaterial	„ 16,604. 49 „
18. Verschiedene Inventaranschaffungen	„ 6,841. 11 „
19. Einbau eines Promenadendecks auf dem Bodensee-Dampfboot „Säntis“	„ 4,875. 13 „
20. Einzahlungen auf die Kapitalbeteiligung der Nordostbahn an dem neuen Bahnhof Luzern, gemäss Vertrag vom 30. Januar 1894	„ 3,566,550. — „
	<hr/>
	Fr. 15,758,227. 50 Cts.
abzüglich:	
21. Diverse Gutschriften für Ausfallmaterialien beseitigter Objekte	„ 23,091. 14 „
	<hr/>
Zusammen	Fr. 15,735,136. 36 Cts.

Zu Ende 1896 waren auf diesen Conto gebucht		Fr. 12,912,052. 25 Cts.
Hiezu kommen für zu Ende des Berichtsjahrs unvollendet gebliebene Bauten	Fr. 6,740,072. 52 Cts.	
abzüglich die pro 1897 vollendeten und bezw. definitiv ver- buchten Objekte mit	„ 3,916,988. 41 „	
sonit Nettovermehrung pro 1897		„ 2,823,084. 11 „
	Total wie oben	Fr. 15,735,136. 36 Cts.

II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.

Die ausgewiesene Vermehrung betrifft die hälftigen Nordostbahn-Anteile an je einer weitem Kapital-
einzahlung mit Fr. 25,000. — für die Bötzberrgbahn und von Fr. 18,000. — für die Aargauische Südbahn.

III. Emissionsverluste auf dem Aktienkapital.

Zufolge Verfügung des Schweiz. Bundesrates mussten die laut Bilanz per Ende 1896 mit Fr. 696,467. 45 Cts.
ausgewiesenen Emissionsverluste auf dem Aktienkapital auf die „zu amortisierenden Verwendungen“ übertragen
werden, so dass die hier ausgewiesene Verminderung durch die entsprechende Vermehrung auf dem nachfolgenden
Titel V ausgeglichen wird.

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Die Spezifikation über die bezügliche Nettovermehrung ist auf Beilage 6 zu den Jahresrechnungen
enthalten.

V. Zu amortisierende Verwendungen.

Die Nettovermehrung von Fr. 814,752. 09 Cts. auf diesem Conto ist in der Bilanz unter Ziffer IV des
Nähern ausgewiesen und bedarf daher hier keiner weitem Erläuterung.

VI. Verfügbare Mittel.

Die Bauverwendungen erforderten im Berichtsjahre:

Für das bisherige Netz und die Nebengeschäfte laut Rechnung III	Fr. 5,655,951. 52 Cts.
oder abzüglich der Überträge vom Conto „Unvollendete Bauobjekte“	„ 3,590,573. 58 „
	Fr. 2,065,377. 94 Cts.
Für die neuen Linien laut Rechnung IV	„ 4,091,866. — „
Für zu Ende 1897 unvollendet gebliebene Objekte	„ 6,740,072. 52 „
Für Kapitaleinzahlungen auf die Gemeinschaftsbahnen	„ 43,000. — „
Für Nettovergütungen an fremde Verwaltungen für beseitigte Objekte auf Gemein- schaftsbahnhöfen Fr. 43,957. 91 Cts. ÷ Fr. 28,823. 54 Cts. =	„ 15,134. 37 „
	Fr. 12,955,450. 83 Cts.

Davon kommen in Abzug:

Erlöse und Rückerstattungen auf der Baurechnung III (Bis- heriges Netz und Nebengeschäfte)	Fr. 1,010,161. 03 Cts.
abzüglich die Überträge auf die zu amortisierenden Ver- wendungen	„ 446,735. 44 „
Übertrag	Fr. 563,425. 59 Cts. Fr. 12,955,450. 83 Cts.

	Übertrag	Fr. 563,425. 59 Cts.	Fr. 12,955,450. 83 Cts.
XIV. Amortisationsquote	"	670,000. — "	
			" 1,233,425. 59 "
	Netto-Bedarf		Fr. 11,722,025. 24 Cts.

Wofür an Baugeldern zur Verfügung standen:

Das 3 1/2 0/0 Anleihen vom 20. Sept. 1897 mit		Fr. 10,512,500. — Cts.
Die Resteinzahlung auf das Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen mit		" 120,000. — "
	Zusammen	Fr. 10,632,500. — Cts.

Es ergab sich somit ein Mehrerfordernis von		Fr. 1,089,525. 24 Cts.
wodurch sich der Passivsaldo vortrag auf der Kapitalrechnung vom Jahr 1896, wie schon weiter oben bemerkt, von		" 17,386,138. 56 "
zu Ende des Jahres 1897 erhöhte auf		Fr. 18,475,663. 80 Cts.

Über die hiedurch eingetretene weitere Verminderung der verfügbaren Mittel ist im speziellen zu bemerken:

1. Wechsel.

Das zu Ende des Jahres 1896 in Diskonto-Wechseln angelegte Kapital von Fr. 10,232,192. 95 Cts. fand für die Einlösung der nicht konvertierten Obligationen der per 1. Februar und 1. April 1897 gekündeten 4 0/0 Anleihen von 1885 und 1886 Verwendung, und für den übrigen Teil des Rechnungsjahres wurden die verfügbaren Gelder vorweg durch die Baubedürfnisse beansprucht.

2. Wertschriften.

Der Bilanzwert der eigenen Wertpapiere betrug zu Ende 1896		Fr. 2,380,309. — Cts.
Hiezu kamen im Berichtsjahr:		
Ein 4 0/0 Schuldbrief auf einer verkauften Landparzelle per	Fr. 700. — Cts.	
4 Stück 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen, Emission 1887	" 2,000. — "	
		" 2,700. — "
		Fr. 2,383,009. — Cts.

Dagegen gingen aus:

1. Infolge Rückzahlung:

126 Stück 3 1/2 0/0 Obligationen der Stadt Bern vom 1. Mai 1884	Fr. 122,220. — Cts.
1 Stück 4 0/0 Obligation der Bank in Winterthur	" 60,000. — "

Inventarwert:

Fr. 182,220. — Cts.

2. Infolge Auslosung:

10 Stück 3 1/2 0/0 Gotthardbahn-Obligationen v. 1. April 1895	" 9,980. — "
---	--------------

3. Infolge Verkauf:

90 Stück 4 1/2 0/0 Ung. Staats-Eisenbahn-Obligationen	Fr. 475,000. — Cts.
---	---------------------

Übertrag	Fr. 475,000. — Cts.	Fr. 192,200. — Cts.	Fr. 2,383,009. — Cts.
----------	---------------------	---------------------	-----------------------

	Übertrag	Fr. 475,000. — Cts.	Fr. 192,200. — Cts.	Fr. 2,383,009. — Cts.
25 Stück 4 0/0 Österreich. Goldrenten-				
Anleihe	„	60,000. — „		
32 Stück 3 0/0 Italienische Eisenbahn-				
Obligationen	„	36,800. — „		
			„	571,800. — „

4. Infolge Abtretung an die Pensions- und
Hilfskasse:

180 Stück 4 0/0 Obligationen der Bank für Orientalische Eisenbahnen d. d. 24. Juli 1894	Fr.	87,975. — Cts.		
14 Stück 4 1/2 0/0 Ungarische Staats- eisenbahn-Obligationen d. d. 1. Febr. 1889	„	125,000. — „		
162 Stück 3 1/2 0/0 Obligationen der Schweiz. Centralbahn d. d. 1. Juni 1894	„	161,595. — „		
39 Stück 3 1/2 0/0 Gotthardbahn-Obli- gationen d. d. 1. April 1895	„	38,922. — „		
			„	413,492. — „
			„	1,177,492. — „

Verbleibt ein Wertschriftenbestand auf 31. Dezember 1897 von Fr. 1,205,517. — Cts.
siehe nachfolgende Spezifikation.

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1897.

Nominalbetrag		Zinssuss	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1897.			
Fr.	Cts.					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
		0/0	I. Schuldbriefe.		0/0				
208,380	—	3	1 Schuldbrief	Diverse	100	208,380	—	221,711	50
13,331	50	4	3 „		100	13,331	50		
221,711	50								
			II. Diverse schweizerische Obligationen.						
			1. Kantonale Obligationen.						
450,000	—	3	Kanton Bern	1. Mai 1895	97 ⁶⁶⁶			439,500	—
			2. Obligationen von Bankinstituten.						
230,000	—	4	Bank für Oriental. Eisenbahnen in Zürich	24. Juli 1894	97 ^{3/4}			224,825	—
			3. Eisenbahn-Obligationen.						
131,000	—	3 ^{1/2}	Obligationen der Schweiz. Centralbahn .	1. Juni 1894	99 ^{3/4}	130,672	50	231,470	50
101,000	—	3 ^{1/2}	idem „ Gotthardbahn . . .	1. April 1895	99 ⁸⁰	100,798	—		
232,000	—								
			III. Nordostbahn-Obligationen.						
2,000	—	4	Obligationen	1. Okt. 1887	100	2,000	—	65,560	—
54,000	—	3 ^{1/2}	idem	31. Aug. 1894	99	53,460	—		
10,000	—	3 ^{1/2}	idem	15. Juni 1895	101	10,100	—		
66,000	—								
			IV. Diverse Aktien.						
10,500	—		Zürcher Theater-Aktien	1. Mai 1891	10	1,050	—	22,450	—
14,000	—		Anteilscheine der neuen Zürcher Ton-						
100,000	—		halle-Gesellschaft	30. Nov. 1892	10	1,400	—		
124,500	—		Sihlthalbahn-Aktien	1. Febr. 1892	20	20,000	—		
1,324,211	50		Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1897					1,205,517	—
			Durchschnittlicher Zinsertrag					3,312 0/0	

3. Entbehrliche Liegenschaften.

Liegenschaftskonto der Nordostbahn.

Der Inventarwert der Liegenschaften belief sich zu Ende des Vorjahres auf . Fr. 627,547. 23 Cts.

In Zuwachs pro 1897 kamen:

1. Grundfläche des abgetragenen Winterthurer Dammes bei Zürich mit 32,866.82 m ² , Übertrag vom Baukonto	Fr. 51,752. 50 Cts.
2. 404,445. — „ , Vorsorglich für Bauzwecke erworbene Land- parzellen	„ 400,657. 06 „
	<hr/> Fr. 452,409. 56 Cts.

Dagegen gingen im Berichtsjahr ab:

1. Infolge Verkauf diverser Landparzellen im Flächenmass von 1,594.65 m ² in den Gemarkungen Pfäffikon-Zürich, Dynhard, Winterthur und Schlieren	Fr. 7,431. 53 Cts.
2. Infolge Übertrag von z. Stationserweiterung bestimmten 945 m ² in der Gemarkung Kloten auf Baukonto	„ 600. — „
	<hr/> Fr. 8,031. 53 Cts.
abzüglich Mehrerlös auf diesen Verkäufen	„ 7,191. 53 „
	<hr/> „ 840. — „
Nettozuwachs pro 1897	„ 451,569. 56 „

Somit Inventarbestand auf 31. Dezember 1897 Fr. 1,079,116. 79 Cts.

Die Korrentrechnung des Liegenschaftskonto ergab folgendes Resultat:

Einnahmen für Pacht- und Mietzinse	Fr. 16,897. 18 Cts.
Hiezu obige Mehrerlöse auf Landabtretungen	„ 7,191. 53 „
	<hr/> Fr. 24,088. 71 Cts.
ab: die Ausgaben für Unterhalt der Gebäude, Steuern etc.	„ 6,866. 68 „
Restiert ein Netto-Ertrag von	<hr/> Fr. 17,222. 03 Cts.

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

4. Materialvorräte.

a) Materialkonto (Hauptmagazinverwaltung)

Die Verminderung der Materialvorräte um Fr. 273,468. 74 Cts. setzt sich folgendermassen zusammen:

Lokomotivkohlen (Briquettes, Saar- und Ruhrkohlen) von t 30,358 mit Fr. 840,994. 71 Cts. auf t 21,303 mit Fr. 556,252. 98 Cts. =	Fr. 284,741. 73 Cts.
Putz- und Schmiermaterialien, wie Schmieröle, Putzfäden, Talg und diverse Konsum- materialien	„ 11,530. 79 „
	<hr/> Fr. 296,272. 52 Cts.
abzüglich Vermehrung der Eisen- und Schnittwaren etc.	„ 22,803. 78 „
Netto-Verminderung wie oben	<hr/> Fr. 273,468. 74 Cts.

b) Materialrechnung des Bahnoberingenieurs.

Von der in Tabelle II pag. 26 ausgewiesenen Verminderung von Fr. 376,058.34 Cts., verursacht durch die im Berichtsjahr zur definitiven Verbuchung gelangten, sehr beträchtlichen Abgaben von Oberbaumaterialien für die Bauvollendung neuer Linien und die zum grössten Teil durchgeführte Geleiseerweiterung grösserer Bahnhöfe, entfallen auf:

Schienen und Befestigungsmittel	Fr. 180,097.92 Cts.
Eisenschwellen	„ 197,002.18 „
Weichen und Kreuzungen	„ 214,260.02 „
Holzschwellen, Bahnhofhölzer und diverse Schnittwaren	„ 28,933.34 „
	<hr/>
	Fr. 620,293.46 Cts.
abzüglich Vermehrung auf Brückenbestandteilen, Einfriedigungsmaterialien, Kiesgruben, in Ausführung begriffene Arbeiten und Verschiedenem	„ 244,235.12 „
	<hr/>
Somit Nettoverminderung wie oben	Fr. 376,058.34 Cts.

c) Werkstättekonto.

Im Berichtsjahr ist der Bestand an Reservorräten für Lokomotiven und Wagen um Fr. 49,782.61 Cts. zurückgegangen, während hinwieder die Ausstände für unvollendete Arbeiten um Fr. 11,362.63 Cts. gestiegen sind, woraus die in Tabelle II pag. 26 ausgewiesene Verminderung von Fr. 38,419.98 Cts. resultiert.

d) Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.

Die Verminderung dieser Bilanzpost setzt sich zusammen aus Verminderung der Vorschüsse an Couponzahlstellen um Fr. 29,286.76 Cts. und Wegfall der Konto-Korrent-Schuld von Kautions- und Krankenkassen von Fr. 747.15 Cts., abzüglich Fr. 3,711.75 Cts. für Vermehrung der Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen.

B. Passiven.

I. Schwebende Schulden.

Die Verminderung um Fr. 10,258,788.72 Cts. umfasst folgende Bilanz-Positionen:

Diverse Hauptbuchkreditoren:

<i>a) Schweizerische und ausländische Bahngesellschaften und diverse Transportanten</i>	Fr. 537,833.11 Cts.	
<i>b) Baukapital-Saldo der Linie Koblenz-Stein, Kauf- restanzen auf Liegenschaften und Barkautionen für Frachtkredite</i>	„ 24,628.08 „	
<i>c) Wegfall der pro 1896 unter diesem Titel verbuchten Voreinzahlungen auf das 3 1/2 0/0 35 Millionen Anleihen d. d. 28. Februar 1897</i>	„ 13,794,776.45 „	Fr. 14,357,237.64 Cts.
	<hr/>	

Dagegen ab für Vermehrung:

1. Der gekündigten, aber noch nicht eingelösten Obligationen	Fr. 40,000. — Cts.	
2. Der ausstehenden Coupons und Ratazinse	„ 342,876.47 „	
3. Der noch nicht ausgeschiedenen Guthaben der Unter- stützungs- und Kautionskassen der Angestellten	„ 297,367.61 „	
	<hr/>	
	Fr. 680,244.08 Cts.	Fr. 14,357,237.64 Cts.

	Übertrag	Fr.	680,244. 08 Cts.	Fr.	14,357,237. 64 Cts.
4. Der Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten	„	„	44,175. — „		
5. Diverse Hauptbuchkreditoren, wie Baukapitalsaldo der Bötzberrgbahn, Bürgschaftsgenossenschaft, Guthaben von Couponszahlstellen, Konto pro Diversi und Darleihen auf kürzere Dauer	„	„	3,374,029. 84 „	„	4,098,448. 92 „
				Netto-Verminderung wie vorstehend	Fr. 10,258,788. 72 Cts.

II. Spezialfonds.

Von der Netto-Vermehrung von Fr. 1,733,218. 82 Cts. entfallen auf:

1. Den Erneuerungsfonds der Nordostbahn	Fr.	1,776,215. 49 Cts.
2. Den durch Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1897 creierten Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen	„	30,000. — „
	Fr.	1,806,215. 49 Cts.

Abzüglich Verminderung:

3. Der Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern	Fr.	55,394. 50 Cts.
4. Des Versicherungsfonds	„	17,602. 17 „
	„	72,996. 67 „
	Netto-Vermehrung wie oben	Fr. 1,733,218. 82 Cts.

Im übrigen wird bezüglich der Details auf die Beilagen 1—3 zu den Jahresrechnungen und bezüglich des Erneuerungsfonds im speziellen noch auf Abschnitt I des Berichtes verwiesen.

III. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.

Zur Deckung der anlässlich Genehmigung der Jahresrechnung pro 1896 vom Bundesrat verfügten, in Abschnitt I des Geschäftsberichtes, wie auch im Berichte des Verwaltungsrates erwähnten Abschreibungen vom Baukonto, bzw. Zuwendungen an denselben, sowie der provisorischen Mehreinlagen in den Erneuerungsfonds pro 1896 mussten dieser Reserve gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1897 entnommen werden

Fr. 412,873. 70 Cts.

Hievon geht ab die in Beilage 4 zu den Jahresrechnungen detaillierte Netto-Zuwendung an diese Reserve pro 1897 mit	„	134,098. 19 „
	Verbleiben als Netto-Verminderung pro 1897	Fr. 278,775. 51 Cts.

IV. Gewinn- und Verlustrechnung.

Von der in Tabelle II pag. 26 des Berichtes gezeigten Verminderung des Aktivsaldo gegenüber dem Vorjahre um Fr. 1,685,353. 83 Cts. sind die gemäss vorerwähnter Verfügung des Bundesrates der Nordostbahn zu Lasten des Saldo vortrages vom Jahr 1896 gemachten Auflagen in Abzug zu bringen, weniger die oben unter Ziffer III angeführten Zuwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung mit netto „ 1,109,554. 81 „

Verbleibt eine effektive Verminderung des Aktivsaldo für 1897 von Fr. 575,804. 02 Cts.

welche in Abschnitt IV, D „Finanzergebnis“ näher behandelt ist.

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 5,719,354 Kilometer zurückgelegt.

Am 1. Juni 1897 wurden die neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen eröffnet.

Die absolute Betriebslänge des eigenen Netzes betrug bis zum 1. Juni	687 Kilometer
Zuwachs mit 1. Juni	38 „
Total ab 1. Juni	725 Kilometer
Jahresdurchschnitt	709 „

Im Jahr 1897 wurden im ganzen 362,195 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 511 Zugskilometer mehr als im Jahr 1896 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1896	1897
<i>a) Fahrplanmässige Züge:</i>	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge	3,725,619	4,009,797
2. Güterzüge mit Personenbeförderung	408,839	406,609
3. Reine Güterzüge	862,608	903,070
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	29,692	27,065
	<hr/> 5,026,758	<hr/> 5,346,541
<i>b) Ergänzungs- und Extrazüge:</i>		
1. Personen-Extrazüge	15,650	21,789
2. Fakultativ-Güterzüge	314,751	351,024
	<hr/> 5,357,159	<hr/> 5,719,354

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1896 (687 Kilometer)			Nordostbahn (eigenes Netz).	1897 (709 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1896			
					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
9,772,613	78	39.32	I. Ertrag des Personentransportes	10,427,394	15	39.81	654,780	37	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
758,455	19	3.05	1. Vom Gepäck	797,471	88	3.04	39,016	69	—	—
377,160	97	1.52	2. Von Tieren	390,753	80	1.49	13,592	83	—	—
12,735,355	33	51.23	3. Von Gütern	13,370,403	89	51.05	635,048	56	—	—
13,870,971	49	55.80		14,558,629	57	55.58	687,658	08	—	—
23,643,585	27	95.12	III. Verschiedene Einnahmen:	24,986,023	72	95.39	1,342,438	45	—	—
1,099,764	54	4.42	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	1,095,702	—	4.18	—	—	4,062	54
85,689	14	0.35	2. Ertrag von Hilfsgeschäften . . .	82,996	87	0.32	—	—	2,692	27
27,190	69	0.11	3. Sonstige Einnahmen	28,148	60	0.11	957	91	—	—
1,212,644	37	4.88		1,206,847	47	4.61	—	—	5,796	90
24,856,229	64	100	. . Total der Einnahmen . . .	26,192,871	19	100	1,336,641	55	—	—

Am 1. Juni 1897 sind die Bahnstrecken Thalweil-Zug und Schaffhausen-Eglisau eröffnet worden, und dadurch ist die mittlere Jahresbetriebslänge der Nordostbahn von 687 Kilometer (pro 1896) auf 709 Kilometer pro 1897 gestiegen. Die bedeutenden Mehreinnahmen auf allen Verkehrstiteln sind aber keineswegs durch diese Vergrößerung des Netzes bewirkt worden. Gegenteils hat diese für sich allein geradezu eine Verminderung der Einnahmen herbeigeführt infolge der durch sie eingetretenen Verkürzung der Transportlängen und Taxen in bestehenden wichtigen Verkehren, ohne dass diese durch den hinzukommenden Lokalverkehr der neuen Stationen oder durch Verkehrsverschiebungen im günstigen Sinne auch nur annähernd hätten ausgeglichen werden können. Der daherige Einnahmeverlust im internen und direkten schweiz. Verkehre wird indessen teilweise und jener im internationalen Verkehre im ganzen Umfange erst im Laufe des nächsten Jahres sich geltend machen, da es nicht möglich war, die Tarife für den letztgenannten Verkehr alle bis zum Jahresschlusse umzugestalten. Fühlbar dürfte er indessen kaum werden, sowenig als er im Berichtsjahre zur Erscheinung getreten ist, obschon die Hauptmasse des Verkehrs, der interne und direkte schweizerische, diesem Einflusse bereits während 7 Monaten ausgesetzt gewesen ist. Wie sich die Einnahmen auf die einzelnen Verkehre verteilen, geht aus der nachfolgenden Tabelle 6 hervor; zur Darstellung der Steigerung auf den Hauptgebieten desselben mögen folgende Vergleichsziffern dienen:

Einnahmen für	1896		1897		Vermehrung			
	Personen Fr.	Güter Fr.	Personen Fr.	Güter Fr.	Personen Fr.	0/0	Güter Fr.	0/0
Interner Verkehr	5,959,199	3,756,489	6,445,745	4,100,854	486,546	8.1	344,365	9.2
Direkter Verkehr	2,946,193	7,063,543	3,088,050	7,382,282	141,857	4.8	318,739	4.5
Transitverkehr	725,661	2,123,787	746,936	2,128,743	21,215	2.9	4,956	0.2
Verschiedenes	909,015	168,697	944,135	149,279	44,120	4.9	19,418	—11.5

Die Vermehrung des internen Verkehrs muss als eine ganz bedeutende bezeichnet werden; recht erheblich und noch über dem gewöhnlich angenommenen Durchschnitt stehend zeigt sich die Erhöhung der Einnahmen aus dem direkten Verkehre, insbesondere aus dem ohnehin schon sehr entwickelten Güterverkehre. Fast unverändert ist der Transitverkehr geblieben — hauptsächlich des anhaltenden Niederganges des österreichisch-französischen Verkehrs wegen, dem sich in diesem Jahre auch noch ein fühlbarer Ausfall im Verkehre Italien — Vereinigte Schweizer Bahnen u. w. (Getreide) beigesellt hat. Unter Titel „Verschiedenes“ sind im Personenverkehr kombinierbare Billette, Abonnements im schweiz. Verkehre, Beamtenbillette, im Güterverkehr Militär- und Posttransporte verstanden.

Die eingreifendsten Veränderungen sind in der Tabelle 7 (Verkehr nach Distanzen) vorgegangen. Hier drückt sich der Einfluss sowohl der Linienkürzungen und Instradierungsänderungen, wie der des Ganges der Gewerbe und der Konstellationen des Handels auf die Bewegung des Bahnverkehrs aus. Es würde viel zu weit führen, hier auf die Einzelheiten einzugehen; nur zwei Beispiele mögen angeführt werden: der sehr grosse Rückgang der Ziffern bei 50 Kilometern (ca. 2 Millionen Personen- und Tonnenkilometer) neben geringerer Vermehrung bei 30 Kilometern (Verschiebung des Verkehrs mit der Gotthardbahn von der Route über Rothkreuz auf jene über Zug) und das Aufsteigen der Tonnenkilometer bei 20 Kilometer von 451,300 auf 1,056,960 infolge des Übergangs des Getreideverkehrs nach Romanshorn von der Gotthardroute auf die Rheinroute (Mannheim Konstanz). Die andern Tabellen erklären sich durch sich selbst.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1896 = 687 Kilom., 1897 = 709 Kilom.)		1896	1897
Personentransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	14,225.06	14,707.19
" " Reisenden	"	0.82	0.82
" " " und Bahnkilometer	Centimes	4.18	4.18
Zahl der Personenkilometer		234,001,716	249,634,160
" " " -Wagenachskilometer		45,077,297	47,914,491
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.68	19.54
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total	Reisende	340,614	352,093
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	17,306	18,023
" " Personen-Wagenachskilometer kommen	"	5.19	5.21
" 100 bewegte Sitzplätze kommen	"	28.51	28.82
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	1,104.01	1,124.78
" " Tonne	"	18.73	18.45
" " Tonnenkilometer	Centimes	56.55	56.57
" " Reisenden	"	6.38	6.24
Zahl der Tonnenkilometer		1,341,304	1,409,683
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.12	32.61
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,952	1,988
Auf jeden Bahnkilometer kommen	"	59	61
" " Reisenden " 	Kilogr.	3.41	3.38
Viehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	549.00	551.13
" " Stück	"	1.02	1.22
" " Tonnenkilometer	Centimes	22.75	24.49
Zahl der Tonnenkilometer		1,658,150	1,595,496
Gütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer (inkl. Lokalspesen)	Franken	18,537.63	18,858.12
" " Tonne	"	4.38	4.32
" " Tonnenkilometer (exkl. Lokalspesen)	Centimes	8.65	8.78
Zahl der Tonnenkilometer		139,828,201	144,983,400
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)		81,436,882	84,948,151
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	48.07	46.82
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	203,534	204,490
" jeden Bahnkilometer kommen	"	4,234	4,368
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	"	1.75	1.74
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	34,415.70	35,241.22
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	"	1,765.13	1,702.18
Totaleinnahme per Bahnkilometer	"	36,180.83	36,943.40

5. Frequenz nach den Stationen.

	*			Güter			Gegenüber 1896		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück						Personen-zahl	Güter-gewicht
1. Aarau	116,970	525	2,206	22,860	16,267	39,127	+ 9,939	+ 2,047	21	16
2. Affoltern a. A.	68,398	261	1,351	5,086	10,645	15,731	+ 6,660	- 1,109	39	45
3. Affoltern b. Z.	6,788	13	59	2,889	4,820	7,709	+ 198	+ 74	176	76
4. Altenburg-Rheinau	9,514	4	21	67	475	542	+ 9,514	+ 542	**	**
5. Altnau	22,193	52	243	666	1,282	1,948	+ 1,900	+ 489	125	150
6. Altstetten	212,845	206	326	9,623	27,817	37,440	+ 4,019	- 1,706	6	17
7. Amrisweil	67,468	388	3,334	4,052	12,362	16,414	+ 2,678	- 548	40	42
8. Andelfingen	42,282	121	975	2,883	2,908	5,791	+ 592	- 818	65	95
9. Arbon	82,411	300	257	2,896	11,917	14,813	+ 2,343	+ 2,246	32	46
10. Arlen-Rielasingen	20,290	17	53	2,661	5,245	7,906	- 289	- 537	135	75
11. Arnegg	19,223	44	1,018	518	4,510	5,028	+ 825	- 866	141	101
12. Au (Zürich)	29,430	31	163	1,026	1,852	2,878	+ 445	+ 939	95	132
13. Baar	44,670	61	298	4,826	7,323	12,149	+ 44,670	+ 12,149	**	**
14. Baden	217,821	951	1,826	9,034	33,196	42,230	+ 17,755	+ 2,263	5	14
15. Baden-Oberstadt	31,832	81	217	14,358	4,636	18,994	+ 4,627	+ 2,768	89	36
16. Bassersdorf	37,443	77	274	1,524	2,812	4,336	+ 2,189	- 597	78	111
17. Bendlikon-Kilchberg	99,768	63	129	454	3,213	3,667	- 5,509	+ 664	27	122
18. Berlingen	9,353	30	80	631	619	1,250	+ 781	- 110	172	164
19. Bilten	9,583	17	221	1,118	382	1,500	- 355	+ 91	170	161
20. Birmensdorf	42,374	69	222	3,018	2,634	5,652	- 92	- 424	64	97
21. Bischofszell	41,858	223	1,593	2,477	7,217	9,694	+ 2,273	+ 1,248	66	63
22. Bonstetten	25,515	57	129	10,029	4,085	14,114	+ 2,114	+ 9,066	110	49
23. Brugg	128,659	399	5,481	13,256	12,797	26,053	+ 8,606	+ 3,758	18	28
24. Buchs b. Aarau	7,172	—	—	—	—	—	+ 7,172	—	**	—
25. Buchs-Dällikon	8,735	25	36	117	165	282	- 818	- 26	173	179
26. Buchs (Zürich)	6,516	7	38	180	353	533	+ 8	+ 333	178	175
27. Bülach	104,929	222	1,556	6,663	11,275	17,938	- 2,556	+ 3,773	24	39
28. Bürglen	39,980	110	1,018	4,463	9,167	13,630	+ 3,146	- 4	75	52
29. Cham	59,449	135	438	13,149	33,496	46,645	- 3,162	+ 2,131	48	11
30. Dachsen	26,077	75	138	673	2,228	2,901	- 2,560	- 1,777	107	131
31. Dätwyl	13,395	31	76	1,097	3,160	4,257	+ 2,106	+ 274	153	113
32. Dielsdorf	21,725	74	810	4,754	2,327	7,081	- 1,452	- 2,777	127	83
33. Diesbach	11,304	12	65	924	1,686	2,610	+ 135	+ 27	165	136
34. Diessenhofen	63,411	142	1,211	1,304	4,362	5,666	+ 5,921	+ 385	43	96
35. Dietikon	144,129	143	672	5,591	17,045	22,636	+ 13,276	+ 1,991	12	29
36. Dietlikon	45,514	42	80	1,189	4,706	5,895	+ 9,100	+ 1,675	57	93
37. Döttingen-Klingnau	23,760	84	297	1,741	2,471	4,212	- 577	+ 33	115	114
38. Dynhard	17,001	13	153	1,305	900	2,205	+ 423	+ 357	145	145
39. Ebikon	27,407	15	98	381	4,738	5,119	+ 97	+ 808	100	99
40. Effretikon	113,219	74	978	2,045	2,535	4,580	+ 5,157	- 1,135	22	106
Übertrag	2,120,411	5,194	28,140	161,528	279,628					

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

** Eröffnung am 1. Juni 1897.

				Güter			Gegenüber 1896		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personen-	Güter-
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
									zahl	gewicht
Übertrag	2,120,411	5,194	28,140	161,528	279,628					
41. Eglisau	41,233	150	1,144	2,411	4,407	6 818	- 411	- 9,868	68	86
42. Egnach	27,953	75	313	1,732	5,929	7,661	+ 2,702	+ 1,817	99	78
43. Embrach-Rorbas	74,405	141	255	8,276	9,714	17,990	+ 618	+ 119	36	38
44. Emmishofen - Egelshofen	23,620	81	193	11,691	7,883	19,574	+ 2,144	+ 1,792	117	34
45. Ennenda	25,506	71	23	1,537	6,401	7,938	+ 29	- 1,599	111	74
46. Erlen	31,129	117	2,427	1,143	3,115	4,258	+ 532	+ 56	91	112
47. Erlenbach	63,674	96	106	865	1,783	2,648	+ 4,190	- 636	42	135
48. Ermatingen	34,197	195	601	1,454	2,656	4,110	+ 1,158	+ 670	84	115
49. Eschenz	9,844	27	211	587	974	1,561	+ 337	- 612	169	158
50. Etzweilen	12,849	9	401	309	424	733	+ 788	+ 24	155	168
51. Fehraltorf	26,237	74	581	1,625	2,401	4,026	+ 584	+ 9	105	116
52. Felben	32,966	59	1,171	1,645	1,691	3,336	+ 611	+ 240	87	125
53. Feldbach-Hombrechtikon	36,850	86	375	3,292	3,446	6,738	- 231	+ 325	80	87
54. Feuerthalen	24,140	43	191	1,726	11,386	13,112	+ 20	+ 7,044	114	53
55. Frauenfeld	124,518	479	2,652	11,799	34,029	45,828	+ 2,699	+ 3,603	19	12
56. Gisikon-Root	40,523	48	620	6,939	20,665	27,604	+ 730	+ 3,570	72	25
57. Glarus	78,568	340	1,157	7,999	14,340	22,339	- 1,957	+ 584	35	31
58. Glattbrugg	22,384	34	166	278	1,584	1,862	- 2,670	- 103	123	155
59. Glattfelden	10,673	31	40	631	1,753	2,384	+ 567	- 49	167	141
60. Gossau	26,182	52	800	835	3,831	4,666	+ 2,011	+ 2,064	106	104
61. Güttingen	21,368	50	247	1,299	2,626	3,925	+ 1,985	+ 696	131	117
62. Hauptweil	15,277	64	593	1,093	3,831	4,924	+ 590	- 46	150	102
63. Hedingen	23,249	106	249	3,192	2,044	5,236	+ 2,355	- 89	119	98
64. Hemmishofen	9,412	5	141	904	746	1,650	- 50	- 30	171	157
65. Henggart	40,838	93	779	2,605	1,943	4,548	+ 3,466	+ 413	70	107
66. Herrliberg-Feldmeilen	57,428	76	250	1,434	2,922	4,356	+ 9,766	+ 964	51	110
67. Hettlingen	37,244	22	82	1,087	871	1,958	- 271	+ 301	79	148
68. Hinweil	21,637	85	367	1,032	5,078	6,110	+ 2,386	+ 582	128	89
69. Horgen	182,342	622	329	10,692	24,830	35,522	- 7,206	- 5,732	9	19
70. Horgen (Oberdorf)	30,628	30	40	1,741	1,944	3,685	+ 30,628	+ 3,685	*	*
71. Horn	28,203	42	50	5,411	9,100	14,511	+ 1,729	+ 2,791	98	48
72. Hüntwangen-Wyl	12,619	97	439	1,314	2,270	3,584	+ 12,619	+ 3,584	*	*
73. Hunzenschwyl	13,820	30	222	78	314	392	+ 1,899	- 38	152	178
74. Jestetten	19,373	13	101	541	683	1,224	+ 19,373	+ 1,224	*	*
75. Illnau	26,729	73	467	1,109	2,703	3,812	- 692	- 1,636	102	119
76. Islikon	60,071	71	243	1,370	1,958	3,328	- 348	+ 201	47	126
77. Kempten	25,792	168	213	1,945	7,468	9,413	+ 1,348	+ 714	108	65
78. Kemptthal	104,278	68	236	4,640	17,160	21,800	+ 4,116	- 2,586	25	32
79. Kessweil	17,777	24	159	558	967	1,525	+ 3,200	- 58	144	160
Übertrag	3,635,947	9,141	46,774	270,347	507,498					

*) Eröffnung am 1. Juni 1897.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1896		Rangordnung der Stationen		
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
				Personen-	Güter-		Personen-	Güter-	Personen-	Güter-	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-	
	zähl			gewicht			zähl	gewicht			
Übertrag	3,635,947	9,141	46,774	270,347	507,498						
80. Killwangen	43,462	40	199	369	1,572	1,941	- 342 +	412	63	152	
81. Kloten	51,309	121	248	1,813	1,783	3,596	+ 13,759 +	551	54	123	
82. Knonau	12,831	34	391	614	812	1,426	+ 1,181 +	41	156	163	
83. Koblenz	19,717	26	845	7,789	2,153	9,942	+ 2,455 +	1,437	138	61	
84. Konstanz	78,884	304	147	24,034	7,087	31,121	+ 5,644 +	2,185	34	23	
85. Kradolf	20,537	92	314	1,644	4,304	5,948	+ 709 +	1,376	132	91	
86. Kreuzlingen	27,260	146	163	3,130	6,885	10,015	+ 1,334 +	1,237	101	60	
87. Küsnacht	132,996	233	176	1,276	5,551	6,827	- 4,365 -	2,373	15	85	
88. Lachen	44,830	202	5,007	6,283	7,612	13,895	- 677 +	1,505	60	50	
89. Langwiesen	6,104	2	9	—	—	—	+ 415 —	—	179	—	
90. Lenzburg	30,170	104	1,037	3,712	8,739	12,451	- 887 +	899	94	55	
91. Linthal	23,750	60	235	2,169	3,969	6,138	- 974 +	388	116	88	
92. Lottstetten	9,134	8	17	466	456	922	+ 9,134 +	922	* *	* *	
93. Luchsingen	30,218	67	97	1,405	3,664	5,069	- 2,126 -	888	93	100	
94. Luzern	132,515	767	7,476	38,458	32,356	70,814	+ 12,379 +	4,445	16	5	
95. Mägenwyl	5,128	17	31	1,483	1,617	3,100	- 276 +	188	180	129	
96. Männedorf	80,336	204	158	1,360	6,343	7,703	+ 9,177 +	1,464	33	77	
97. Märstetten	33,660	73	2,408	6,466	11,035	17,501	+ 2,554 +	543	85	41	
98. Mammern	19,685	42	185	535	1,619	2,154	+ 4,208 +	590	139	147	
99. Mannenbach	10,928	37	271	410	418	828	+ 381 -	5	166	166	
100. Marthalen	38,514	115	722	4,603	5,272	9,875	+ 649 +	2,368	76	62	
101. Meilen	92,499	167	307	1,928	8,297	10,225	+ 6,360 +	3,583	28	58	
102. Mellingen	28,369	137	490	8,670	3,003	11,673	+ 2,285 +	1,683	97	56	
103. Mettmenstetten	33,234	134	416	2,465	5,759	8,224	+ 237 +	1,440	86	73	
104. Mütli	21,460	48	40	570	2,739	3,309	- 528 +	234	129	127	
105. Müllheim-Wigoltingen	43,762	111	1,895	8,055	14,297	22,352	+ 2,404 +	544	61	30	
106. Münsterlingen-Scherzingen	25,064	50	171	889	5,128	6,017	+ 2,847 +	620	112	90	
107. Näfels-Mollis	22,371	105	165	3,161	5,536	8,697	+ 894 +	1,419	124	70	
108. Netstal	13,019	54	140	10,721	5,324	16,045	+ 1,800 +	7,806	154	44	
109. Neuhausen (N. O. B.)	31,024	59	99	1,771	4,916	6,687	+ 31,024 +	6,687	* *	* *	
110. Nidfurn-Haslen	19,313	29	38	566	2,411	2,977	+ 113 +	114	140	130	
111. Niederglatt	45,301	113	280	1,932	1,916	3,848	+ 3,078 +	710	58	118	
112. Niederhasli	11,469	32	88	177	367	544	+ 898 -	202	163	174	
113. N.- u. O.-Urnen	22,772	44	139	595	2,602	3,197	+ 1,434 +	144	121	128	
114. Niederweningen	15,371	61	473	13,096	7,545	20,641	+ 1,119 +	8,337	149	33	
115. Oberglatt	34,293	80	324	269	365	634	+ 1,618 -	247	83	172	
116. Oberrieden	49,009	75	135	2,699	4,162	6,861	- 5,304 -	1,765	55	84	
117. Oberrieden (Dorf)	9,216	11	75	282	1,106	1,388	+ 9,216 +	1,388	* *	* *	
118. Oberwinterthur	30,522	22	79	593	1,814	2,407	+ 1,059 -	184	92	140	
119. Örlikon *)	307,550	311	543	9,855	47,798	57,653	- 4,476 +	1,949	3	8	
Übertrag	5,343,533	13,478	72,807	446,660	745,830						

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

**) Eröffnung am 1. Juni 1897.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1896		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
							zahl	gewicht		
Übertrag	5,343,533	13,478	72,807	446,660	745,830					
120. Ossingen	12,815	37	755	697	1,059	1,756	+ 276	+ 357	157	156
121. Otelfingen	11,526	37	82	1,842	621	2,463	+ 802	+ 244	162	139
122. Othmarsingen	12,186	21	276	1,234	634	1,868	+ 4,119	+ 166	159	154
123. Pfäffikon (Schwyz)	26,654	42	200	13,830	710	14,540	- 1,076	+ 3,012	103	47
124. Pfäffikon (Zürich)	43,546	197	689	2,910	13,478	16,388	+ 2,057	- 1,738	62	43
125. Pfungen-Neftenbach	55,586	58	114	24,922	10,813	35,735	+ 5,962	+ 5,487	52	18
126. Rafz	15,382	58	305	574	943	1,517	+ 15,382	+ 1,517	*	*
127. Ramsen	15,760	23	922	1,237	668	1,905	+ 1,402	- 313	147	153
128. Rapperswil	40,439	151	423	2,578	4,835	7,413	+ 3,264	+ 1,084	73	79
129. Reckingen	6,672	9	24	7,616	1,414	9,030	+ 328	- 1,321	177	67
130. Regensdorf-Watt	10,662	17	49	134	559	693	- 514	- 1,244	168	171
131. Reichenburg	20,217	91	492	696	1,525	2,221	- 115	+ 51	136	144
132. Richtersweil	132,114	314	359	7,913	18,409	26,322	+ 9,013	+ 2,599	17	27
133. Romanshorn	143,797	554	5,616	101,620	58,168	159,788	+ 8,983	+ 16,834	13	3
134. Rorschach	72,495	299	854	14,028	28,101	42,129	+ 8,146	- 1,271	37	15
135. Rothkreuz	40,265	56	399	4,807	3,778	8,585	- 10,197	- 2,567	74	72
136. Rümikon	7,014	25	112	4,235	162	4,397	+ 1,746	+ 1,743	175	109
137. Rümlang	41,738	49	102	755	3,887	4,642	+ 1,591	+ 93	67	105
138. Rüslikon	86,202	74	212	1,228	7,450	8,678	- 4,852	+ 609	31	71
139. Rüti (Glarus)	7,517	9	212	414	1,070	1,484	+ 180	+ 38	174	162
140. Rappersweil	57,876	20	295	1,249	1,515	2,764	- 1,800	+ 742	50	134
141. Schaffhausen	170,946	772	7,031	57,389	29,777	87,166	+ 36,965	+ 11,905	10	4
142. Schinznach	21,373	50	112	6,778	422	7,200	- 248	+ 6,573	130	82
143. Schlatt	15,661	6	30	173	335	508	+ 2,484	+ 74	148	176
144. Schlattigen	12,373	15	280	360	128	488	+ 469	- 197	158	177
145. Schlieren	88,653	60	357	3,983	23,251	27,234	+ 8,789	+ 12,583	30	26
146. Schöfflisdorf - Niederweningen	14,678	55	116	246	486	732	+ 322	+ 271	151	169
147. Schwanden	60,659	130	995	6,082	11,733	17,815	+ 3,632	+ 1,520	46	40
148. Seebach	3,889	24	13	1,962	3,991	5,953	+ 746	- 1,716	181	92
149. Seuzach	25,609	12	48	241	309	550	+ 3,431	- 150	109	173
150. Siebnen-Wangen	36,428	84	1,140	2,887	6,000	8,887	+ 1,820	+ 1,182	81	69
151. Siggenthal	31,616	83	238	6,140	2,862	9,002	+ 5,266	+ 1,915	90	68
152. Sihlbrugg	14,788	31	57	1,686	2,464	4,150	+ 14,788	+ 4,150	*	*
153. Singen	22,966	23	3,945	24,266	8,868	33,134	- 924	+ 1,587	120	22
154. Sitterthal	11,798	45	163	2,823	9,642	12,465	- 146	+ 2,019	161	54
155. Stäfa	109,384	412	323	2,447	11,230	13,677	+ 13,235	+ 2,521	23	51
156. Stammheim	18,519	82	2,057	1,940	2,782	4,722	+ 366	+ 343	142	103
157. Steckborn	31,864	126	219	1,793	2,738	4,531	+ 5,046	+ 252	88	108
Übertrag	6,895,200	17,629	102,423	762,375	1,022,647					

* Eröffnung am 1. Juni 1897.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1896		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personen-	Güter-
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per-	Güter-
							sonen-		zahl	gewicht
Übertrag	6,895,200	17,629	102,423	762,375	1,022,647					
158. Stein am Rhein	37,783	126	569	2,522	6,800	9,322	+ 3,008	+ 208	77	66
159. Steinmaur	11,414	49	251	33,049	1,002	34,051	- 352	- 15,180	164	20
160. Suhr	40,651	37	1,925	595	1,880	2,475	+ 113	- 407	71	138
161. Sulgen	44,850	109	1,713	1,255	2,510	3,765	+ 3,564	- 612	59	120
162. Tägerweilen	22,459	67	214	834	1,538	2,372	- 370	+ 385	122	142
163. Thalheim-Altikon	22,054	51	347	1,624	641	2,265	+ 3,256	+ 148	126	143
164. Thalweil	190,672	281	192	4,010	26,689	30,699	+ 33,809	- 1,739	8	24
165. Töss	15,717	97	32	8,383	36,046	44,429	+ 2,212	+ 5,802	146	13
166. Turgi	102,489	94	319	2,695	4,674	7,369	+ 4,224	+ 98	26	81
167. Üriikon	28,770	29	227	756	2,081	2,837	+ 236	+ 598	96	133
168. Ütikon	46,935	93	306	31,031	29,021	60,052	+ 3,748	+ 6,221	56	7
169. Urdorf	23,309	69	74	543	1,404	1,947	- 578	- 74	118	151
170. Uttweil	18,471	32	265	960	599	1,559	+ 1,194	- 2	143	159
171. Wädensweil	156,984	558	529	9,671	24,264	33,935	+ 6,856	+ 942	11	21
172. Wallisellen	116,971	174	194	4,140	7,490	11,630	+ 1,986	+ 794	20	57
173. Weiach-Kaiserstuhl	19,841	61	350	2,428	1,302	3,730	+ 3,587	+ 181	137	121
174. Weinfelden	70,325	294	3,735	6,027	12,646	18,673	+ 3,602	+ 1,664	38	37
175. Wettingen	35,663	40	77	1,959	7,680	9,639	+ 7,153	+ 3,151	82	64
176. Wetzikon	20,471	79	213	1,255	4,634	5,889	+ 3,026	+ 370	133	94
177. Wiesendangen	61,872	18	219	1,203	1,312	2,515	+ 1,330	+ 1,089	45	137
178. Wildeggen	59,180	95	570	32,310	15,457	47,767	+ 788	+ 10,783	49	10
179. Winterthur	597,655	1,868	3,601	60,107	149,487	209,594	+ 20,664	+ 5,670	2	2
180. Wülflingen	26,374	35	50	1,347	8,690	10,037	+ 2,297	+ 1,202	104	59
181. Würenlos	20,322	45	17	290	424	714	+ 2,204	+ 163	134	170
182. Ziegelbrücke	12,087	24	418	605	584	1,189	- 1,316	- 930	160	165
183. Zollikon	63,182	21	56	370	1,586	1,956	- 1,871	+ 222	44	149
184. Zürich (Hauptbahnhof)*)	1,749,791	9,057	7,793	158,546	539,327	697,873	+ 80,826	+ 17,546	1	1
185. Zürich-Enge	229,749	604	254	3,062	4,335	7,397	+ 44,812	+ 1,432	4	80
186. Zürich-Letten	55,172	62	36	319	418	737	+ 6,121	+ 323	53	167
187. Zürich-Stadelhofen	193,883	754	183	—	—	—	- 2,779	—	7	—
188. Zürich-Tiefenbrunnen	41,166	98	351	11,749	51,479	63,228	- 996	+ 10,875	69	6
189. Zürich-Wiedikon	91,533	318	73	—	—	—	+ 14,149	—	29	—
190. Zürich-Wollishofen	65,364	114	94	2,978	16,188	19,166	+ 8,497	- 9	41	35
191. Zug	134,333	400	1,102	14,408	39,014	53,422	+ 25,583	- 6,978	14	9
192. Zurzach	24,317	151	433	1,617	1,962	3,579	+ 2,798	- 134	113	124
193. Zweidlen	3,339	8	39	823	1,358	2,181	+ 125	- 427	182	146
Bötzbergbahn und fremde Bahnen	798,811	7,371	96,357	1,292,909	431,586	1,724,495	+ 45,309	+ 119,071		
Rundfahrten	465,784	—	—	—	—	—	+ 56,255	—		
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—	—	—	9,669	9,669	19,338	—	+ 1,272		
Transitverkehr	163,467	2,214	94,376	628,307	628,307	1,256,614	+ 437	+ 37,544		
Total	12,778,410	43,226	319,977	3,096,731	3,096,731					

*) 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.	10,107,863		10,107,863	733,678		733,678	6,467,730	98	4,100,853	75
II. Direkter Verkehr.										
Bötzbergbahn	96,014	97,295	193,309	42,130	125,164	167,294	299,629	92	775,664	74
Vereinigte Schweizerbahnen . . .	358,758	353,061	711,819	106,170	134,481	240,651	941,013	64	862,428	18
Rhätische Bahnen	8,415	5,159	13,574	—	—	—	41,676	42	6	09
Rorschach-Heiden-Bahn	3,025	1,898	4,923	1,758	5,654	7,412	10,437	24	20,882	—
Appenzellerbahn	8,309	7,931	16,240	—	—	—	23,521	90	763	11
Appenzeller Strassenbahn	1,056	1,275	2,331	—	—	—	3,490	81	—	—
Frauenfeld-Wyl-Bahn	447	130	577	—	—	—	2,355	87	1,506	68
Tössthalbahn	14,997	14,973	29,970	21,075	13,219	34,294	34,636	07	104,839	56
Sihlthalbahn	3,550	3,620	7,170	37,142	7,253	44,395	4,025	85	117,850	70
Südostbahn	76,464	27,781	104,245	7,000	9,365	16,365	118,909	20	53,236	95
Gotthardbahn	61,851	43,764	105,615	17,089	80,138	97,227	169,848	96	388,206	91
Rigibahnen	7,028	487	7,515	—	—	—	17,825	15	—	—
Zuger- und Vierwaldstätter-See .	6,389	45	6,434	—	—	—	17,186	—	—	—
Schweiz. Centralbahn	107,729	104,142	211,871	61,558	47,202	108,760	441,628	56	701,261	15
Aargauische Südbahn	22,840	32,671	55,511	11,409	2,855	14,264	47,953	85	67,112	40
Schweiz. Seethalbahn	21,630	21,988	43,618	7,163	5,708	12,871	52,588	55	69,600	19
Langenthal-Huttwyl-Wohusen-Bahn .	398	463	861	2,269	3,395	5,664	2,462	07	26,090	85
Emmenthalbahn	441	763	1,204	8,789	8,899	17,688	2,926	92	91,141	45
Jura-Simplon-Bahn	37,716	33,842	71,558	61,396	100,610	162,006	219,240	54	930,704	61
Thuner- und Brienzler-See	448	407	855	—	—	—	4,046	23	—	—
Berner Oberlandbahnen	722	28	750	180	22	202	3,329	33	3,000	49
Jura-Neuchâtelois	391	372	763	663	404	1,067	2,465	65	12,516	68
Italienische Bahnen	7,053	5,984	13,037	9,368	50,674	60,042	49,992	27	307,852	99
Grossh. bad. Staatsbahnen	61,547	49,053	110,600	16,381	152,927	169,308	232,530	76	609,997	67
Elsass-Lothringische Bahnen	9,645	11,592	21,237	2,811	45,628	48,439	59,916	58	141,809	31
Südwestdeutsche Bahnen	1,476	1,880	3,356	2,723	97,313	100,041	12,594	42	336,677	04
Kgl. Sächsische Staatsbahnen	315	222	537	333	2,229	2,562	4,082	04	27,602	27
„ Württemberg. „	10,407	13,407	23,814	2,551	22,214	24,765	94,374	04	135,626	32
„ Bayerische „	8,223	5,977	14,200	6,612	18,231	24,843	92,302	03	196,112	36
Österreichisch-Ungar. Bahnen	15,452	10,925	26,377	2,254	46,435	48,689	81,059	34	490,775	55
Norddeutsche Bahnen	*	*	*	2,023	71,869	73,892	*		278,544	69
Belgische Bahnen	**	**	**	2,064	49,109	51,173	**		146,567	28
Niederländische Bahnen	*	*	*	1,368	614	1,982	*		6,790	36
Französische Bahnen	**	**	**	3,033	7,440	10,473	**		36,376	27
Saarkohlen Verkehr	—	—	—	—	178,732	178,732	—	—	440,737	53
Übertrag			11,911,734			2,458,779	9,555,781	19	11,483,136	13

* Unter „Südwestdeutsche Bahnen“ enthalten.

** Unter „Elsass-Lothringische Bahnen“ enthalten.

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.
Übertrag . . . . .	.	.	11,911,734	.	.	2,458,779	9,555,781	19	11,483,136	13
III. Transit-Verkehr.										
Bötzbergb.-Ostschweiz. Bahnen	18,916	12,770	31,686	30,204	14,926	45,130	119,438	73	175,871	45
„ -Central- u. Westschweiz. Bahnen	2,726	1,880	4,606	2,300	759	3,059	4,962	05	4,405	12
Ostschweiz. Bahnen unter sich	10,354	6,335	16,689	14,080	3,344	17,424	29,912	82	32,662	53
Ostschweiz. B.-Gotthardb. u. Italien	3,272	4,877	8,149	9,618	41,559	51,177	20,358	16	175,652	43
„ „ -Central- u. Westschweiz. Bahnen	14,031	19,393	33,424	44,182	42,255	86,437	127,084	22	363,782	64
„ „ -Frankreich u. weiter	953	3,174	4,127	46	1,460	1,506	31,981	36	3,788	—
Central- u. Westschweiz. Bahnen unter sich	7,762	7,177	14,939	1,727	2,658	4,385	7,970	92	5,876	37
Central- u. Westschweiz. Bahnen-Gotthardb. u. Italien	71	154	225	451	2,245	2,696	213	40	1,744	15
Schweiz. B.-Bad. Staatsbahnen	3,576	22,923	26,499	5,499	74,704	80,203	64,333	77	249,973	08
„ „ -Elsass-Lothr. Bahnen	1,231	7,873	9,104	1,043	14,264	15,307	35,526	99	36,002	30
„ „ -Südwest- u. Norddeutschland, Belgien u. Niederlande	849	1,062	1,911	2,274	169,362	171,636	10,574	63	425,529	45
„ „ -Württemb. u. Sachsen	1,807	11,419	13,226	4,512	18,149	22,661	33,047	40	96,887	84
„ „ -Bayer. Staatsbahnen	1,280	4,303	5,583	6,273	16,067	22,340	35,431	05	175,241	19
„ „ -Österreich-Ungarn	4,764	6,512	11,276	4,621	44,472	49,093	56,056	68	190,051	27
Internationaler Verkehr	22,675	—	22,675	27,736	27,493	55,229	170,044	11	191,275	09
IV. Verschiedenes.										
Coupons für kombinierbare Rundfahrt-Billette	371,523	—	371,523	—	—	—	741,766	68	—	—
Militär-Transporte mit Gutscheine	26,174	—	26,174	*	*	*	24,548	54	33,083	53
Abonnements für halbe Billette	—	—	—	—	—	—	107,806	45	—	—
Beamten-Billette	263,331	—	263,331	—	—	—	67,397	68	—	—
Hülfbedürftige Fremde	1,529	—	1,529	—	—	—	2,615	79	—	—
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—	—	—	9,669		9,669	—	—	116,195	12
							11,246,852		62	
abzüglich:										
Vergütungen aus dem Lokalverkehr auf Gemeinschafts-Strecken . . . . .	.	.	.	.	.	.	21,986	59		
Total			12,778,410			3,096,731	11,224,866	03	13,761,157	69

* In den einzelnen Verkehren enthalten.

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen		Güter		Distanz		Personen		Güter	
Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.		
					Übertrag	10,988,335	149,480,802	1,480,059	35,295,674		
1	3,418	3,418	2,431	2,431	41	58,227	2,387,307	25,982	1,065,262		
2	105,567	211,134	16,516	33,032	42	18,499	776,958	23,409	983,178		
3	441,945	1,325,835	18,379	55,137	43	37,803	1,625,529	14,034	603,462		
4	778,237	3,112,948	33,444	133,776	44	21,311	937,684	23,475	1,032,900		
5	1,025,152	5,125,760	20,046	100,230	45	43,771	1,959,695	67,910	3,055,950		
6	1,072,882	6,437,292	41,929	251,574	46	27,600	1,269,600	204,262	9,396,052		
7	636,039	4,452,273	18,453	129,171	47	22,811	1,072,117	26,260	1,234,220		
8	473,543	3,788,344	29,336	234,688	48	89,899	4,315,152	32,252	1,548,096		
9	605,387	5,448,483	45,076	405,684	49	22,048	1,080,352	65,544	3,211,656		
10	405,941	4,059,410	25,023	250,230	50	289,745	14,487,250	124,506	6,225,300		
11	538,844	5,927,284	29,234	321,574	51	18,439	940,389	27,635	1,409,385		
12	296,461	3,557,532	16,235	194,820	52	12,197	634,244	38,196	1,986,192		
13	374,442	4,867,746	21,468	279,084	53	13,787	730,711	18,213	965,289		
14	229,994	3,219,916	27,939	391,146	54	30,406	1,641,924	31,547	1,703,538		
15	219,216	3,288,240	19,527	292,905	55	16,504	907,720	7,490	411,950		
16	201,150	3,218,400	44,312	708,992	56	36,510	2,044,560	44,223	2,476,488		
17	254,635	4,328,795	19,558	332,486	57	65,101	3,710,757	25,712	1,465,584		
18	237,184	4,269,312	21,411	385,398	58	162,183	9,406,614	36,281	2,104,298		
19	199,313	3,786,947	26,428	502,132	59	7,103	419,077	12,218	720,862		
20	109,472	2,189,440	52,848	1,056,960	60	4,647	278,820	4,775	286,500		
21	257,193	5,401,053	19,195	403,095	61	13,620	830,820	15,295	932,995		
22	123,038	2,706,836	56,195	1,236,290	62	15,246	945,252	18,342	1,137,204		
23	277,704	6,387,192	37,127	853,921	63	7,481	471,303	19,956	1,257,228		
24	98,225	2,357,400	28,988	695,712	64	3,121	199,744	6,949	444,736		
25	174,857	4,371,425	28,819	720,475	65	11,170	726,050	11,149	724,685		
26	107,090	2,784,340	14,886	387,036	66	6,484	427,944	12,552	828,432		
27	662,505	17,887,635	67,478	1,821,906	67	57,173	3,830,591	19,242	1,289,214		
28	93,608	2,621,024	41,820	1,170,960	68	16,522	1,123,496	32,597	2,216,596		
29	105,513	3,059,877	33,729	978,141	69	27,426	1,892,394	10,251	713,319		
30	190,982	5,729,460	84,994	2,549,820	70	3,440	240,800	44,326	3,102,820		
31	58,560	1,815,360	19,559	606,329	71	14,760	1,047,960	7,458	529,518		
32	260,461	8,334,752	207,273	6,632,736	72	14,097	1,014,984	47,093	3,390,696		
33	17,772	586,476	33,478	1,104,774	73	3,373	246,229	28,251	2,062,323		
34	80,614	2,740,876	50,441	1,714,994	74	11,432	845,968	12,705	940,170		
35	61,624	2,156,840	88,642	3,102,470	75	1,959	146,925	7,301	547,575		
36	76,752	2,763,072	31,345	1,128,420	76	4,950	376,200	17,780	1,351,280		
37	20,885	772,745	14,574	539,238	77	44,359	3,415,643	8,375	644,875		
38	25,639	974,282	31,952	1,214,176	78	1,703	132,834	5,978	466,284		
39	47,992	1,871,688	25,109	979,251	79	3,307	261,253	14,693	1,160,747		
40	38,499	1,539,960	34,862	1,394,480	80	2,233	178,640	5,216	417,280		
Übertrag	10,988,335	149,480,802	1,480,059	35,295,674	Übertrag	12,250,782	218,462,292	2,679,492	101,339,813		

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
Übertrag	12,250,782	218,462,292	2,679,492	101,339,813	Übertrag	12,480,159	239,719,944	2,974,723	130,011,693
81	19,600	1,587,600	7,837	634,797	121	546	66,066	2,748	332,508
82	3,432	281,424	5,018	411,476	122	665	81,130	1,088	132,736
83	55,359	4,594,797	33,905	2,814,115	123	623	76,629	1,698	208,854
84	2,249	188,916	4,246	356,664	124	3,559	441,316	2,998	371,752
85	11,011	935,935	8,072	686,120	125	333	41,625	1,737	217,125
86	4,658	400,588	28,761	2,473,446	126	1,092	137,592	67,117	8,456,742
87	1,141	99,267	2,097	182,439	127	2,849	361,823	2,310	293,370
88	2,600	228,800	4,038	355,344	128	279	35,712	1,345	172,160
89	23,245	2,068,805	11,755	1,046,195	129	1,237	159,573	220	28,380
90	1,259	113,310	3,680	331,200	130	575	74,750	2,114	274,820
91	3,065	278,915	13,156	1,197,196	131	276	36,156	754	98,774
92	3,857	354,844	3,283	302,036	132	1,039	137,148	9,925	1,310,100
93	4,787	445,191	5,651	525,543	133	5,464	726,712	387	51,471
94	5,604	526,776	5,388	506,472	134	411	55,074	615	82,410
95	2,352	223,440	2,359	224,105	135	494	66,690	521	70,335
96	2,479	237,984	2,391	229,536	136	226	30,736	405	55,080
97	1,321	128,137	6,853	664,741	137	119	16,303	491	67,267
98	13,718	1,344,364	3,851	377,398	138	2,699	372,462	279	38,502
99	3,184	315,216	11,061	1,095,039	139	382	53,098	978	135,942
100	1,727	172,700	7,983	798,300	140	18	2,520	1,715	240,100
101	1,615	163,115	5,707	576,407	141	2,778	391,698	5,931	836,271
102	1,581	161,262	3,248	331,296	142	68	9,656	127	18,034
103	6,529	672,487	3,920	403,760	143	124	17,732	181	25,883
104	476	49,504	2,684	279,136	144	90	12,960	406	58,464
105	9,146	960,330	30,665	3,219,825	145	204	29,580	27	3,915
106	9,577	1,015,162	10,719	1,136,214	146	112	16,352	1,106	161,476
107	21,087	2,256,309	10,962	1,172,934	147	2,503	367,941	768	112,896
108	663	71,604	6,531	705,348	148	848	125,504	241	35,668
109	524	57,116	1,880	204,920	149	104	15,496	118	17,582
110	1,321	145,310	5,679	624,690	150	2,377	356,550	2,279	341,850
111	857	95,127	2,887	320,457	151	113	17,063	78	11,778
112	561	62,832	1,501	168,112	152	204	31,008	166	25,232
113	1,637	184,981	14,612	1,651,156	153	565	86,445	30	4,590
114	1,055	120,270	3,617	412,338	154	92	14,168	303	46,662
115	1,842	211,830	4,199	482,885	155	287	44,485	129	19,995
116	625	72,500	4,405	510,980	156	152	23,712	309	48,204
117	504	58,968	3,061	358,137	157	5	785	148	23,236
118	1,612	190,216	1,887	222,666	158	77	12,166	67	10,586
119	320	38,080	3,383	402,577	159	1	159	20	3,180
120	1,197	143,640	2,299	275,880	160	12	1,920	10	1,600
Übertrag	12,480,159	239,719,944	2,974,723	130,011,693	Übertrag	12,513,761	244,268,439	3,086,612	144,457,223

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.
Übertrag	12,513,761	244,268,439	3,086,612	144,457,223	Übertrag	12,515,010	244,475,584	3,087,062	144,530,697
161	102	16,422	151	24,311	181	—	—	—	—
162	83	13,446	47	7,614	182	—	—	—	—
163	—	—	13	2,119	183	—	—	—	—
164	384	62,976	154	25,256	184	—	—	—	—
165	31	5,115	40	6,600	185	22	4,070	—	—
166	410	68,060	18	2,988	186	1	186	—	—
167	1	167	2	334	187	—	—	—	—
168	—	—	11	1,848	188	—	—	—	—
169	24	4,056	2	338	189	—	—	—	—
170	105	17,850	5	850	190	—	—	—	—
171	9	1,539	—	—	191	—	—	—	—
172	24	4,128	1	172	192	46	8,832	—	—
173	2	346	3	519	193	—	—	—	—
174	—	—	1	174	211	—	—	—	—
175	—	—	1	175					
176	70	12,320	1	176					
177	—	—	—	—	Beamten- Billette	263,331	5,145,488	—	—
178	—	—	—	—	Fahrpost- Stücke über 5 Kg.				
179	—	—	—	—		—	—	9,669	452,703
180	4	720	—	—					
Übertrag	12,515,010	244,475,584	3,087,062	144,530,697	Total	12,778,410	249,634,160	3,096,731	144,983,400

8. Verkehr nach Warengattungen.

	1896	1897	Gegenüber 1896	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, sowie Kleie	251,085	285,239	34,154	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate	56,540	57,229	689	—
3. Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren	5,692	6,229	537	—
4. Kartoffeln	33,076	35,801	2,725	—
5. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	15,105	15,912	807	—
6. Obst, frisches	18,994	13,162	—	5,832
7. Obst, gedörrtes	3,619	5,104	1,485	—
8. Südfrüchte, frische und getrocknete	4,977	5,987	1,010	—
9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret	6,810	6,556	—	254
10. Käse und Zieger	14,857	15,172	315	—
11. Butter, auch Kunstbutter (Margarin-B.) u. Schweinefett	3,688	3,839	151	—
12. Eier	7,691	9,504	1,813	—
13. Kaffee und Kaffeesurrogate	8,555	8,810	255	—
14. Zucker, raffiniert	40,729	41,106	377	—
15. Rohzucker	1,769	2,931	1,162	—
16. Tabak, roh und fabriziert	3,783	4,044	261	—
	476,970	516,625	39,655	—
II. In flüssigem Zustande				
17. Milch und Rahm, frisch	21,338	21,522	184	—
18. Milch und Rahm, sterilisiert, konserviert und kondensiert	5,980	5,936	—	44
19. Wein und gestampfte Weintrauben	81,649	93,382	11,733	—
20. Most (Obstmost)	2,456	2,164	—	292
21. Bier	43,933	51,412	7,479	—
22. Mineralwasser	3,279	3,449	170	—
23. Branntwein und Liqueur (exkl. Sprit)	2,880	2,835	—	45
	161,515	180,700	19,185	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat und Effekten)	21,004	22,948	1,944	—
25. Hausrätliche Gegenstände, neue, nicht in andern Tit. genannte, Bücher, Musikinstrumente, Kunstgegen- stände u. dgl.	7,878	8,037	159	—
	28,882	30,985	2,103	—
	667,367	728,310	60,943	—
B. Brennmaterialien:				
26. Brennholz und Holzkohlen	55,269	54,264	—	1,005
27. Torf	4,230	4,654	424	—
28. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquettes, Koaks	504,218	534,015	29,797	—
	563,717	592,933	29,216	—
C. Baumaterialien :				
29. Steine, auch Marmor, rohe (Sp.-T. III)	184,744	187,884	3,140	—
30. Steine, auch Marmor, bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art (Sp.-T. II)	23,008	16,823	—	6,185
31. Steine, gebrannte (Sp.-T. III)	102,619	105,804	3,185	—
32. Schiefer	5,958	6,804	846	—
33. Sand und Kies	59,834	70,252	10,418	—
34. Asphalt	7,126	4,747	—	2,379
35. Cement, Kalk, gebrannter und Gips, gemahlener	172,660	178,558	5,898	—
36. Cement-Platten, -Röhren, -Steine, Cementwaren (Sp.-T. III)	13,277	14,725	1,448	—
37. Gipsdielen, Schilfbretter, Spreutafeln, Holzwollebretter, Korksteine und Korksteinplatten	1,670	3,258	1,588	—
38. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe	1,582	1,683	101	—
	572,478	590,538	18,060	—
Übertrag	1,803,562	1,911,781	108,219	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1896	1897	Gegenüber 1896	
	Tonnen	Tonnen	mehr Tonnen	weniger Tonnen
Übertrag	1,803,562	1,911,781	108,219	—
D. Metallindustrie:				
39. Eisen und Stahl, roh und alt, Eisen- und Stahlabfälle, Erze (Sp.-T. III)	59,483	55,879	—	3,604
40. Eisen und Stahl, façonnirt (Art. des Sp.-T. II)	95,497	105,701	10,204	—
41. Schienen und Schwellen samt Zubehör, neu, Bestandteile von Lokomotiven und Wagen	12,372	13,149	777	—
42. Eisen- und Stahlwaren (Art. des Sp.-T. I)	35,862	37,383	1,521	—
43. Blei und Zink	4,322	4,563	241	—
44. Unedle Metalle, als: Kupfer, Zinn u. dgl.	7,530	7,582	52	—
45. Maschinen und Maschinenteile	54,369	59,646	5,277	—
	269,435	283,903	14,468	—
E. Textilindustrie:				
46. Baumwolle, rohe und Baumwollabfälle (Sp.-T. I)	24,228	24,003	—	225
47. Baumwollgarne (inkl. Zwirn), roh, gefärbt und gebleicht	24,280	22,916	—	1,364
48. Baumwollgewebe, rohe, gefärbte und gebleichte, Baumwollwaren aller Art, auch Broderien und Stickereien	31,962	30,740	—	1,222
49. Wolle, roh oder gewaschen, Wollabfälle und Kunstwolle (Sp.-T. I)	4,982	6,405	1,423	—
50. Wollgarne, Wollgewebe und Wollwaren aller Art	8,107	7,194	—	913
51. Flachs, Hanf aller Art, Jute, Ramie, Chinagrass, Rhea	4,985	4,771	—	214
52. Garne, Gewebe und Waren von Flachs, Hanf u. dgl.	5,460	5,368	—	92
53. Seidenabfälle, Cocons	684	416	—	268
54. Seide, roh u. gezwirnt, Chappe, Stoffe u. Waren von Seide	13,012	13,609	597	—
	117,700	115,422	—	2,278
F. Gerberei:				
55. Felle und Häute	7,205	8,325	1,120	—
56. Rinde und Lohe	5,873	6,857	984	—
57. Gerbstoffe, andere als Rinde	957	1,119	162	—
58. Leder und Lederwaren	6,910	7,781	871	—
59. Gerbereiabfälle	1,480	2,052	572	—
	22,425	26,134	3,709	—
G. Glas- und Thonfabrikation:				
60. Fenster- und Tafelglas (Sp.-T. I)	5,841	7,024	1,183	—
61. Hohlglaswaren (Sp.-T. II)	8,594	9,651	1,057	—
62. Porzellan- und Thonwaren des Sp.-T. II	5,383	5,489	106	—
63. Thonröhren und Thonwaren des Sp.-T. III	6,681	7,305	624	—
	26,499	29,469	2,970	—
H. Papierfabrikation:				
64. Lumpen, Papierabfälle und altes Papier	7,257	8,009	752	—
65. Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff	11,890	11,783	—	107
66. Papier, Karton und Pappen (Klassen A und B)	13,335	14,046	711	—
67. Packpapier und Packpappe des Sp.-T. I	7,650	8,911	1,261	—
	40,132	42,749	2,617	—
I. Strohindustrie:				
68. Strohwaren aller Art	931	818	—	113
K. Holzindustrie:				
69. Holz, mitteleuropäisches (Bau-, Werk- und Nutzholz), in Blöcken, Stämmen und Stangen (Sp.-T. III)	84,340	91,870	7,530	—
70. Holz, mitteleuropäisches, geschnitten, als: Balken, Bretter, Latten, auch Schwellen (Sp.-T. III)	135,102	149,941	14,839	—
71. Holz, anderes als mitteleuropäisches (Sp.-T. I)	2,521	3,646	1,125	—
72. Parquetteriewaren und grobe Bauschreinerarbeiten	11,295	12,164	869	—
73. Holzwaren, grobe, des Sp.-T. III	4,474	3,486	—	988
74. Übrige nicht genannte Holzwaren	8,858	9,242	384	—
	246,590	270,349	23,759	—
Übertrag	2,527,274	2,680,625	153,351	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1896	1897	Gegenüber 1896	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	2,527,274	2,680,625	153,351	—
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
75. Erden aller Art (exkl. Farberden)	9,732	10,215	483	—
76. Farberden (Erdfarben)	2,029	2,024	—	5
77. Farbhölzer in Blöcken und Stücken oder gemahlen	1,256	1,126	—	130
78. Sumach	854	668	—	186
79. Farben aller Art (exkl. Erdfarben)	5,767	6,435	668	—
80. Salzsäure	4,499	5,079	580	—
81. Schwefelsäure	8,668	9,594	926	—
82. Andere ätzende Säuren, exkl. flüssige Phosphorsäure in Fässern	4,077	3,936	—	141
83. Spirit	8,897	9,335	438	—
84. Soda und Sodalaug, Pottasche	15,429	15,480	51	—
85. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. I	18,560	18,386	—	174
86. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. III	2,446	2,616	170	—
87. Salze anderer Art, nicht besonders genannte	8,157	10,647	2,490	—
88. Schwefel	1,243	1,855	612	—
89. Stärke und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesirup	4,323	3,967	—	356
90. Fette, nicht essbare, Fettwaren, Seifen und Kerzen	12,165	12,396	231	—
91. Teer und Pech des Sp.-T. III	5,080	5,584	504	—
92. Harze, Brauerharz, Kolophonium und Pech des Sp.-T. I	1,497	1,519	22	—
93. Mineralöle, schwere (Sp.-T. III)	2,988	2,506	—	482
94. Mineralöle, andere, als: Petroleum, Naphta, Benzin, Ligroin etc.	31,516	34,806	3,290	—
95. Öle, vegetabilische	8,569	8,663	94	—
96. Tierhaare aller Art	1,125	1,014	—	111
97. Seegrass, Waldgras, Alpengras, Alpha, Espartogras	1,655	1,856	201	—
98. Cichorienwurzeln	433	400	—	33
99. Samen und Sämereien aller Art, exkl. Getreide	2,239	2,364	125	—
100. Heu und Stroh, auch Torfstreu	11,170	17,495	6,325	—
101. Ölkuchen und Kraftfuttermittel aller Art	4,260	5,240	980	—
102. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel des A.-T. 14	35,226	45,844	10,618	—
103. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel, andere	16,850	13,959	—	2,891
104. Eis	8,649	19,263	10,614	—
	239,359	274,272	34,913	—
M. Hilfsmittel zum Transport:				
105. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	5,826	7,718	1,892	—
106. Andere Fahrzeuge	9,387	9,527	140	—
107. Leere Gebinde und Emballagen	33,766	35,534	1,768	—
	48,979	52,779	3,800	—
N. Nicht rubrizierte Waren:				
108. Einzelsendungen	11,868	13,076	1,208	—
109. Wagenladungen	15,715	15,420	—	295
	<i>27,583</i>	<i>28,496</i>	<i>913</i>	<i>—</i>
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>	<i>65,812</i>	<i>60,559</i>	<i>—</i>	<i>5,253</i>
	93,395	89,055	—	4,340
Gesamttotal	2,909,007	3,096,731	187,724	—

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durchschnittl. Bahnlänge in Kilometern	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen				Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.	
	Personen	Gepäck	Güter	Tonnen	Personen per Kilometer	Gepäck per Kilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugkilometer		per Wagenachsekilom.		per Bahnkilometer				Total
								Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Personen	Gepäck	Vieh			Güter	Fr.
1878	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	251,578	1,158	167,377	4.48	54.82	9.23	5.65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031		
1880	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	9.34	5.53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,333		
1881	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	9.38	5.31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770		
1882	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	9.17	5.43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963		
1883	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	8.90	5.57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992		
1884	201,292	1,123	144,703	4.50	56.48	8.83	5.03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905		
1885	211,450	1,189	144,014	4.48	56.30	8.45	4.89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445		
1886	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	8.54	4.86	18.88	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427		
1887	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	8.41	4.76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665		
1888	218,533	1,216	172,516	4.48	59.25	8.06	4.87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685		
1889	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	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	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	8.47	4.55	18.01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651		
1892	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	8.65	4.32	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522		
1893	290,934	1,688	186,967	4.33	55.88	8.55	4.47	18.06	12,555	943	533	17,018	31,079	1,791		
1894	313,382	1,746	182,303	4.25	56.48	8.65	4.33	17.92	13,332	986	631	16,731	31,680	1,728		
1895	320,891	1,831	185,941	4.28	56.74	8.76	4.36	17.92	13,745	1,039	551	17,195	32,530	1,670		
1896	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		
1897	352,093	1,988	204,490	4.18	56.57	8.78	4.37	17.94	14,707	1,125	551	18,858	35,241	1,702		

* 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 725 Kilometer, sondern auch die Linien Brugg-Basel mit 58 und Koblenz-Stein mit 26 Kilometer. Die absolute Bahnlänge dieses Betriebsnetzes betrug am Ende des Berichtsjahres 809, der Jahresdurchschnitt 793 Kilometer.

1. Ausgaben.

1896				1897		
Betriebene Bahnlänge 771 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 793 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente
623,780	32	3.74	I. Allgemeine Verwaltung	674,950	53	3.79
3,132,453	73	18.78	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	3,175,749	52	17.83
5,338,428	93	32.02	III. Expeditions- und Zugsdienst	5,853,190	49	32.87
5,230,402	19	31.37	IV. Fahrdienst	5,961,967	57	33.48
2,348,847	57	14.09	V. Verschiedene Ausgaben	2,142,619	17	12.03
16,673,912	74	100	. . . . . Totalausgaben	17,808,477	28	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Betriebsdienstes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres erzeugt eine Vermehrung von Fr. 1,134,564. 54 Cts. Es kostete der Zugskilometer vergleichsweise:

1895	1896	1897
Fr. 2. 67 Cts.	Fr. 2. 70 Cts.	Fr. 2. 72 Cts.

Von der Ausgabenvermehrung fällt der grösste Teil, nämlich eine Summe von über Fr. 800,000 auf Personalkosten und zwar: auf Gehaltserhöhungen, einschliesslich Nachzahlungen pro 1896 Fr. 423,000, Personalvermehrung Fr. 196,000, wovon Fr. 142,000 für die neuen Linien, höhere Nebenbezüge des Maschinen- und Zugpersonals Fr. 94,000, der Rest auf Mehrkostenanteile an den Gemeinschaftsbahnhöfen, Stellvertretungen, Aus- hülfe und Zulagen. Mehrausgaben sind ferner erwachsen für Druckkosten Fr. 60,500, Gebäudeunterhalt Fr. 25,000, Beleuchtung und Wasserkonsum Fr. 21,800, Materialverbrauch der Lokomotiven Fr. 269,800 infolge kilometrischen Mehrleistungen (448,786 Lokomotivkilometer mehr) und durchschnittlichem Mehrkonsum per Lokomotivkilometer, für Unterhalt des Rollmaterials Fr. 121,300 und für Erneuerung desselben Fr. 75,800. Das Kapitel „Erneuerung des Oberbaues“ erzeugt eine Verminderung von Fr. 67,400, worüber auf die Rechnung über den Erneuerungsfonds verwiesen wird.

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		Zurückgezogen		In die Bahn gelegt		Zurückgezogen		In die Bahn gelegt		Zurückgezogen		In die Bahn gelegt		Zurückgezogen	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einzelauswechslung . . .	174,164.	16	58,615.	74	210,115.	54	11,658.	29	21,478.	58	2,578.	30	405,758.	28	72,852.	33
Streckenumbau . . .	303,754.	36	124,720.	11	240,799.	65	23,470.	64	90,776.	49	5,792.	86	635,330.	50	153,983.	61
	477,918.	52	183,335.	85	450,915.	19	35,128.	93	112,255.	07	8,371.	16	1,041,088.	78	226,835.	94
	÷ 183,335.	85			÷ 35,128.	93			÷ 8,371.	16			÷ 226,835.	94		
hiez u:	294,582.	67			415,786.	26			103,883.	91			814,252.	84		
Oberbau-Erneuerungsanteile für fremde Gemeinschaftsbahnhöfe . . .	8,417.	17			11,699.	01			5,943.	91			26,060.	09		
abzüglich:	302,999.	84			427,485.	27			109,827.	82			840,312.	93		
Oberbau-Erneuerungsanteile fremder Verwaltungen für Gemeinschaftsbahnhöfe . . .	÷ 8,548.	10			÷ 9,495.	55			÷ 8,431.	11			÷ 26,474.	76		
Summe	294,451.	74			417,989.	72			101,396.	71			813,838.	17		

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahre folgende vorgenommen:

von Eisenschienen	Profil II	auf Stahlschienen	Profil V	und eiserne Schwellen . . .	2996 m
" "	" II	" mittelg. "	" V	und mittelgute Eisenschwellen	52 "
" "	" II	" " "	" V	mit Belassung d. Holzschwellen	504 "
" "	" II	" Eisenschienen	" V	und neue Holzschwellen . . .	59 "
" "	" II	" " "	" V	mit Belassung d. Holzschwellen	69 "
" "	" III	" Stahlschienen	" V	und eiserne Schwellen . . .	706 "
" "	" III	" " "	" V	und neue Holzschwellen . . .	173 "
" "	" III	" " "	" V	und Belassung d. Holzschwellen	668 "
" "	" III	" Eisenschienen	" V	" " " "	227 "
" "	S. N. B.	" Stahlschienen	" V	" eiserne Schwellen . . .	8223 "
" "	"	" " "	" V	mit Belassung d. Holzschwellen	44 "
" "	"	" mittelg. "	" V	" " " "	135 "
" "	N. L.	" Stahlschienen	" V	und eiserne Schwellen . . .	52 "
" "	"	" " "	" V	und neue Holzschwellen . . .	2411 "
" "	Profil V	" " "	" V	und eiserne Schwellen . . .	5805 "
" mtlg. Stahlschienen	" V	" " "	" V	" " " "	4142 "
" " "	" V	" " "	" V	" neue Holzschwellen . . .	377 "
" Eisenschienen	" V	" " "	" V	mit Belassung d. Holzschwellen	190 "
" mtlg. Stahlschienen	" V	" " "	" V	" " " "	30 "
" Eisenschienen	" V	" mittelg. "	" V	und mittelgute Eisenschwellen .	127 "
" "	" V	" " "	" V	mit Belassung d. Holzschwellen	316 "

Zusammen Haupt- und Nebengeleise, inkl. 81 Weichenverbindungen 27306 m

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

Schienen vom Normalprofil V	840,202 m	Geleise = 89.1 0/0
Schienen von andern Profilen	102,490 m	„ = 10.9 0/0

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

Stahlschienen	792,315 m = 94.3 0/0
Eisenschienen	47,887 m = 5.7 0/0

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betragen am Ende des Berichtsjahres
530,864 m = 56.3 0/0.

Unter den „Verschiedene Ausgaben“ sind als wesentliche Mehrausgaben hervorzuheben: Fr. 35,988. 51 Cts. auf Kapitel V C 3 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“, wobei indes zu bemerken ist, dass der die regulativgemässe Quote der Betriebsrechnung von Fr. 75,000 übersteigende Ausgabenbetrag dieses Kapitels unter Ziffer 7 c der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendung aus dem „Versicherungsfonds“ wieder in Einnahme gebracht ist (vide Spezifikation der „Zuschüsse der Spezialfonds“ auf pag. 71/72 des Berichtes); Fr. 42,873. 70 Cts. auf Kapitel V C 4 „Transportversicherungen und Entschädigungen“ infolge des Ausstandes vom 12./13. März l. J. und allgemeiner Verkehrszunahme. Minderausgaben gegenüber dem Vorjahr weisen auf die Kapitel V A 1 „Pacht- und Mietzinse“ für Bahnhöfe und Bahnstrecken mit Fr. 27,197. 20 Cts., hauptsächlich infolge Kapitalbeteiligung beim neuen Bahnhof Luzern und dessen Zufahrten und daherigem Wegfall der für diesen Bahnhof früher aufgewendeten Baukapitalzinse; V A 3 „Miete für Rollmaterial“ mit Fr. 34,427. 41 Cts. infolge einer ausserordentlichen Belastung dieses Kapitels im Vorjahr und endlich V C 6 „Steuern und Abgaben“ mit Fr. 108,873. 91 Cts., wovon Fr. 75,000 auf die gegenüber dem Vorjahr um diesen Betrag geringere Koncessionsgebühr an den Bund entfallen.

Über die unter diesem Kapitel als Verwendungen aus der „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ und aus dem „Versicherungsfond“ eingestellten Beträge ist das Nähere aus den bezüglichen Spezialrechnungen zu entnehmen.

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

	1896	1897
Übertrag vom Vorjahre	160 Fälle	147 Fälle
Neu hier angebracht	2,206 „	4,193 „
Von fremden Bahnen überwiesen	868 „	1,035 „
Total	3,234 Fälle	5,375 Fälle
Erledigt im Berichtsjahre	3,087 „	5,314 „
Unerledigt blieben	147 Fälle	61 Fälle

Die von der Nordostbahn teils an die Reklamanten, teils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V C 4 beziffern sich auf Fr. 63,032. 58 Cts. Fr. 88,225. 45 Cts.

Übertrag . . .	Fr. 63,032. 58 Cts.	Fr. 88,225. 45 Cts.
Davon sind abzurechnen an Rückvergütungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös von beschädigten und unbezogenen Gütern		
	" 34,834. 10 "	" 17,153. 27 "
Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von		
	Fr. 28,198. 48 Cts.	Fr. 71,072. 18 Cts.
gegenüber der reklamierten Summe von		
	Fr. 151,355. — Cts.	* Fr. 295,003. — Cts.
An Bruttoausgaben partizipieren:		
a) Gänzlicher Verlust	Fr. 10,713. 24 Cts.	Fr. 8,523. 18 Cts.
b) Beschädigungen	" 45,939. 68 "	" 41,546. 48 "
c) Verspätungen und Nichtbeförderung	" 6,379. 66 "	" 38,155. 79 "
	Fr. 63,032. 58 Cts.	Fr. 88,225. 45 Cts.
Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:		
a) Getreide	Fr. 4,488. 09 Cts.	Fr. 7,223. 42 Cts.
b) Mehl	" 1,558. 21 "	" 697. 28 "
c) Wein	" 4,436. 78 "	" 5,610. 92 "
d) Sprit und Öl	" 3,626. 28 "	" 3,224. 47 "
e) Kolonialwaren	" 8,040. 55 "	" 10,168. 60 "
f) Eisenwaren	" 4,314. 36 "	" 6,241. 95 "
g) Baumwollwaren	" 24,453. 14 "	" 8,918. 70 "
h) Holzwaren	" 4,877. 91 "	" 3,969. 73 "
i) Glaswaren	" 2,502. 10 "	" 5,304. 20 "
k) Diverse	" 4,286. 51 "	** " 8,359. 23 "
Personenverkehr	" 448. 65 "	*** " 28,516. 95 "
	Fr. 63,032. 58 Cts.	Fr. 88,225. 45 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven: Bestand. Im Berichtsjahre wurden 8 Güterzuglokomotiven der Serie C^{3T} Compound (Nr. 377—384) dem Betriebe übergeben, dagegen eine, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotive der Serie A³ (Nr. 152) zu Lasten des Erneuerungsfonds abzüglich des Altmaterialwertes vom Konto „Rollmaterial“ abgeschrieben; es waren somit zu Ende des Berichtsjahres 219 Stück vorhanden, d. h. 7 Stück mehr als im Vorjahr.

Leistungen. Von diesen Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 186 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Dienstenteilern — 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 169, wovon 136 im Strecken- und 33 im Rangierdienst. Jene 186

* Ausstand	Fr. 101,563. — Cts.
** Nichtbeförderung (Ausstand)	Fr. 2,745. 27 Cts.
*** Nichtbeförderung (Ausstand)	" 26,631. 66 "
	Fr. 29,376. 93 Cts.

Lokomotiven haben im ganzen 8,279,176 Kilometer, nämlich im Fahrdienst*) 7,069,150 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 Kilometer berechnet) 1,210,026 zurückgelegt (1896: 7,714,206 Kilometer, wovon 6,620,364 im Fahr- und 1,093,842 im Rangierdienst).

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 15 Lokomotiven.

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

*) Die durch Lokomotiven der V. S. B. in den Arlbergschnellzügen ausgeführten Kilometer (27,065) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso nicht 278 Kilometer, die durch die Lokomotiven anderer fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn zurückgelegt worden sind.

Sektionen	Fahrplanmäßige Züge			Extrazüge		Total der Zugs-kilometer	Vorspann-kilometer	Nutz-kilometer	Material-transport-kilometer	Leer-fahrten-kilometer	Total der Kilometer
	Schnell- und Personen-zugs-kilometer	Güterzüge mit Personenbe-förderung-kilometer	Güterzüge-kilometer	Schnell- u. Personen-züge-kilometer	Güterzüge-kilometer						
1 Romanshorn-Zürich-Aarau-Rorschach-Konstanz, Turgi-Waldshut	1,421,518	208,721	345,158	10,418	189,904	2,175,719	226,596	2,402,315	32,351	34,715	2,469,381
2 Winterthur-Schaffhausen	152,970	6,060	13,410	464	3,081	175,985	5,940	181,925	145	1,675	183,745
3 Örlikon-Bülach, Oberriggli-Niederweningen	137,050	15,664	—	953	10,308	163,975	3,938	167,913	—	98	168,011
4 Winterthur-Bülach-Koblentz	239,177	22,828	77,391	416	15,073	354,885	13,546	368,431	305	4,389	373,125
5 Zürich-Richterswil-Glarus	*449,250	25,047	157,571	3,364	11,624	*646,856	24,338	*671,194	46	1,485	*672,725
6 Glarus-Linthal	51,936	2,832	6,960	96	880	62,704	3,938	66,642	436	3,762	70,840
7 Effretikon-Wetzikon-Hinwil	87,176	—	14,071	46	248	101,541	1,258	102,799	112	1,157	104,068
8 Winterthur-Singen-Konstanz	289,498	46,965	69,592	320	65,100	471,475	31,963	503,438	1,604	2,934	507,976
9 Sulgen-Gossau	69,414	14,122	—	—	—	83,536	74	83,610	159	42	83,811
10 Niederriggli-Otelfingen-Wettingen	75,504	—	—	38	122	75,664	1,418	77,082	—	69	77,151
11 Effretikon-Seebach-Otelfingen, Wettin-gen-Subr-Aarau	173,919	32,491	17,661	190	132	224,393	5,443	229,836	310	281	230,427
12 Zürich-Zug-Luzern	428,083	11,578	138,197	3,109	24,185	605,152	31,281	636,433	245	4,197	640,875
13 Zürich-Meilen-Rapperswil	241,018	—	44,061	1,368	23,135	309,582	8,384	317,966	—	249	318,215
14 Etzweilen-Schaffhausen	69,530	12,981	6,671	98	84	89,364	17	89,381	—	35	89,416
15 Eglisau-Schaffhausen	52,586	7,320	—	850	7,032	67,788	3,181	70,969	1,286	1,283	73,538
16 Thalwil-Zug	71,168	—	12,327	59	116	83,670	15,873	99,543	8,024	6,415	113,982
Total eigenes Netz	4,009,797	406,609	903,070	21,789	351,024	5,692,289	377,188	6,069,477	45,023	62,786	6,177,286
Brugg-Basel	306,831	92,240	232,980	1,816	89,624	723,491	37,242	760,733	—	577	761,310
Koblentz-Stein	76,438	18,097	16,361	79	522	111,497	2,038	113,535	—	26	113,561
Total Bötzenbergbahn	383,269	110,337	249,341	1,895	90,146	834,988	39,280	874,268	—	603	874,871
Gesamt-Total	*4,393,066	516,946	1,152,411	23,684	441,170	*6,527,277	416,468	*6,943,745	45,023	63,389	*7,052,157
Führung der Arbergzüge auf Teilstrecke der V. S. B.		13,983		—	—	13,983	—	13,983	—	—	13,983
Aushilfe an schweiz. Bahnen		1,575		1,092		2,667	244	2,911	—	99	3,010
Total		*6,077,981		465,946		*6,543,927	416,712	*6,960,639	45,023	63,488	*7,069,150
plus . 1897		*5,727,316		428,716		*6,156,032	397,914	*6,553,946	11,611	54,807	6,620,364
minus . 1897		350,665		37,230		387,895	18,798	406,698	33,412	8,681	448,786

* Siehe Bemerkung auf vorstehender Seite.

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

	1896	1897
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr. 71,077,485	Kgr. 78,505,320
„ „ Tannenholz	Ster 1,761,5	Ster 1,988
Totalverbrauch (1 Ster Tannenholz zu 400 Kgr. Steinkohlen berechnet)	Kgr. 71,782,085	Kgr. 79,300,520
Verbrauch an Schmiermaterial	„ 130,072,5	„ 156,617
Kosten des Brennmaterials	Fr. 1,817,357. 26 Cts.	Fr. 2,042,647. 36 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„ 2. 53 „	„ 2. 57 „
„ „ Schmiermaterials	„ 52,482. 59 „	„ 63,167. 04 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	„ —. 40,34 „	„ —. 40,24 „
„ „ Putzmaterials, Beleuchtung, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand	„ 82,837. 98 „	„ 94,370. 79 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 607,045. 09*	„ 620,855. 91* „
Totalkosten	„ 2,559,722. 92* „	„ 2,821,041. 10* „

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

	1896	1897
Verbrauch an Brennmaterial	Kgr. 8,201,700	Kgr. 8,830,950
„ „ Schmiermaterial	„ 20,121	„ 21,940
Kosten des Brennmaterials	Fr. 207,648. 18 „	Fr. 227,470. 35 „
„ „ Schmiermaterials	„ 8,118. 56 „	„ 8,829. 93 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand	„ 10,199. 28 „	„ 11,921. 21 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 68,890. 96* „	„ 85,794. 94* „
Totalkosten	„ 294,856. 98* „	„ 334,016. 43* „

Wagen. Bestand:

Personenwagen. Zu Ende des Jahres 1896 waren vorhanden 578 Stück mit 1335 Achsen und 24,304 Sitzplätzen; dazu kommen im Jahre 1897 65 Personenwagen mit 195 Achsen und 3230 Sitzplätzen, ein Wagen mit 4 Achsen und 52 Sitzplätzen wurde ausrangiert und 100 Sitzplätze gingen verloren infolge Ausrüstung von 20 C-Wagen mit Aborten, so dass sich auf Ende 1897 ein Bestand ergab von im ganzen

642 Personenwagen mit 1526 Achsen und 27,382 Sitzplätzen.

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurden 7 gedeckte und 4 offene alte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, so dass deren Zahl von

2949 Stück mit 5900 Achsen und einer Tragfähigkeit von 33,700 Tonnen am 31. Dezember 1896 zurückgegangen ist auf

2938 Stück mit 5878 Achsen und einer Tragfähigkeit von 33,600 Tonnen am 31. Dezember 1897.

*) In diesen Summen sind die zum Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siedröhren, Dampfeylindern, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 62,901. 79 Cts. (1896: Fr. 81,718. 54) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 22,995. 77 Cts., welche zur Abschreibung der ausrangierten Lokomotive aufgewendet wurden.

Detaillierte Angaben über den Bestand der Wagen, bzw. 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:

	1896		1897	
Personenwagen	41,396,329		44,668,740	
Gepäck- und Güterwagen	28,028,438	69,424,767	30,167,629	74,836,369
	<hr/>		<hr/>	
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	6,178,888		7,274,730	
Gepäck- und Güterwagen	46,457,668	52,636,556	45,832,624	53,107,354
	<hr/>		<hr/>	
Total:		122,061,323		127,943,723
		<hr/>		<hr/>

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	8,495,922		8,323,042	
Gepäck- und Güterwagen	70,984,145		72,561,536	
Schweiz. Bahnpostwagen	6,781,321	86,261,388	7,226,192	88,110,770
	<hr/>		<hr/>	

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

	<hr/>	155,686,155	<hr/>	162,947,139
--	-------	-------------	-------	-------------

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Betriebsjahr auf 19,811 Kgr., wofür Fr. 5,174. 70 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 20,393,5 Kgr. mit einer Ausgabe von Fr. 4,852. 08 Cts. im Vorjahre.

Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 8224,9 Achsenkilometer zurückgelegt (1896 : 7634).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 603,584. 47 Cts. (1896 : Fr. 528,135. 12 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 4,451. 48 Cts. (1896 : Fr. 812. 11 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten: Fr. 97,130. 77 Cts. für den Umbau von 40 Personenwagen,

„ 50,639. 50 „ für Abschreibung 1 Personenwagens und von 11 Güterwagen,
 „ 9,656. 90 „ für neue Installationen.

Fr. 157,427. 17 Cts. Total, welche ebenfalls dem Erneuerungsfonds belastet wurden.

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst						Rangierdienst	
	A ² , A ² T und B ² T	A ³ u. A ³ T	B ³ T, C ² T u. C ³ T	E ² u. F ³	Total		1896	1897
					1896	1897		
a) Stand und Leistungen.								
Zahl der Lokomotiven . . .	87	31	62	6	182	186	30	33
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen Km.	3,497,927	1,415,248	1,966,645	80,819	6,553,946	6,960,639		
im Materialtransport "	19,995	7,938	16,943	147	11,611	45,023		
in Leerfahrten "	27,898	4,509	28,000	3,081	54,807	63,488		
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	3,545,820	1,427,695	2,011,588	84,047	6,620,364	7,069,150	845,676	928,554
" " Rangierkilom. der Zugslokom.	131,208	40,314	104,316	5,634	—	—	248,166	281,472
Total Lokomotivkilometer:	3,677,028	1,468,009	2,115,904	89,681	—	—	1,093,842	1,210,026
Im täglichen Durchschnitt								
Fahrkilometer	1897 9,714.6	3,911.5	5,511.2	230.3		19,367.5		3,315.1
	1896 8,927.3	3,958.5	4,880.6	321.9	18,088.3		2,988.6	
Beförderte Wagenachsenkilometer . . .	64,892,114	33,828,343	62,378,984	1,009,530	154,870,149	** 162,108,971		
per Fahrkilometer	1897 18.30	23.69	31.01	12.01				
	1896 18.51	25.55	31.26	12.70	***23.393	***22,932		
b) Kosten des Brennmaterials.								
Verbrauch im ganzen Kg.	33,343,408	17,050,933	25,122,234	631,921	69,188,535	76,148,496	*10,795,250	*11,982,974
Verbrauch per Lokomotivkilometer } 1897 9.4036		11.9429	12.4888	7.5187		10.7719		9.9031
exkl. Rangierkilometer . . . Kg. } 1896 9.0063		11.8855	12.1256	7.4777	10.4508		9.8691	
Kosten im ganzen Fr.	858,869.84	439,203.21	647,106.29	16,277.21	1,751,694.55	1,961,456.55	273,310.89	*308,661.16
" per Lokomotivkilometer } 1897 24.2220		30.7631	32.1689	19.3668		27.7467		25.5086
exkl. Rangierkilometer . . . Cts. } 1896 22.8019		30.0913	30.6992	18.9317	26,4591		24.9863	
c) Übrige Unterhaltskosten.								
Verbrauch an Schmiermaterial . . . Kg.	70,859	31,174	46,567	2,020	125,372.5	150,620	*24,821	*28,273
" per Lokomotivkilometer } 1897 0.019984		0.021835	0.023149	0.024034		0.021307		0.023365
exkl. Rangierkil. Kg. } 1896 0.016916		0.020478	0.021527	0.016784	0.018937		0.022691	
Kosten des Schmiermaterials . . . Fr.	28,517.80	12,546.23	18,741.28	812.97	50,586.20	60,618.28	*10,014.95	*11,378.69
" per Lokomotivkilometer } 1897 0.8043		0.8788	0.9316	0.9672		0.8575		0.9404
exkl. Rangierkil. Cts. } 1896 0.6825		0.8262	0.8685	0.6772	0.7641		0.9155	
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs-								
material, Verpackung, Wasser-								
konsum und Streusand . . . Fr.	45,522.93	18,329.43	25,825.73	1,079.03	79,844.97	90,757.12	*13,192.29	*15,534.88
Kosten für Brenn-, Schmier-, Beleuch-								
tungs- und Reinigungsmaterial,								
Verpackung, Wasserkonsum und								
Streusand Fr.	932,910.57	470,078.87	691,673.30	18,169.21	1,882,125.72	2,112,831.95	*296,518.13	*335,574.73
" per Lokomotivkilometer } 1897 26.310		32.925	34.384	21.618		29.888		27.733
exkl. Rangierkil. Cts. } 1896 24.690		32.123	32.773	20.815	28.429		27.107	
" per Wagenachsenkilometer } 1897 1.437		1.389	1.109	1.799		1.303		
. . . Cts. } 1896 1.333		1.257	1.048	1.638	1.215			
Unterhalts- und Erneuerungskosten der								
Lokomotiven und Tender . . . Fr.	275,890.63	117,878.05	195,097.66	7,811.20	585,104.46	596,677.54	*90,831.59	*109,973.31
Kosten per Lokomotivkilometer } 1897 7.7807		8.2565	9.6986	9.2938				9.0885
exkl. Rangierkil. Cts. } 1896 7.9170		9.4107	10.1082	8.0749	8.8379	8.4406	8.3039	
d) Total.								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial,								
Beleuchtung, Verpackung, Wasser-								
konsum und Streusand, sowie für								
Erneuerung und Reparaturen . . . Fr.	1,208,801.20	587,956.92	886,770.96	25,980.41	*2,467,230.18	2,709,509.49	*387,349.72	*445,548.04
per Lokomotivkilometer exkl. } 1897 34.09		40.55	44.08	30.91		38.33		36.82
Rangierkilometer . . . Cts. } 1896 32.60		41.53	42.88	28.89	37.26		35.41	
per Wagenachsenkil. Cts. } 1897 1.86		1.74	1.42	2.57		1.67		
	1896 1.76	1.62	1.37	2.27	1.59			

* In diesen Ziffern sind die Betreffnisse der Zugslokomotiv-Rangierkilometer inbegriffen.
 ** In diesen Ziffern sind die durch V.-S.-B.-Lokomotiven beförderten Wagenachsenkilometer: 1896 = 816,006; 1897 = 834,768 nicht inbegriffen, ebenso sind 3,4000 Wagenachsenkilometer der Werkzeugwagen weggelassen.
 *** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N.-O.-B.-Lokomotiven auf der V.-S.-B. (Ziegelbrück-Sargans) ausgeführten Kilometer nicht berücksichtigt.
 Für jeden einzelnen Tag:
 Fr. 1,058.33 | Fr. 1,220.68

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.														
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen				Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert				
	achträdige	sechsrädige	vierrädige	Total		im einzelnen			im ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
						I.	II.	III.				im ganzen	per Bahn- kilometer	per Achsenkilometer
						Klasse	Klasse	Klasse						
1897	48	146	448	642	1526	1,379	7,859	18,144	27,382	20,525,789	260,886,899	281,412,688	354,871	5.315
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

B. Unterhaltskosten.												
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung		
		im ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilometer		Ausgaben für Material	Kosten per Achsen- kilometer	
								Schmiere	Aus- gaben			
												Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1897	51,943,470	291,531.68	0.561	2.51	52,991,782	6,443	1,682.93	0.1216	0.0031	92,855.49	0.175	
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	

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.													
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft d. sämtl. Gepäck- u. Güter- wagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert				
	Gepäck- wagen		Güter- wagen		Totalzahl				Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
	vierrädige	sechsrädige	vierrädige	der Wagen							der Achsen	im ganzen	per Bahn- kilometr.	per Achsenkilometer
	Tonnen								Tonnen				
1897	91	2	2,845	2,938	5,878	33,600	3.2565	5.7162	187,775,768	363,578,140	551,353,908	695,276	5.012
1896	91	2	2,856	2,949	5,900	33,700	3.2564	5.7118	180,986,207	349,215,683	530,201,890	688,544	5.011

B. Unterhaltskosten.												
Betriebsjahr	Achsenkilom. der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremd. Bahnen	Reparaturkosten			Achsenkilom. der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials						
		im ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffnis per Achsenkilom.				
								Schmiere	Ausgaben			
										Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1897	75,996,853	312,052.79	0.410	1.78	109,951,957	13,368	3,491.77	0.1216	0.0031			
1896	74,486,106	298,713.29	0.401	1.79	105,793,904	13,858	3,297.15	0.1309	0.0031			

b) Durchschnittsergebnisse und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.		1895	1896	1897
Während des ganzen Jahres betriebene Länge		1895: 770 Kilometer im Durchschnitt.		
		1896: 771 " " "		
		1897: 793 " " "		
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer . . . Fr.	20,363.96	21,626.35	22,457.10
	„ Zugskilometer . . . „	2.67	2.70	2.72
	„ Nutzkilometer . . . „	2.49	2.54	2.56
	„ Lokomotivkilometer . „	2.46	2.52	2.52
	„ Wagenachskilometer . Cts.	10.82	10.71	10.93
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer . . . Fr.	767.98	809.05	851.14
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ „ . . . „	3,881.97	4,062.85	4,004.74
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „ . . . „	6,531.99	6,924.03	7,381.07
IV. Fahrdienst:				
Im ganzen	„ Bahnkilometer . . . „	6,276.22	6,783.92	7,518.24
	„ Zugskilometer . . . Cts.	82.41	84.79	90.96
	„ Nutzkilometer . . . „	76.74	79.80	85.65
	„ Lokomotivkilometer . „	76.01	79.00	84.33
	„ Wagenachskilometer . „	3.84	3.35	3.65
A. Personal	„ Zugskilometer . . . „	25.53	26.47	28.77
	„ Nutzkilometer . . . „	23.77	24.91	27.10
	„ Lokomotivkilometer . „	23.54	24.66	26.68
	„ Wagenachskilometer . „	1.03	1.05	1.15
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Zugskilometer . . . „	35.54	36.75	38.85
	„ Nutzkilometer . . . „	33.10	34.59	36.58
	„ Lokomotivkilometer . „	32.78	34.24	36.02
	„ Wagenachskilometer . „	1.44	1.45	1.56
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Zugskilometer . . . „	20.73	20.97	22.74
	„ Nutzkilometer . . . „	19.31	19.73	21.41
	„ Lokomotivkilometer . „	19.13	19.54	21.08
	„ Wagenachskilometer . „	0.84	0.83	0.92
D. Sonstige Ausgaben	„ Zugskilometer . . . „	0.61	0.60	0.60
	„ Nutzkilometer . . . „	0.56	0.57	0.56
	„ Lokomotivkilometer . „	0.56	0.56	0.55
	„ Wagenachskilometer . „	0.03	0.02	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer . . . Fr.	2,905.80	3,046.50	2,701.91

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 68 und 69). 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 Durchschnittsergebnisse derjenigen Ausgabenmittel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen:

	1895	1896	1897
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer . Fr. 1,006.98	1,009.07	896.06
	„ Nutzkilometer . Cts. 12.31	11.57	10.21
	„ Lokomotivkilometer . „ 12.20	11.75	10.05
	„ Wagenachskilometer . „ 0.53	0.49	0.43
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	„ Bahnkilometer . Fr. 279.88	223.01	312.45
	„ Nutzkilometer . Cts. 3.42	2.62	3.56
	„ Lokomotivkilometer . „ 3.39	2.59	3.51
	„ Wagenachskilometer . „ 0.15	0.11	0.15
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	„ Bahnkilometer . Fr. 1,503.19	1,782.92	1,656.40
	„ Nutzkilometer . Cts. 18.38	20.97	18.57
	„ Lokomotivkilometer . „ 18.20	20.77	18.58
	„ Wagenachskilometer . „ 0.80	0.88	0.80
C. Sonstige Ausgaben. (Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung und aus Versicherungsfonds.)	„ Bahnkilometer . Fr. 408.49	152.03	10.22
	„ Nutzkilometer . Cts. 4.99	1.79	0.12
	„ Lokomotivkilometer . „ 4.94	1.77	0.11
	„ Wagenachskilometer . „ 0.21	0.08	0.01
Im ganzen	„ Bahnkilometer . Fr. 3,198.54	3,167.03	2,875.13
	„ Nutzkilometer . Cts. 39.10	37.25	32.76
	„ Lokomotivkilometer . „ 38.73	36.88	32.25
	„ Wagenachskilometer . „ 1.63	1.56	1.89

	1895	1896	1897
II. Fahrmaterial.			
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	770	771	793
Kilometer			
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:			
Auf jede Lokomotive kommen	3.9487	3.7879	3.6884
Bahenkilometer			
„ „ „ „	6.8769	6.4806	7.0887
Personenwagenachsen			
„ „ „ „	29.8154	28.277	27.381
Gepäck- und Güterwagenachsen			
„ „ „ „ im ganzen	36.4923	34.757	34.465
Wagenachsen			
„ „ „ „	124.6359	117.980	123.595
Sitzplätze			
„ „ „ „	170.231	161.480	154.144
Tonnen Tragkraft			
Auf jeden Bahenkilometer kommen	0.253	0.267	0.259
Lokomotiven			
„ „ „ „	1.711	1.733	1.920
Personenwagenachsen			
„ „ „ „	7.550	7.564	7.422
Gepäck- und Güterwagenachsen			
„ „ „ „ im ganzen	9.292	9.298	9.344
Wagenachsen			
„ „ „ „	31.616	31.564	33.509
Sitzplätze			
„ „ „ „	43.110	43.201	41.792
Tonnen Tragkraft			
Auf jede Personenwagenachse fallen	18.154	18.205	18.077
Sitzplätze			
„ „ „ „ Gepäck- und Güterwagenachse fallen	5.709	5.710	5.629
Tonnen Tragkraft			
b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:			
I. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.			
Auf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt	38,319	37,448	38,508
per Jahr Km.			
„ „ „ „ Tag „	104.99	102.31	105.50
Im Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt			
„ „ „ „ Jahr „	44,773	45,345	46,204
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt			
„ „ „ „ Tag „	123	123.89	126.586
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt			
„ „ „ „ Jahr „	51,689	51,722	51,980
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt			
„ „ „ „ Tag „	142	141.31	142.411
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt			
„ „ „ „ Jahr „	37,147	36,462	36,667
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt			
„ „ „ „ Tag „	102	99.62	100.457
2. Fahrdienstlokomotiven.			
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	22.703	23.44	22.98
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer	7.77	8.83	8.44
Centimes			
„ „ „ „ Zugskilometer	8.42	9.50	9.12
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	0.34	0.37	0.37
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer	9.8861	10.4508	10.7719
Kilogr.			
„ „ „ „ Zugskilometer	10.7182	11.2892	11.6365
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	0.4364	0.4467	0.4697
„ „ „ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer	0.0176	0.0189	0.0213
„ „ „ „ Zugskilometer	0.0191	0.0203	0.0230
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	0.0007	0.0008	0.0009
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer	24.962	26.459	27.746
Centimes			
„ „ „ „ Zugskilometer	27.064	28.455	29.973
„ „ „ „ Wagenachsenkilometer	1.1019	1.1310	1.210

3. Chronologische Vergleichung

Betriebs- jahr	Durchschnittlich betriebene Bahn- länge Kilometer	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugdienst		
		Personal	Sonstige Aus- gaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau- erneuer- ung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
Fr.	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
1897	793	722	129	851	1,663	1,328	896	118	4,005	6,561	820	7,381

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				I m g a n z e n	Loko- motiv- kilometer	Wagen- achs- kilometer
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			
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
2,379	3,211	1,567	312	49	7,518	1,657	1,035	10	2,702	22,457	2,52	10,93

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1896		1897		Mehr resp. weniger gegenüber 1896	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	23,643,585	27	24,986,023	72	+ 1,342,438	45
Verschiedene Einnahmen	1,212,644	37	1,206,847	47	÷ 5,796	90
	24,856,229	64	26,192,871	19	+ 1,336,641	55
Betriebsausgaben	14,428,699	82	15,518,114	83	+ 1,089,415	01
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	10,427,529	82	10,674,756	36	+ 247,226	54
oder:	1896		1897			
In Prozenten der Bruttoeinnahmen	41,95 %		40,75 %			
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge 709 Kil.)	Fr. 15,178. 35		Fr. 15,056. 07			
„ Zugkilometer	1. 95	„	1. 87			
„ Nutzkilometer	1. 84	„	1. 75			
Ertrag verfügbarer Kapitalien	401,358	81	105,933	96	÷ 295,424	85
Hiezu:						
Agio auf dem 3 1/2 % 35 Millionen-Anleihen vom 28. Februar 1897	—	—	259,086	25	+ 259,086	25
Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien	439,784	55	368,983	19	÷ 70,801	36
Ertrag von Nebengeschäften	6,347	28	57,991	46	÷ 64,338	74
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,122,425	18	1,226,781	18	+ 104,356	—
Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	{ 102,789	61	124,988	06	÷ 390,675	25
	{ 412,873	70*	—	—	—	—
Betriebs-Subventionen.	39,375	—	129,375	—	+ 90,000	—
Aus sonstigen Quellen	290,979	54	158,498	88	÷ 132,480	66
	13,243,463	49	12,990,411	42	÷ 253,052	07
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	20,448	74	30,437	44	+ 9,988	70
Hiezu:						
a) Zinse auf Voreinzahlungen auf die 3 1/2 % Anleihen vom 28. Februar und 20. September 1897	143,646	41	137,387	65	÷ 6,258	76
b) Emissionskosten der gleichen Anleihen	—	—	122,499	35	+ 122,499	35
Abschreibungen	{ 105,925	15	87,636	66	÷ 655,717	—
	{ 637,428	51*	—	—	—	—
Einlage in die Spezialfonds	{ 1,150,000	—	2,035,000	—	—	—
	{ 885,000	—*	—	—	—	—
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	115,350	—	259,086	25	+ 143,736	25
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	191,960	24	97,957	41	÷ 94,002	83
	3,249,759	05	2,770,004	76	÷ 479,754	29
Reinertrag des eigenen Netzes	9,993,704	44	10,220,406	66	+ 226,702	22
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	956,597	88	1,092,165	47	+ 135,567	59
	10,950,302	32	11,312,572	13	+ 362,269	81
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	905,688	69	—	—	÷ 905,688	69
Total	11,855,991	01	11,312,572	13	÷ 543,418	88
Hievon sind erforderlich:						
Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranleihen auf das alte Netz von Fr. 145,837,500. —	5,757,687	50	5,749,314	90	÷ 8,372	60
b) Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000	120,000	—	120,000	—	—	—
c) Subventionsdarleihen	340,263	75	345,095	—	+ 4,831	25
	6,217,951	25	6,214,409	90	÷ 3,541	35
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,638,039	76	5,098,162	23	÷ 539,877	53
Verwendet für Amortisationen	640,000	—	670,000	—	+ 30,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse zur Amortisation des Defizits	158,039	76	163,966	25	+ 5,926	49
	798,039	76	833,966	25	+ 35,926	49
Zur Verfügung der Aktionäre	4,840,000	—	4,264,195	98	÷ 575,804	02

NB. Die mit * bezeichneten Beträge betreffen nachträgliche Verwendungen aus dem Saldovortrag bezw. Zuwendungen an denselben.

Soweit die vorstehend ausgewiesenen Differenzen zwischen dem Finanzergebnis des Berichts- und des Vorjahrs nicht schon an anderer Stelle behandelt worden sind, ist hiezu folgendes zu bemerken:

Der Minderertrag auf dem Titel „Verschiedene Einnahmen“ setzt sich hauptsächlich zusammen aus Fr. 31,504. 07 Cts. Mindereinnahmen für Pacht- und Mietzinse von Bahnhöfen und Bahnstrecken. Dieser Ausfall ist vornehmlich infolge Erlöschen des Mitbenützungsverhältnisses der Station Rothkreuz und der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund) durch die Gotthardbahn ab 1. Juni 1897, abzüglich der Zinsquote gleicher Gesellschaft für den ab gleichem Zeitpunkt mitbenützten neuen Bahnhof Zug, eingetreten. Dazu kommen Fr. 7,599. 98 Cts. Mindereinnahmen an Miete für Rollmaterial wegen Minderleistungen unserer Wagen auf fremden Bahnen. Obigen Mindereinnahmen steht ein Mehrerträgnis auf Pacht- und Mietzinse für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitten etc. von Fr. 35,041. 51 Cts. gegenüber, das in der Neuordnung von Pachtverhältnissen für Restaurationen, sowie in der günstigeren Vermietung eines Teils der disponiblen Räume in den neuen Güterbahnhöfen in Zürich und Zug begründet ist. Die übrigen Kapitel ergeben unwesentliche Mindereinnahmen von zusammen Fr. 1,734. 36 Cts.

Der Ertrag „verfügbarer Kapitalien“ beläuft sich nach Abzug der Fr. 30,437. 44 Cts. betragenden Konto-Korrentzinse und Provisionen und einschliesslich erzielter Gewinne auf verkauften Wertpapieren auf Fr. 75,496. 52 Cts., gegen 380,910. 07 Cts. im Vorjahre. Der beträchtliche Ausfall rührt von der weitem vermehrten Inanspruchnahme der verfügbaren Mittel zu Bauzwecken her, worüber Abschnitt III des Berichtes nähern Aufschluss giebt.

Die unter dem Ertrag verfügbarer Kapitalien in Einnahmen gebrachten Fr. 259,086. 25 Cts. repräsentieren den Agio-Ertrag auf dem emittierten neuen $3\frac{1}{2}\%$ Anleihen von 35 Millionen Franken d. d. 28. Februar 1897, welche der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung gutgeschrieben wurden, siehe den entsprechenden Ausgleichposten unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendung an die genannte Reserve. Hinwieder sind die aus der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung bestrittenen Emissionskosten der $3\frac{1}{2}\%$ Anleihen von 35 Millionen Franken, d. d. 28. Februar 1897 und Fr. 10,512,500 d. d. 20. September 1897, welche mit zusammen Fr. 122,499. 35 Cts. als Ausgabe unter den Konto-Korrentzinsen und Provisionen figurieren, durch den analogen Einnahmeposten in der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendungen aus der mehrfach erwähnten Reserve ausgeglichen.

Die unter dem „Ertrag von Nebengeschäften“ aufgenommenen Ergebnisse des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee sind in Abschnitt E des Berichtes (pag 75-80) eingehend erörtert.

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

	1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds.	
Betriebsrechnung II B. b:	Erneuerung des Oberbaues . . .	Fr. 710,575. 67 Cts.
	ab: Ausgaben für Altstetten-Zug-Luzern „	55,394. 50 „
		Fr. 655,181. 17 Cts.
„	III B 3: Ergänzung des Inventars . . .	„ 495. — „
„	IV C. b: Erneuerung des Rollmaterials . . .	„ 247,776. 21 „
Gewinn- und Verlustrechnung 3 a:	Anteil an der Oberbauerneuerung der Bötzberrgbahn „	28,593. 12 „
	Übertrag	Fr. 932,045. 50 Cts.

	Übertrag	Fr. 932,045. 50 Cts.	
Gewinn- und Verlustrechnung 3 b: Anteil an derjenigen der Aarg.			
Südbahn	„	57,530. 07	„
6: (Einnahmen) Hauptreparatur des Dampfbootes „Bodan“ und Rest- abschreibung für das ausser Betrieb gesetzte Dampfboot „St. Gallen“ auf dem Bodensee	„	54,208. 94	„
		<hr/>	Fr. 1,043,784. 51 Cts.
2. Verwendungen aus der Reserve für Oberbau-Erneuerung auf der Linie Altstetten-Zug-Luzern.			
Betriebsrechnung II B. b: Erneuerung des Oberbaues (wie oben)	„		55,394. 50
3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.			
Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei den Hülfseschäften	Fr.	27,595. 79	Cts.
Betriebsrechnung, Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials	„	9,982. 72	„
V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im Bahnbetrieb	„	149,260. 30	„
V C. 8: Zuwendung an die Krankenkasse	„	5,000. —	„
Gewinn- und Verlustrechnung, Einn. 6 und bezw. 3 Ausgaben: Entschädigungen für Unfälle bei den Nebengeschäften	„	763. 36	„
		<hr/>	Fr. 192,602. 17 Cts.
ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den Versicherungsfonds	„	75,000. —	„
		<hr/>	„ 117,602. 17
4. Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen.			
Gewinn- und Verlustrechnung, Ausgaben 7: Subventionierung des Organs „Die Schweizerbahnen“, I. Jahresrate	„		10,000. —
		<hr/>	Zusammen Fr. 1,226,781. 18 Cts.
5. 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.	2,488. 71	Cts.
Gewinn- und Verlustrechnung, Ausgaben 1 c und d: Emissionskosten der emittierten neuen 3 1/2% Anleihen von Fr. 35 Millionen d. d. 28. Februar 1897 und von Fr. 10,512,500 d. d. 20. September 1897	„	122,499. 35	„
		<hr/>	Zusammen Fr. 124,988. 06 Cts.

Die Betriebssubventionen sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 90,000. — höher und es betreffen letztere die Subventionen der Gemeinden Oberrieden und Horgen für die unserer Gesellschaft erwachsenen Nachtheile aus der Führung der Linie Thalweil-Zug über Horgen.

Die zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Abschreibungen setzen sich wie folgt zusammen:

a) Minderwerte auf beseitigten Bauobjekten:	
auf dem bisherigen Netz	Fr. 37.229.87 Cts.
„ der rechtsufrigen Zürichseebahn	„ 301.72 „
	Fr. 37,531.59 Cts.
b) Änderungen an bestehenden Anlagen anlässlich Erweiterung der Station Altstetten u. bezw. Versetzung des dortigen Stationsgebäudes, etc.	„ 50,105.07 „
	<u>Zusammen Fr. 87,636.66 Cts.</u>

An Minderwerten aufgebener Bauten kommen in Frage:

1. Auf dem bisherigen Netz.

Brückenwage in Romanshorn; Pumpwerke und bezw. Brunnenschächte von Sodbrunnen in Münsterlingen, Islikon, Pfäffikon (Schwyz), Kempten und Ermatingen; ausgefallene Geleisestücke in Kreuzlingen, Sulgen, Dachsen-Neuhausen (wegen Erstellen der Station Neuhausen) und Steckborn; mechanische Signalscheiben in Örlikon gegen Glattbrugg und Döttingen gegen Siggenthal; Aufzugs- und Rückstellvorrichtungen samt Drahtleitungen und Kanäle, Weichenböcke, Weichen- und Signalschwellen, sowie Aufzug- und Umlenkböcke von Barrieren wegen Erstellung von Central- bezw. Blockanlagen; Centralanlage, Vordach und Lebhag auf Station Altstetten; Überfahrtsbrücke bei Km. 53.⁰³¹ und Barrieren bei Km. 53.⁴⁴⁷ und 53.⁶⁰³ Dachsen-Schaffhausen; Stationswasserleitung in Bülach, Teile der Schuppen-Rampe in Eglisau, Vorsignal mit Abhängigkeit zwischen Fluhmühle und Ebikon; diverse durch Zugbarrieren ersetzte Schiebebarrieren und endlich abgegangene Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven und Wagen.

2. Auf der rechtsufrigen Zürichseebahn.

Tapezierung in den vertäfelten Wohnstuben von 7 Wärterwohnhäusern, sowie durch eiserne Einfriedigungen ersetzte Drahtfriedigungen auf den Stationen Zürich-Letten, Zürich-Tiefenbrunnen und Ütikon.

Auf dem Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien ergibt sich eine Mehreinnahme von Fr. 135,567.59 Cts., wovon Fr. 108,332.11 Cts. auf die Bötzbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein und Fr. 29,091.72 Cts. auf die Aargauische Südbahn entfallen, während hinwieder der Anteil am Betriebsdefizit der Linie Wohlen-Bremgarten um Fr. 1,856.24 Cts. grösser geworden ist. Von dem oben genannten Mehranteil für die Bötzbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein entfallen nach den den Rechnungen über diese Linie beigegebenen Ertragsrechnungen Fr. 95,091.23 Cts. auf die Bötzbahn und Fr. 13,240.88 Cts. auf die Linie Koblenz-Stein.

Die Rendite der Beteiligungskapitalien pro 1897 beträgt für die Bötzbahn 5,99⁰/₀, für die Linie Koblenz-Stein 0,76⁰/₀, zusammen 5,18⁰/₀, gegen 4,44⁰/₀ im Vorjahre; für die Aargauische Südbahn 5,78⁰/₀, gegen 5,31⁰/₀ im Jahre 1897. Im Durchschnitt verzinste sich die Gesamtbeteiligung von Fr. 21,123,000. — an allen vier Gemeinschaftsbahnen zu 5,17⁰/₀ gegen 4,54⁰/₀ im Vorjahre.

Für Verzinsung der Anleihen wurden Fr. 3,541.35 Cts. weniger verausgabt als im Vorjahre, und es setzt sich diese Minderausgabe wie folgt zusammen:

- a) Zinsverminderung auf den 4⁰/₀ Anleihen von 15 Millionen Franken, d. d. 1. Dezember 1885 und von 20 Millionen Franken, d. d. 1. Oktober 1886, konvertiert in ein 3¹/₂⁰/₀ Anleihen von 35 Millionen Franken, d. d. 28. Februar 1897:

1. 1/2 0/0 Zinsverminderung auf Fr. 35 Millionen für 10 Monate (d. h. vom 28. Februar bis 31. Dezember)	Fr. 145,833. 34 Cts.
2. Wegfall von 4 0/0 Zins vom 1.—28. Februar = 1 Monat auf den per 1. Februar rückbezahlten Fr. 7,335,000. — Cts. des 4 0/0 Anleihens von 15 Millionen Franken, d. d. 1. Dezember 1885	„ 24,450. — „
3. Zinsdifferenz für 1 Monat, d. i. vom 1.—28. Februar zwischen 4 0/0 und effektiv ausgerichteten Fr. 1.42 Cts. per Titel auf Fr. 7,665,000. — Cts. konvertierten Obligationen des gleichen Anleihens	„ 3,781. 96 „
4. Effektive Minderausgabe für Zinsen auf dem 15 Millionen Anleihen vom 1. Januar bis 1. Februar à 4 0/0 durch Abrundungen	„ 98. 30 „
	<u>Fr. 174,163. 60 Cts.</u>

Hievon ab nachbezeichnete Mehrzinse:

b) 4 0/0 Stückzinse vom 28. Februar bis 1. April 1897 auf Fr. 12,159,500. Cts. rückbezahlten Obligationen des 4 0/0 Anleihens von 20 Millionen Franken, d. d. 1. Oktober 1886, effektiv	Fr. 43,145. 17 Cts.
c) Für das 3 1/2 0/0 Anleihen von Fr. 10,512,500, d. d. 20. September 1897, Zins à 3 1/2 0/0 vom 1. September bis 31. Dezember = 4 Monate	„ 122,645. 83 „
d) Für das Subventionsdarleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn:	
1. 1/2 0/0 Mehrzins auf Fr. 350,000. — Cts. für 12 statt 10 1/2 Monate im Vorjahre	Fr. 218. 75 Cts.
2. Durch Erhöhung des Zinsfusses von 2 0/0 auf 2 1/2 0/0 auf Fr. 180,000. — Cts. für 10 1/2 Monate, d. h. vom 16. Februar bis 31. Dezember	„ 787. 50 „
	<u>„ 1,006. 25 „</u>
e) Für das Subventionsdarleihen der Linie Thalweil-Zug:	
1/4 0/0 Mehrzins auf Fr. 180,000. — Cts. für 12 statt 6 Monate im Vorjahre	„ 225. — „
f) Für das Subventionsdarleihen der Linie Eglisau-Schaffhausen:	
1. 3 0/0 Zins auf der II. Einzahlung des Kantons Zürich von Fr. 120,000. — Cts. für 12 statt 11 Monate im Vorjahr	Fr. 300. — Cts.
2. 3 0/0 Zins auf der III. und letzten Einzahlung des Kantons Zürich, Wert 1. Februar 1897 für 11 Monate	„ 3,300. — „
	<u>„ 3,600. — „</u>
	„ 170,622. 25 „
Summe gleich der Minderausgabe	<u>Fr. 3,541. 35 Cts.</u>

Bezüglich der in vorstehender Tabelle D pro 1896 eingestellten nachträglichen Verwendungen aus dem Betriebsertrage und bezw. Zuwendungen an denselben wird auf die Gewinn- und Verlustrechnung, sowie auf Abschnitt I des Berichtes, „Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden“ und Ziffer 5 des Berichtes des Verwaltungsrates verwiesen.

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1897	130,790	136,735	14	351	6,285	47	5,355	6,327	10	131,436	346,454	71	551	05	496,353	47
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
mehr als 1896	10,583	12,325	91	—	—	—	195	—	—	—	—	—	216	99	—	—
weniger „ „	—	—	—	5	53	37	—	437	52	7,543	23,236	95	—	—	11,184	94

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1897	Fr. 1. 05 Cts.	Fr. 17. 91 Cts.	Fr. 1. 18 Cts.	Fr. 2. 64 Cts.
1896	„ 1. 03 „	„ 17. 81 „	„ 1. 31 „	„ 2. 66 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1896				1897			Gegenüber 1896				
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe		
						Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
10,000	—	2.33	1. Centralverwaltung und technische Leitung	10,000	—	2.37	—	—	—	—	—
13,814	50	3.22	2. Besoldungen des Verwaltungspersonals	15,886	35	3.76	2,071	85	—	—	—
144,140	75	33.56	3. Besoldungen und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	146,375	09	34.67	2,234	34	—	—	—
3,188	37	0.74	4. Bekleidung desselben	2,986	58	0.71	—	—	201	79	—
7,318	30	1.70	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	3,305	22	0.78	—	—	4,013	08	—
53,757	20	12.52	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	51,833	—	12.28	—	—	1,924	20	—
103,761	87	24.16	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	105,119	93	24.90	1,358	06	—	—	—
64,540	16	15.03	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	55,023	01	13.03	—	—	9,517	15	—
11,258	32	2.62	10. Assekuranzprämien	11,098	15	2.63	—	—	160	17	—
17,709	44	4.12	11. Verschiedenes	20,573	34	4.87	2,863	90	—	—	—
429,488	91	100	Total	422,200	67	100	—	—	7,288	24	—

In der Ausgaben-Übersicht figurieren vier Posten Mehrausgaben im Betrage von Fr. 8,528. 15 Cts, denen fünf Posten Minderausgaben im Betrage von Fr. 15,816. 39 Cts. gegenüberstehen, so dass 7,288. 24 Cts. Minderausgaben resultieren. Die ersteren setzen sich zusammen aus Gehaltsaufbesserungen, durchschnittlich grösserem Brenn- und Schmiermaterialverbrauch und Mehraufwand für Unterhalt der Werftanlagen und für Steuern; die Minderausgaben resultieren aus der Abnahme des Güterverkehrs und aus Minderaufwand für Schiffsreparaturen.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	1896					1897				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	507,538	41	4	20	—	496,353	47	4	28	—
Ausgaben	429,488	91	3	55	84.62	422,200	67	3	64	85.06
Vorschlag	78,049	50	—	65	15.38	74,152	80	—	64	14.94

Betriebsmaterial.

Das im Jahr 1853 erbaute, älteste der Nordostbahn-Dampfboote auf dem Bodensee „St. Gallen“ wurde wegen Baufälligkeit ausrangiert und durch ein neues Halbsalon-Dampfboot mit Oberdeck namens „St. Gotthard“, dessen Anschaffung bereits im Jahr 1895 beschlossen worden war, ersetzt. Den Bau desselben hatte die Firma Gebrüder Sulzer übernommen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 10. November 1897. Der Bestand des Betriebsmaterials war somit zu Ende des Berichtsjahres folgender: 6 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajekt-kähne, 1 Trajekt-Dampffähre und 1 eiserner Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

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

	1896	1897
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).		
Dieselben haben zurückgelegt Kilometer	120,972	115,861
und zwar in Zeitstunden	7,230	6,885
somit per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	16.73	16.88
Schleppboote. Solche durchliefen „	98,037	94,035
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Ster	12,500	16,000
Steinkohlen Tonnen	3,536.088	3,474.045
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen) „	3,541.088	3,480.445
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogramm	29.272	30.040
„ Zeitstunde „	489.770	505.511
Kosten für Brennmaterial im ganzen Franken	96,988.52	98,163.84
per Kilometer Centimes	80.17	84.73
„ Zeitstunde Franken	13.41	14.26
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen Tonnen	9.044	8.772
per Kilometer Kilogramm	0.075	0.076
„ Zeitstunde „	1.251	1.274
Kosten für Schmiermaterial im ganzen Franken	4,056.32	3,699.78
per Kilometer Centimes	3.35	3.19
„ Zeitstunde „	56.11	53.74
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen Franken	64,540.16	55,023.01
per Kilometer Centimes	53.85	47.49

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1896		1897		1896			1897			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
I. Personentransport.											
Einfache Fahrt . . . I. Platz	7,492	3.40	8,153	3.16	6,111. 50	6.35		6,630. 72	6.20		
„ „ . . . II. „	25,697	11.65	29,311	11.36	12,366. 64	12.85		13,680. 98	12.79		
Hin- und Rückfahrt . . . I. „	27,369	12.41	31,098	12.06	21,081. 49	21.91		22,586. 24	21.12		
„ „ . . . II. „	127,022	57.61	141,310	54.80	44,383. 30	46.13		48,365. 60	45.23		
Abonnementsbillette . . . I. „	524	0.24	1,428	0.55	325. 90	0.34		511. 55	0.48		
„ „ . . . II. „	12,100	5.49	23,206	9.00	1,632. 90	1.70		3,721. 25	3.48		
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette . . . I. „	11,728	5.31	13,272	5.15	7,177. 64	7.46		7,979. 80	7.46		
„ „ . . . II. „	8,577	3.89	10,104	3.92	3,133. 65	3.26		3,467. 95	3.24		
Total	220,509	100	257,882	100	96,213. 02	100		106,944. 09	100		
Rekapitulation nach Plätzen:											
I. Platz	47,113	21.37	53,951	20.92	34,696. 53	36.06		37,708. 31	35.26		
II. „	173,396	78.63	203,931	79.08	61,516. 49	63.94		69,235. 78	64.74		
Total	220,509	100	257,882	100	96,213. 02	100		106,944. 09	100		
II. Gepäcktransport	Tonnen		Tonnen								
	459		569		2,105. 00			2,659. 85			
III. Viehtransport.	Stück		Stück								
Klasse I	32	2.88	23	1.85	1,008. 05			1,001. 20			
„ II	614	55.21	557	44.85							
„ III	430	38.67	603	48.55							
„ IV	36	3.24	59	4.75							
Total	1,112	100	1,242	100	1,008. 05			1,001. 20			
IV. Verschiedenes					1,620. 00			620. 00			
Gesamttotal					100,946. 07			111,225. 14			
Rekapitulation:											
Personentransport					96,213. 02	95.31		106,944. 09	96.15		
Gepäcktransport					2,105. 00	2.09		2,659. 85	2.39		
Viehtransport					1,008. 05	1.00		1,001. 20	0.90		
Verschiedenes					1,620. 00	1.60		620. 00	0.56		
Total					100,946. 07	100		111,225. 14	100		

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Verschiedenes		Total-einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1897	257,882	106,944	09	569	2,659	85	1,242	1,001	20	620	00	111,225	14
1896	220,509	96,213	02	459	2,105	00	1,112	1,008	05	1,620	00	100,946	07
mehr als 1896	37,373	10,731	07	110	554	85	130	—	—	—	—	10,279	07
weniger „	—	—	—	—	—	—	—	6	85	1,000	00	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1897	Fr. 0. 41 Cts.	Fr. 4. 67 Cts.	Fr. 0. 81 Cts.	Fr. — Cts.
1896	„ 0. 44 „	„ 4. 59 „	„ 0. 91 „	„ — „

Im Laufe des Jahres ist der Versuch gemacht worden, durch Vermehrung der Fahrten eine Erhöhung der Frequenz und der Einnahmen und damit eine Verbesserung des finanziellen Resultats herbeizuführen. Erstere ist zwar eingetreten, aber in so bescheidenem Masse, dass sie nicht einmal den Mehrverbrauch an Brennmaterial zu decken vermochte. Das Resultat war daher ein negatives, und wir haben daraufhin dem Verwaltungsrate das verlangte Gutachten über den Fortbetrieb der Unternehmung abgegeben. Hierüber werden wir uns im nächsten Geschäftsberichte des Nähern aussprechen.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1896				1897			Gegenüber 1896			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
5,000	—	3.29	1. Centralverwaltung und technische Leitung . . .	5,000	—	2.64	—	—	—	—
6,780	—	4.46	2. Besoldung des Verwaltungspersonals . . .	6,799	—	3.59	19	—	—	—
68,980	88	45.36	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	80,699	05	42.66	11,718	17	—	—
1,442	75	0.95	4. Bekleidung desselben	1,673	50	0.89	230	75	—	—
5,757	09	3.78	5. Mietzinse u. Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	6,008	69	3.18	251	60	—	—
28,619	28	18.83	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	39,873	89	21.08	11,254	61	—	—
16,549	05	10.88	7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung . . .	33,594	11	17.76	17,045	06	—	—
5,352	76	3.51	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	3,857	09	2.04	—	—	1,495	67
13,597	58	8.94	9. Verschiedenes	11,655	13	6.16	—	—	1,942	45
152,079	39	100	Total	189,160	46	100	37,081	07	—	—

Nach vorstehender Übersicht haben sich die Ausgaben im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um Fr. 37,081.07 Cts. vermehrt. An dieser Vermehrung partizipieren hauptsächlich die Besoldungen des Schiffspersonals, der Materialkonsum und der Schiffsunterhalt. Der Mehrverbrauch an Brenn- und Schmiermaterial war eine Folge der gesteigerten Fahrleistungen und die Mehrausgaben für Schiffsreparaturen eine zufällige, da wegen der Hauptreparatur des Dampfbootes „Lukmanier“ andere notwendige Reparaturarbeiten vom Jahr 1896 auf das Jahr 1897 hatten übertragen werden müssen.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1896					1897				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	100,946	07	1	17	—	111,225	14	0	99	—
Ausgaben	152,079	39	1	76	150.65	189,160	46	1	69	170.07
Rückschlag	— 51,133	32	— 0	59	— 50.65	— 77,935	32	— 0	70	— 70.07

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.

		1896	1897
a. Leistungen der Dampfboote			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	86,637	111,887
und zwar in	Zeitstunden	5,687	7,577
per Zeitzunde durchschnittlich	Kilometer	15.23	14.77
b. Verbrauch an Brennmaterial.			
Holz	Ster	7.500	10.000
Steinkohlen	Tonnen	1,083.400	1,428.250
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	"	1,086.400	1,432.250
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	12.540	12.801
" " " " Zeitzunde	"	191.032	189.026
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	26,646.47	37,217.73
" " " " per Kilometer	Centimes	30.76	33.26
" " " " " Zeitzunde	Franken	4.69	4.91
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen			
" " " " per Kilometer	Kilogr.	0.037	0.039
" " " " " Zeitzunde	"	0.562	0.572
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	1,513.21	2,028.76
per Kilometer	Centimes	1.75	1.81
" " " " " Zeitzunde	"	26.61	26.78
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:			
im ganzen	Franken	16,549.05	33,594.11
per Kilometer	Centimes	19.10	30.08

3. Werkstättebetrieb.

Die Hauptwerkstätte und ihre Filialen waren im Berichtsjahre auf ihre bisherigen Einrichtungen angewiesen. Ausser dem Unterhalt und der Erneuerung des Rollmaterials und der Schiffe erstreckte sich die Thätigkeit der Werkstätten auf die Erstellung von Luftdruckbremsen, Dampfheizungen und Notsignalen, sowie auf die Ausrüstung von neuen Personen- und Gepäckwagen.

Die Rechnung der Werkstätte zeigt folgendes Ergebnis:

Einnahmen:

Arbeiten und Materialabgaben zu Lasten		
des Eisenbahnbetriebes		Fr. 1,207,001. 22 Cts.
des Dampfbootbetriebes:		
a) auf dem Bodensee	Fr. 65,761. 88 Cts.	
b) auf dem Zürichsee	" 40,882. 91 "	" 106,644. 79 "
der Bau-Konti		" 74,430. 68 "
des Erneuerungsfonds		" 98,431. 42 "
von andern Rechnungsstellen der Nordostbahn		" 9,458. 78 "
von fremden Verwaltungen und Privaten		" 124,911. 42 "
Total der Einnahmen		Fr. 1,620,878. 31 Cts.

Übertrag Total der Einnahmen Fr. 1,620,878. 31 Cts.

Ausgaben:

Besoldungen, Unterhalt der technischen Einrichtungen, Beleuchtung, Heizung, Assekuranz etc.	Fr.	222,908. 10 Cts.
Arbeiten auf Eisenbahn-Betriebs-Konto	„	905,474. 66 „
Arbeiten auf Dampfboot-Betrieb:		
a) auf dem Bodensee	Fr.	49,299. 53 Cts.
b) auf dem Zürichsee	„	30,189. 90 „
Arbeiten auf Bau-Konti	„	49,988. 48 „
Arbeiten auf Erneuerungsfonds	„	58,911. 11 „
Arbeiten für andere Rechnungsstellen der Nordostbahn	„	50,619. 96 „
Anschaffung von Reservestücken und für unvollendete Arbeiten	„	250,647. 98 „
		Total der Ausgaben „ 1,618,039. 72 „
		Einnahmen-Überschuss Fr. 2,838. 59 Cts.

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

In dem Einnahmen-Posten des Eisenbahn-Betriebes von Fr. 1,207,001. 22 Cts. figurirt der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 1,199,150. 61 Cts. und zwar:

Die Lokomotiven	(inkl. Fr. 94,460. 37 Cts. Ersatzstücke)	mit Fr.	628,854. 88 Cts.
„ Personenwagen	(„ „ 9,686. 73 „ „)	„ „	270,905. 83 „
„ Gepäck- und Güterwagen	(„ „ 39,654. 23 „ „)	„ „	299,389. 90 „
		Total	Fr. 1,199,150. 61 Cts.

Von den laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. Bei den Lokomotiven: Das Abdrehen der Bandagen an 346 Paar Triebrädern, 281 Paar Tender-rädern und 74 Paar Laufrädern; die Reparatur von 936 Stück Lokomotiv- und 493 Stück Tender-Tragfedern.

2. Bei den Personenwagen: Das Abdrehen und Auswechseln von 232 Paar Bandagen, das Anstreichen von 76 Stück Wagen und Wagendächern, das Überziehen von 44 Wagendächern, das Umpolstern und Überziehen von 657 Sitzplätzen, das Überziehen von 511 Rückenpolstern, sowie die Reparatur von 240 Stück Tragfedern.

3. Bei den Gepäck- und Güterwagen: Die Reparatur von Kontrollapparaten, das Auswechseln und Abdrehen von 463 Paar Bandagen, das Anstreichen von 14 Gepäck- und 82 Güterwagen, das Anstreichen von 570 Wagendächern, das Überziehen von 43 Wagendächern und die Reparatur von 478 Stück Tragfedern.

In der Hauptwerkstätte gelangten 148 Lokomotiven, 1393 Personenwagen, 135 Gepäckwagen und 4010 Güterwagen zur Reparatur und Revision. Der durchschnittliche Reparaturstand des gesamten Rollmaterials betrug bei den Lokomotiven 6,36 0/0, bei den Wagen 10,41 0/0. Ausserdem beschäftigten sich die Filial-Werkstätte Romanshorn, sowie die Dépôt-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 9 Gepäckwagen und 895 Güterwagen zur Revision.

Von den dem Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee belasteten Arbeiten im Betrage von Fr. 65,761. 88 Cts. sind im Speziellen hervorzuheben: Die im Jahr 1896 begonnene und im Berichtsjahr beendigte

Hauptreparatur des Dampfbootes „Bodan“ mit Fr. 8,414. 61 Cts.; die Hauptreparatur des Dampfbootes „Säntis“ mit Fr. 6,402. 86 Cts.; das Ausrüsten des Eisbootes II im Hafen Romanshorn mit einem Naphtamotor im Kostenbetrage von Fr. 2,003. 04 Cts., sowie endlich die Anfertigung eines neuen Schlittens auf der Werfte Romanshorn mit einem Kostenaufwande von Fr. 5,609. 38 Cts.

Zu Lasten des Dampfboot-Betriebes auf dem Zürichsee figurieren unter den Einnahmen Fr. 40,882. 91 Cts. und sind hiebei die Reparaturen der Landungsstege mit Fr. 7,351. 11 Cts. inbegriffen.

Die Arbeiten auf Bau-Konti im Betrage von Fr. 74,430. 68 Cts. bestehen in der Hauptsache in:

1. Reparatur von zwei Rollbahn-Lokomotiven für die Bahnhöferweiterung Zürich	Fr.	2,768. 07 Cts.
2. Erstellen von elektrischen Signaleinrichtungen	„	3,899. 48 „
3. Ausrüsten von neuen Personenwagen mit Dampfheizungs-Kupplungen, Auffangkübeln für Abtritte, Lampen, Notsignalen, Westinghouse-Bremsen etc.	„	38,650. 50 „
4. Ausrüsten von 4 Gepäckwagen mit Westinghouse-Bremsen	„	3,155. 53 „
5. Anfertigen von Stationsumladwagen, Viehladbrücken und Inventargegenständen für neue Linien	„	13,734. 49 „
6. Ausführung von Detail-Arbeiten für den Unter- und Oberbau neuer Linien, für Brücken und Durchlässe, Telegraphenleitungen, Signal- und Kontroll-Einrichtungen, Läutewerken u. s. w.	„	3,762. 55 „
7. Arbeiten für das neue Dampfboot „St. Gotthard“ und Einbau eines Promenadendecks für Dampfboot „Säntis“ auf dem Bodensee	„	8,460. 06 „

Total: Fr. 74,430. 68 Cts.

Die Arbeiten und Lieferungen auf Konto „Erneuerungsfonds“ beziffern sich auf Fr. 98,431. 42 Cts. und betreffen:

1. Ersetzen von 4 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Siederöhren, 2 Feuerbüchsen, 2347 Siederöhren, 7 Dampfzylindern, 84 Bandagen für Triebräder, 145 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 1 Triebachse, sämtlich für Lokomotiven	Fr.	75,920. 71 Cts.
2. Ersetzen von 45 Bandagen für Personenwagen	„	2,112. 45 „
3. Ersetzen von 93 Bandagen für Gepäck- und Güterwagen	„	4,365. 73 „
4. Lieferung und Montieren der Bremsgestänge an 5 Wagen	„	1,931. 90 „
5. Umbau von 40 Personenwagen	„	30,862. 92 „
6. Reparatur der neuern Dampfschiebebühne im Bahnhof Zürich etc.	„	389. 23 „

Fr. 115,582. 94 Cts.

Abzüglich der Erlöse an Altmaterialien „ 17,151. 52 „

Total: Fr. 98,431. 42 Cts.

In den Arbeiten zu Lasten anderer Rechnungssteller der Nordostbahn im Betrage von Fr. 9,458. 78 Cts. figurieren:

1. Arbeiten auf Konto Material-Rechnung des Bahn-Oberingenieurs	Fr.	4,728. 11 Cts.
2. Diejenigen auf Material-Konto (Material-Verwaltung)	„	4,006. 96 „
3. Arbeiten auf diverse Konti	„	723. 71 „

Total: Fr. 9,458. 78 Cts.

Der letzte Einnahmeposten von Fr. 124,911. 42 Cts. zu Lasten von eigenen Verwaltungszweigen, fremden Verwaltungen und Privaten betrifft:

1. Vergütungen des Bahn-Oberingenieurs für den Unterhalt der Bahnanlagen, Telegraphenleitungen, Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Signale, Einfriedigungen, Materialtransportwagen, Ergänzung und Unterhalt des Bahn-Inventars	Fr. 26,458. 57 Cts.
2. Ergänzung und Unterhalt des Stations-Inventars	„ 18,772. 45 „
3. Unterhalt des Inventars der Hauptmagazin-Verwaltung	„ 846. 44 „
4. Beiträge von fremden Verwaltungen und Privaten an den Unterhalt des Rollmaterials und der Schiffe der Nordostbahn	„ 2,531. 45 „
5. Vergütungen von fremden Verwaltungen und Privaten für Arbeiten und Material-Lieferungen	„ 12,201. 48 „
6. Erlöse aus verkauften Abgangs-Materialien	„ 64,101. 03 „
Total:	Fr. 124,911. 42 Cts.

Der Arbeiterstand stellte sich Ende 1897 gegenüber 1896 wie folgt:

	1896	1897
Hauptwerkstätte Zürich	525	528
Filialwerkstätte Romanshorn	70	87
Dépôt Winterthur	18	16
Dépôt Brugg	8	10
Schiffswerfte Wollishofen	23	20
Total:	644	661

4. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind 13 Entgleisungen, 8 auf Stationen und 5 auf offener Bahn, sowie 10 Zusammenstöße, 9 auf Stationen und 1 auf offener Bahn vorgekommen, wobei 3 Bahnangestellte verletzt wurden. Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 14 Personen getötet und 209 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 8 Bahnbedienstete, 1 Postangestellter, und 5 Drittpersonen, die Verletzungen 13 Reisende, 193 Bahnangestellte, 1 Postbeamten und 2 Drittpersonen. Ferner sind noch 2 auf Bahngelände vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1897 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. 20,660,160. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar	„ 51,225,000. — „
	Fr. 71,885,160. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen und Transportgüter auf dem Bodensee	„ 360,000. — „
Übertrag	Fr. 72,245,160. — Cts.

	Übertrag	Fr. 72,245,160.	Cts.
c) Versicherung der Passagiere und im Dienst befindlichen Postangestellten auf den Zürich- und Bodensee-Dampfbooten auf Ableben durch Unfall	„	500,000. —	„
Total		Fr. 72,745,160. —	Cts.

Überdies besteht zur Ausgleichung der Folgen von Personen-Unfällen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, der per Ende 1897 laut Rechnung einen Aktivsaldo erzeugt von Fr. 1,076,041. 39 Cts.

Infolge Zuwachs durch die Hochbauten der mit 1. Juni 1897 dem Betrieb übergebenen neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen, sowie derjenigen des neuen Bahnhofes Zug und des erweiterten Güterbahnhofes in Zürich ist der Brandkataster für Hochbauten (lit. a 1) um Fr. 2,660,695. — Cts. gegenüber dem Vorjahre gestiegen.

Mit 30. Juni 1897 sind sodann die bisherigen Versicherungen für Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar abgelaufen, und es hat auf diesen Zeitpunkt eine Neuordnung dieser Versicherungen nach dem dermaligen Wertbestand der Versicherungsobjekte stattgefunden.

6. Personaletat.

Der Stand des Personals auf Ende des Jahres war folgender:

A. Bahnbetriebs-Personal.

I. Allgemeine Verwaltung.

Direktion	5	—	5	5	—	5
Sekretär des Verwaltungsrates	1	—	1	1	—	1
Oberinspektor	1	—	1	1	—	1
Sekretariat der Direktion, Kanzlei und Registratur	24	6	30	25	6	31
Vorstand des Rechnungsrevisorats und Buchhaltungsbureau, Buchhalter und Gehülfen	17	9	26	18	6	24
Hauptkassier und Gehülfen	3	1	4	3	1	4
Vorstand des Rechts- und Reklamationsbureau und Gehülfen	4	—	4	5	—	5
Vorstand des Personentarifbureau und Gehülfen	4	1	5	4	1	5
Kommerzieller Inspektor und Gehülfen (Gütertarifbureau)	10	2	12	11	2	13
Vorstand der Betriebskontrolle einschl. statistisches Bureau und Gehülfen	73	16	89	75	21	96
Telegrapheninspektor und Gehülfen	4	1	5	6	—	6
Hauptmagazinverwalter und Bureaugehülfen	7	4	11	9	1	10
Magaziniere, Schaffner und Arbeiter der Hauptmagazin-Verwaltung	4	74	78	6	84	90
Abwärts der Centralverwaltung	6	1	7	6	1	7

1896			1897		
Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
163	115	278	175	123	298

II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Bahnoberingenieur und Adjunkte	4	—	4	4	—	4
Ingenieure, Architekt, Assistenten und Geometer etc.	18	2	20	16	2	18
Kassabureau, Kanzlei und Abwärts des Oberingenieurs	9	4	13	10	4	14
Brückenaufseher, Brücken- und Stellwerkmonteuere, Beleuchtungskontrolleur und Gehülfe	7	2	9	8	3	11
Sektionsingenieure	6	—	6	6	—	6
Bahnmeister, Telegraphenaufseher und Aspiranten	36	16	52	45	19	64
Bahn- und Hilfsbahnwärter	338	—	338	351	—	351
Barrierenwärter und Barrierenwärterinnen	27	—	27	*120	—	120
Strassenwärter	2	—	2	1	—	1
Bahnarbeiter	—	699	699	—	656	656
Baumaterialverwalter, Vorstand der Bauwerkstätte, Werkführer und Bureaugehülfen	14	4	18	14	5	19
Arbeiter der Bauwerkstätte	—	138	138	3	169	172

461	865	1326	578	858	1436
-----	-----	------	-----	-----	------

* Die bisher unter Verantwortung von Bahn- und Weichenwärtern den Barrierendienst besorgenden Personen (Familieangehörige) wurden ab 1. Januar 1897 auf Grund von Dienstverträgen direkte angestellt.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Betriebschef und Adjunkte	5	—	5	5	—	5
Sekretär, Kanzlei und Abwart des Betriebschefs	18	6	24	17	5	22
Vorstand der Centralwagenkontrolle und Gehülfen	15	9	24	21	7	28
Bahnbezirks-Vorstände	15	—	15	15	—	15
Adjunkte und Inspektionsgehülfen	16	1	17	14	1	15
Stationsvorstände	143	—	143	146	—	146
Einnehmer	37	—	37	40	—	40
Gepäckexpedienten	18	1	19	20	1	21
Stationsgehülfen, Telegraphisten und Wagenkontrolleure	175	18	193	211	21	232

Übertrag

442	35	477	489	35	524
-----	----	-----	-----	----	-----

	1896			1897		
	Mit Jahres-gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres-gehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Übertrag	442	35	477	489	35	524
Portiers, Hausknechte und Putzerinnen	21	4	25	22	5	27
Gepäckträger	17	31	48	29	26	55
Nachtwächter	12	6	18	12	6	18
Lampisten und Dampfheizer etc.	3	6	9	3	5	8
Rangierleiter	28	—	28	55	—	55
Wagenwärter	164	73	237	138	78	216
Billett drucker	5	—	5	5	—	5
Billetsortiererinnen	—	7	7	—	7	7
Wärtervorstände	34	—	34	36	1	37
Weichen- und Hülfsweichenwärter	485	20	505	503	68	571
Güterverwalter in Zürich und dessen Bureau	3	—	3	3	—	3
Güterexpedienten und Gehülfen	175	24	199	180	23	203
Lagerhausverwalter und Gehülfen in Zürich und Romanshorn	14	4	18	11	3	14
Güterschaffner	31	—	31	38	—	38
Schriftenbesorger, Frachtenbezüger und Camionneure, sowie Portiers und Ausläufer	40	13	53	42	12	54
Güterverlader	2	530	532	—	563	563
Oberzugführer	4	—	4	3	—	3
Zugführer	89	—	89	104	—	104
Kondukteure	210	14	224	235	5	240
Bremser	159	27	186	197	2	199
	1938	794	2732	2105	839	2944
IV. Fahrdienst und Werkstätten.						
Betriebs-Maschinenmeister und Adjunkt	2	—	2	2	—	2
Konstrukteure, Zeichner, Bureaubeamte und Abwart	15	4	19	14	6	20
Depotchefs und deren Gehülfen	8	2	10	9	1	10
Lokomotivkontrolleure	2	—	2	2	—	2
Lokomotivführer	154	—	154	167	—	167
Lokomotivheizer	206	62	268	193	84	277
Wagenvisiteure	26	11	37	29	10	39
Wagenmeister und Gehülfen	3	—	3	3	—	3
Zugskontrolleur	1	—	1	1	—	1
Lokomotivputzer	—	85	85	—	98	98
Remisenarbeiter, Nachtheizer und Drehscheibenwärter	1	27	28	—	29	29
Wagenschmierer, Lampisten und Wagenreiniger	4	60	64	4	69	73
	422	251	673	424	297	721
Maschinenmeister für den Werkstätdienst und Ingenieure	4	—	4	4	—	4
Werkführer, Konstrukteure und Bureaubeamte	18	—	18	18	—	18
Chefmonteur und Vorarbeiter	2	21	23	2	22	24
Portier und Abwart	2	—	2	2	—	2
Werkstätdarbeiter	—	621	621	—	639	639
	26	642	668	26	661	687
	448	893	1341	450	958	1408

**B. Personal der Dampfschiffahrt auf dem
Zürich- und Bodensee.**

I. Zürichsee.

Verwalter und Buchhalter	2	—	2	1	—	1
Kapitäne	4	—	4	4	—	4
Steuermänner und Untersteuermänner	6	—	6	6	—	6
Einzügler und Matrosen	7	—	7	7	—	7
Maschinisten und Heizer	6	—	6	5	1	6
Anbinder	7	—	7	7	—	7

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	7	—	7
Schleppschifführer und Matrosen	23	—	23	25	—	25
Hülfsmatrosen und Tagelöhner	—	16	16	—	15	15
Maschinisten und Heizer	13	2	15	15	—	15

Rekapitulation.

A. Bahnbetriebs-Personal.

I. Allgemeine Verwaltung	163	115	278	175	123	298
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	461	865	1326	578	858	1436
III. Expeditions- und Zugsdienst	1938	794	2732	2105	839	2944
IV. Fahrdienst und Werkstätten	448	893	1341	450	958	1408
Total	3010	2667	5677	3308	2778	6086

Hienach kommen auf einen am Jahresschluss betriebenen Kilometer
 Bahnlänge ($\frac{771}{809}$ Km.):

1896	7.36	Angestellte.
1897	7.52	idem.

B. Dampfschiffahrts-Personal

Gesamt-Total

	1896			1897		
	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
I. Zürichsee.						
Verwalter und Buchhalter	2	—	2	1	—	1
Kapitäne	4	—	4	4	—	4
Steuermänner und Untersteuermänner	6	—	6	6	—	6
Einzügler und Matrosen	7	—	7	7	—	7
Maschinisten und Heizer	6	—	6	5	1	6
Anbinder	7	—	7	7	—	7
	32	—	32	30	1	31
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	7	—	7
Schleppschifführer und Matrosen	23	—	23	25	—	25
Hülfsmatrosen und Tagelöhner	—	16	16	—	15	15
Maschinisten und Heizer	13	2	15	15	—	15
	54	18	72	57	15	72
	86	18	104	87	16	103
A. Bahnbetriebs-Personal.						
I. Allgemeine Verwaltung	163	115	278	175	123	298
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	461	865	1326	578	858	1436
III. Expeditions- und Zugsdienst	1938	794	2732	2105	839	2944
IV. Fahrdienst und Werkstätten	448	893	1341	450	958	1408
Total	3010	2667	5677	3308	2778	6086
B. Dampfschiffahrts-Personal	86	18	104	87	16	103
Gesamt-Total	3096	2685	5781	3395	2794	6189

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Das in nachstehender Tabelle aufgeführte Defizit und Deckungskapital der Pensions- und Hilfskasse per Ende 1897 ergibt sich wie folgt:

a) Defizit auf Grund der versicherungstechnischen Bilanz.

Bestand zu Ende 1896	Fr. 2,294,233. 35 Cts.
ab: Verminderung im Jahr 1897 durch den ausserordentlichen Zuschuss der Bahngesellschaft als VIII. Amortisationsrate	„ 163,966. 25 „
Restiert am 31. Dezember 1897	<u>Fr. 2,130,267. 10 Cts.</u>

b) Deckungskapital.

Bestand zu Ende 1896	Fr. 8,922,784. 39 Cts.
Hiezu kamen im Berichtsjahr:	
1. für Verzinsung des Defizits per Ende 1896 zu $3\frac{3}{4}\%$	Fr. 86,033. 75 Cts.
2. an ordentlichen Einnahmen	„ 979,857. 34 „
3. abzüglich Verminderung für nicht verfallene Aktivzinse	„ \div 3,890. 93 „
	<u>Fr. 1,062,000. 16 Cts.</u>
abzüglich die Jahresausgaben von 1897	„ 537,051. 39 „
	„ 524,948. 77 „
Sonach Bestand per 31. Dezember 1897	<u>Fr. 9,447,733. 16 Cts.</u>

I. Jahresrechnung pro 1897.

Einnahmen.

1. Beiträge der Mitglieder:

a) Eintrittsgelder	—	—	5,208	60	—	—	5,208	60
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	50,931	85	—	—	—	—	50,931	85
c) Regelmässige Beiträge	299,936	64	36,626	89	26,348	35	362,911	88
d) Nachzahlungen	3,043	25	—	—	—	—	3,043	25

2. Beiträge der Gesellschaft:

a) Regelmässige Beiträge	353,911	74	—	—	—	—	353,911	74
b) Ausserordentliche Beiträge	258,648	62	5,000	—	—	—	263,648	62
c) Sonstige Zuwendungen	910	—	—	—	—	—	910	—

3. Verschiedene Einnahmen:

a) Kapitalzinse und Kursgewinne	254,334	20	2,486	94	1,026	85	257,847	99
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	5,070	20	1,060	70	200	75	6,331	65
d) Geschenke und Verschiedenes	3,070	84	266	—	84	—	3,420	84

a.		b.		c.		T o t a l	
Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		Krankenkasse für die Bahnarbeiter			
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
—	—	5,208	60	—	—	5,208	60
50,931	85	—	—	—	—	50,931	85
299,936	64	36,626	89	26,348	35	362,911	88
3,043	25	—	—	—	—	3,043	25
353,911	74	—	—	—	—	353,911	74
258,648	62	5,000	—	—	—	263,648	62
910	—	—	—	—	—	910	—
254,334	20	2,486	94	1,026	85	257,847	99
—	—	—	—	—	—	—	—
5,070	20	1,060	70	200	75	6,331	65
3,070	84	266	—	84	—	3,420	84
1,229,857	34	50,649	13	27,659	95	1,308,166	42

Ausgaben.

1. Unterstützungen und Pensionen:

a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	357,074	54	39,530	84	23,495	85	420,101	23
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	150,920	45	520	—	—	—	151,440	45
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	—	—	—	—	—	—	—	—

2. Abgangsentschädigungen an aus-
tretende Mitglieder

22,512	60	2,077	60	—	—	24,590	20
--------	----	-------	----	---	---	--------	----

3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs-
kosten etc.)

6,543	80	210	—	134	75	6,888	55
-------	----	-----	---	-----	----	-------	----

537,051	39	42,338	44	23,630	60	603,020	43
---------	----	--------	----	--------	----	---------	----

Einnahmen-Überschuss im Jahr 1897

692,805	95	8,310	69	4,029	35	705,145	99
---------	----	-------	----	-------	----	---------	----

Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1896

6,552,526	79	68,782	62	29,964	14	6,651,273	55
-----------	----	--------	----	--------	----	-----------	----

Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1898

7,245,332	74	77,093	31	33,993	49	7,356,419	54
-----------	----	--------	----	--------	----	-----------	----

Zahl der Mitglieder

3,189	1,777	915	5,881
-------	-------	-----	-------

Zahl der Unterstützungsfälle

798	724	622	2,144
-----	-----	-----	-------

		a.		b.		c.		T o t a l	
		Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		Krankenkasse für die Bahnarbeiter			
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
II. Bilanz auf 31. Dezember 1897.									
Aktiven.									
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:									
a) Schuldbriefe	4,224,300	—	5,000	—	—	—	—	4,229,300	—
b) Diverse Obligationen	1,870,500	—	—	—	13,000	—	—	1,883,500	—
c) Nordostbahn-Obligationen	725,500	—	61,500	—	20,000	—	—	807,000	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft	425,032	74	10,593	31	—	—	—	435,626	05
3. Nicht verfallene Aktivzinse	72,133	32	—	—	—	—	—	72,133	32
4. Sonstige Guthaben	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo	—	—	—	—	993	49	—	993	49
7. Defizit	2,130,267	10	—	—	—	—	—	2,130,267	10
	9,447,733	16	77,093	31	33,993	49		9,558,819	96
Passiven.									
1. Schulden	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital	9,447,733	16	—	—	—	—	—	9,447,733	16
4. Reserven	—	—	77,093	31	33,993	49	—	111,086	80
	9,447,733	16	77,093	31	33,993	49		9,558,819	96

Auf den Ausgaben der vorstehend aufgeführten Krankenkassen ergeben sich pro 1897 folgende Durchschnittsziffern:

	Krankenkasse der Güter- und Werk- stättearbeiter	Krankenkasse für die Bahnarbeiter
Zahl der Unterstützungsfälle	724	622
„ „ Krankentage im Total	17,307 ¹ / ₂	9,892
Krankentage pro Unterstützten im Durchschnitt	23,9	15,9
Krankengelder „ „ „ „	Fr. 32. 35 Cts.	Fr. 22. 65 Cts.
Heilungskosten „ „ „ „	„ 22. 25 „	„ 15. 12 „
Krankengelder und Heilungskosten per Unterstützten und Tag im Durchschnitt	„ 2. 28 „	„ 2. 38 „

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Im Wertschriftenbestande dieser Stiftung sind im Berichtsjahr keine Änderungen eingetreten, und es wurde der Zinsertrag aus den das Stiftungskapital bildenden 30 Stück 3¹/₂ 0/0 Gotthardbahn-Obligationen à Fr. 1000 = Fr. 30,000 den in Betracht fallenden Conti wie folgt zugewendet:

Fr. 700. — Cts. als Jahreszins von Fr. 20,000. — Cts. Kapital zu gunsten der Pensions- und Hilfskasse;
 Fr. 266. — Cts. zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter;
 „ 84. — „ 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 1896		Fr. 61,029. 50 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1897 hinzu: Einlagen und Zinsen	Fr. 28,005. 02 Cts.	
Die Ausgaben betragen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	<u>„ 11,408. 67 „</u>	
	Vermehrung	<u>„ 16,596. 35 „</u>
Bestand am 31. Dezember 1897: in Wertpapieren	Fr. 61,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn	<u>„ 16,125. 85 „</u>	
		<u>Fr. 77,625. 85 Cts.</u>

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1896 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 124,302. 61 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1897 hinzu	Fr. 32,566. 19 Cts.	
Die Ausgaben betragen an Entschädigungen und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	Fr. 13. 20 Cts.	
	<u>„ 41,839. 64 „</u>	
	<u>„ 41,852. 84 „</u>	
	Verminderung	<u>„ ÷ 9,286. 65 „</u>
Bestand am 31. Dezember 1897:		
in Wertpapieren	Fr. 111,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 325. 12 „	
in Barschaft in Handen der Rechnungssteller	<u>„ 3,190. 84 „</u>	
		<u>Fr. 115,015. 96 Cts.</u>

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 1897:

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Bestand der Kautionen.						
a) In bar	77,625	85	115,015	96	192,641	81
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	70,000	—	—	—	70,000	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	2,727,500	—	—	—	2,727,500	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	156,500	—	—	—	156,500	—
Summe	3,031,625	85	115,015	96	3,146,641	81
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	70,000	—	—	—	70,000	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	111,500	—	111,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	16,125	85	3,515	96	19,641	81
c) Bürgschaften	2,884,000	—	—	—	2,884,000	—
Summe	3,031,625	85	115,015	96	3,146,641	81

Hiebei ist zu bemerken, dass infolge Neuordnung der Kautionsverhältnisse im Sinne einer allgemeinen Reduktion der Kautionsansätze für die Mehrzahl der Dienstkategorien die Kautionssumme der Beamten und Angestellten gegenüber dem Vorjahre um Fr. 2,689,703. 65 Cts. zurückgegangen ist.

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

Die Genehmigung des von uns unterm 4. Februar 1895 vorgelegten Gesamt-Projektes über den Um- und Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich durch den Bundesrat blieb auch im Berichtsjahre aus.

Um auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen und des damit verbundenen gesteigerten Zugverkehrs den dringenderen Bedürfnissen abzuweichen, wurde unverzüglich zur Ausführung des unterm 4. Juni 1896 vom Bundesrate zum Teil allerdings noch nicht definitiv genehmigten, die I. Bauperiode der Bahnhofumbaute Zürich darstellenden Projektes geschritten. Nachstehende Arbeiten wurden ganz oder nahezu vollendet:

1. Verlängerung der Flusspfeiler der Sihlbrücken bis zur Zollbrücke, Erstellen einer neuen Bahnbrücke und von 5 neuen Perronbrücken, sowie Umbau und

Verstärkung von 9 alten Brücken, Vermehrung der Geleise im Personenbahnhofe und Verlegung des Eilgutdienstes.

Obwohl für diese Arbeiten die Wasserverhältnisse der Sihl im Frühjahr 1897 sehr ungünstig waren und der rasche Fortgang der Arbeiten für die Pfeiler dadurch teilweise verzögert wurde, war es möglich, auf den vorgesehenen Termin der Eröffnung der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen (1. Juni) den in Aussicht genommenen Teil fertig zu stellen und dem Betriebe zu übergeben.

Da infolge der Eröffnung der genannten neuen Linien annähernd 20 Züge mehr in den Bahnhof Zürich einfahren, wurden gleichzeitig auf der Museumseite die für eine geordnete Abwandlung des Betriebsdienstes erforderlichen drei neuen Perrongleise erstellt, was den frühzeitigen Abbruch des Güterschuppens I und des Eilgutschuppens bedingte.

Für die provisorische Unterbringung der Eilgutexpedition in Zürich wurden entsprechende Bureaux und Lagerräume im alten Lagerhause geschaffen; es konnte hier der Umzug am 25. April stattfinden.

2. Verlegung des Güterbahnhofes.

Nachdem bis Ende 1896 das neue Expeditionsgebäude noch unter Dach gebracht werden konnte, desgleichen die Fundierungsarbeiten für die beiden Güterhallen ziemlich vorgeschritten waren, gelang es unter Aufbietung aller Kräfte, bis zum 15. Mai den inneren Ausbau des Expeditionsgebäudes, sowie die Versandgüterhalle ganz und von der Empfangsgüterhalle 5 Staffeln nebst den dazu gehörigen Zufahrtsgeleisen fertig zu erstellen, so dass vom 15./16. Mai der Umzug vom alten in den neuen Güterbahnhof stattfinden konnte. Noch vor Ende des Berichtsjahres konnten sodann sämtliche Hochbauten, Geleise und Strassenanlagen im neuen Güterbahnhofe planmässig vollendet werden.

Sobald der Umzug vom alten in den neuen Güterbahnhof stattgefunden hatte, wurde, um Platz für die Vermehrung der Geleise im Vorbahnhof zu gewinnen, mit dem Abbruch der Güterschuppen II und III begonnen, was auch in verhältnismässig kurzer Zeit durchgeführt werden konnte.

Da infolge Verlegung des Güterbahnhofes der Eilgutverkehr eine ziemliche Steigerung erfuhr, wurde beschlossen, um diesem Verkehr rationelle Zufahrtsgeleise zur Eilgutexpedition zu schaffen, die Güterschuppen IV und V ebenfalls zu beseitigen.

Von den abgebrochenen Güterschuppen wurde der Schuppen II als Lagerschuppen nach Romanshorn versetzt, die Schuppen IV und V zu Wagenremisen beim Winterthurer-Viadukt verwendet und das Abbruchmaterial der Schuppen I und III, sowie der Eilguthalle für spätere Wiederverwendung in Zürich deponiert.

3. Erstellen von zwei neuen Geleisebrücken über die Langstrasse.

Diese, dem vermehrten Rangierdienst im Vorbahnhof und dem auf die Nordseite des Bahnhofes verlegten Geleise nach und von Altstetten dienenden Geleisebrücken wurden am 6. November dem Betriebe übergeben.

4. Überführung der Hardstrasse über den Rangier- und Güterbahnhof.

Diese konnte ebenfalls bis auf einige Ergänzungsarbeiten an den Trottoirs und Strassenschalen im Jahre 1897 vollendet werden. Die amtliche Kollaudation fand am 20. Oktober statt; die Brücke konnte mit 1. November dem Fuhrwerkverkehr eröffnet werden.

5. Provisorische Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn und Verbindung derselben mit dem Rangierbahnhofe.

Auch diese Arbeiten waren auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Thalweil-Zug beendet; am 27. Mai kursierten die Züge Zürich-Wiedikon zum ersten male doppelspurig. In der Nacht vom 31. Mai/1. Juni wurde sodann die Weichenverbindung für die direkte Einführung der Güterzüge von Thalweil her in den Rangierbahnhof eingelegt.

Von den für den Umbau des Bahnhofes Zürich vorgesehenen neuen Geleisen wurden im Berichtsjahre cirka 15,000 m^1 fertig erstellt.

Eine der schwierigsten und zeitraubendsten Arbeiten war die Umänderung und Neugestaltung der bestehenden Geleisanlagen im Vorbahnhofe, ohne Störung des Bahnbetriebes. Dieselbe gelang indes, dank der Umsichtigkeit des Personals, ohne nennenswerten Unfall.

b) Übrige Objekte.

Der Güterschuppen II in Zürich, der infolge der Erweiterung des Bahnhofes beseitigt werden musste, wurde als Lager- und Transitschuppen nach dem Bahnhof Romanshorn versetzt, unterkellert und mit Cementfässern für Weinlager bis 6000 Hektoliter versehen. Zum Verbringen der Wagen von und nach dem Schuppen wurden die Geleisanlagen entsprechend ergänzt. Die bezüglichlichen Bauten sind nahezu vollendet.

Da die bestehende Lokomotivremise im Personenbahnhof nicht mehr ausreicht, wird in der Nähe des Rangierbahnhofes eine neue, grössere Lokomotivremise mit Anbau von Werkstätte und Unterkunftslokalen errichtet und zwar derart, dass vorläufig 9 Lokomotiven untergebracht werden können und die Remise später nach Bedürfnis bis auf 18, eventuell 24 Stände erweitert werden kann. Diese Bauten sind im Rohbau ausgeführt; neben der Remise wurde eine Drehscheibe von 16 m Durchmesser samt Zufahrtsgeleisen erstellt; die Verrechnung aller dieser Bauten erfolgt pro 1898. Ferner wurde im Güterbahnhof ein Säulenkrahn von 15 Tonnen Tragkraft errichtet.

Im Güterbahnhof Winterthur wurden weitere Verladegeleise, sowie ein Säulenkrahn von 15 Tonnen Tragkraft erstellt und die Viehrampe beim Eilgutschuppen verlängert.

Auf der Station Wallisellen wurde ein grösserer Verladeplatz mit Geleisanlagen und Schiebepiste angelegt, wofür die Verrechnung aber erst im Jahr 1898 erfolgt.

Mit der Erweiterung der Station Örlikon wurde begonnen; ein Teilstück für Verlegung der Affolternstrasse ist ausgeführt und die Expropriation für Landerwerb eingeleitet. Die definitive Plangenehmigung der Unterführung der Schaffhauserstrasse durch die Behörden steht indessen noch aus.

Der Umbau und die Erweiterungsbauten der Station Altstetten wurden vollendet.

Im Bahnhof Schaffhausen wurde die centrale Stellung und Verriegelung von Weichen und Signalen bis auf weniges durchgeführt und sowohl im Personen- als im Güterbahnhof elektrische Beleuchtung eingerichtet. Die Verrechnung für die erstgenannte Anlage erfolgt erst pro 1898.

Zum Anschluss an die Station Neuhausen wurde das Geleise Dachsen-Schaffhausen entsprechend verschoben.

Auf der Station Eglisau mussten wegen der Einführung der Linie von Schaffhausen die Geleisanlagen vermehrt und centrale Weichen- und Signalstellung erstellt werden.

Im Anschluss an die zweite Spur Eglisau-Bülach wurden auf der Station Bülach die Geleisanlagen entsprechend geändert und vermehrt.

Auf den Stationen Glattfelden, Niederglatt, Rümlang und Glattbrugg wurde centrale Weichenverriegelung und Signalstellung eingerichtet und auf der Strecke Bülach-Niederglatt eine Blockstation eingeschaltet.

Für Erweiterung der Station Thalweil ist die Expropriation eingeleitet, die Geleisanlage teilweise ergänzt und centrale Weichen- und Signalstellung eingerichtet. Ferner wurde auf den Stationen Enge, Wollis-

hofen, Bendlikon und Rüschtikon centrale Weichenverriegelung und Signalstellung erstellt. An den Stationsgebäuden Bendlikon und Rüschtikon wurden Perrondächer angebracht. Die Verrechnung aller dieser Arbeiten erfolgt pro 1898.

Für die Erweiterung der Station Zürich-Wollishofen wurde das Expropriationsverfahren eingeleitet und die Erstellung eines definitiven Stationsgebäudes, wozu das Abbruchmaterial des Aufnahmsgebäudes des alten Bahnhofes Zug verwendet wird, begonnen.

Auf dem Bahnhofe Zürich-Enge musste der Güterschuppen durch Anbau auf das Doppelte seines bisherigen Umfangs vergrößert werden. Da diese Arbeit noch nicht ganz vollendet ist, erfolgt deren Verrechnung erst im nächsten Jahre.

Von bedeutenderen Bauten und Einrichtungen sind noch zu erwähnen:

Einlegen einer Weichenverbindung und Landerwerb für Erweiterung des Vorplatzes auf der Station
Kreuzlingen.

Erstellung einer Geleiseverbindung auf der Station Wildegg.

Vergrößerung des Güterschuppens auf der Station Siggenthal.

Kanalisationsanlagen auf den Stationen Amrisweil und Pfäffikon (Zeh.).

Erweiterung des Stationsplatzes Emmishofen.

Vermehrung der Geleise und Einlegen einer Schiebebühne auf der Station Mellingen; diese Arbeiten gelangen indes erst pro 1898 zum Abschluss und zur Verrechnung.

Anschluss an die Ortswasserversorgung für die Stationen Münsterlingen, Andelfingen, Wallisellen, Reckingen und Pfäffikon (Schwyz).

Einlegen eines dritten durchgehenden Geleises auf der Station Ermatingen.

Erstellung eines Ausladegeleises auf dem Bahnhof Brugg; die Verrechnung für diese beiden letzteren Objekte kann erst pro 1898 stattfinden.

Erstellung eines Perrondaches am Stationsgebäude Cham.

Erstellung von Passerellen auf den Stationen Wädensweil und Tiefenbrunnen, deren definitive Verbuchung auf Baukonto erst pro 1898 möglich ist.

Verlängerung des Surbdurchlasses auf der Station Niederweningen.

Erstellung eines Schiebekrahns von 15 Tonnen Tragkraft auf Station Horgen.

Erstellung von Brückenwagen auf den Stationen Steckborn, Oberrieden-Dorf und Sihlbrugg.

Bau eines Wärterwohnhauses zwischen Thalheim und Ossingen, dessen Verrechnung erst im nächsten Geschäftsjahr erfolgen kann.

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

Erstellen von elektrischen Glockensignalen auf den Strecken Dachsen-Schaffhausen und Bülach-Eglisau.
Telephananlagen zur Verbindung von Blockstationen mit den Nachbarstationen auf den Linien:

Zürich-Winterthur,

Niederglatt-Bülach,

Zürich-Aarau.

Erstellen und Einlegen von neuen, stärkeren Eisenkonstruktionen für die Tössbrücke bei Winterthur und die Reppischbrücke bei Dietikon.

Verstärkung der Eisenkonstruktion der Aabrücke bei Lachen.

Erstellen und Einlegen stärkerer Eisenkonstruktionen bei einer grösseren Zahl kleinerer Brücken.

Im Übrigen wird bezüglich der ausgeführten bzw. definitiv verbuchten Bauten auf Beilage 6 zu den Jahresrechnungen verwiesen.

2. Bau neuer Linien.

a) Allgemeines.

Im Berichtsjahre befanden sich noch sämtliche Lose der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen, ebenso die Doppelspurstrecke Zug-Kollermühle im Bau.

Die vom h. Bundesrate im letzten Jahre erstreckten Fristen für die Bauvollendung der beiden Linien wurden eingehalten und diese demnach am 1. Juni 1897 dem Betriebe übergeben, nachdem die amtliche Kollaudation der Linie Eglisau-Schaffhausen am 25. Mai, diejenige der Linie Thalweil-Zug am 26. Mai 1897 erfolgt waren.

Unterm 26. Februar genehmigte der h. Bundesrat das Bauprojekt für die erforderlich gewordene Anlage der zweiten Spur auf der Strecke Zug-Kollermühle, welche speziell der unabhängigen Einfahrt von Knonau her in den neuen Bahnhof Zug zu dienen hat. Dieselbe wurde am 18. Dezember 1897 nach amtlicher Untersuchung in Betrieb genommen.

Nach Bezug und Betrieb des neuen Bahnhofes Zug mit dem 1. Juni 1897 wurde auch die direkte Einführung der Luzerner Linie in den letztern in Angriff genommen, was vor der Aufgabe des alten Bahnhofes Zug nicht möglich gewesen war. Diese direkte Einfahrt von Cham her wurde am 8. September 1897 eröffnet.

Während des Berichtsjahres haben vom Bestande des Bahnbaupersonals 5 Ingenieure, 3 Architekten, 2 Zeichner, 1 Bauschreiber und 1 Aufseher den hierseitigen Dienst verlassen; dagegen sind 1 Ingenieur-Assistent und 1 Zeichner in denselben getreten, so dass der genannte Personalbestand sich Ende Dezember 1897 aus 11 Ingenieuren, 3 Architekten, 2 Geometern, 3 Zeichnern, 1 Buchhalter und 1 Aufseher zusammensetzte.

Das Brückenbaubureau und das Hochbaubureau wurden Ende Dezember aufgelöst.

b) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Die Abrechnung der Grunderwerbung für die ganze Linie Zürich-Rapperswil wurde im Berichtsjahre beendigt und es sind die definitiven Katasterpläne nebst Längenprofilen der Bauausführung entsprechend fertig ausgearbeitet worden.

Der Abrechnungs-Prozess mit der Bauunternehmung des 2. Loses, Lerat & Cie., ist noch vor Bundesgericht pendent.

c) Thalweil-Zug.

Die Stationen und Wärterhäuser der Linie sind im Berichtsjahre durchwegs mit Quellwasser versorgt worden.

Für die Beleuchtung des neuen Bahnhofes Zug ist elektrisches Licht angenommen und die Lieferung des erforderlichen elektrischen Stromes vertraglich dem Wasserwerk Zug übertragen worden.

Über die Mitbenützung des Bahnhofes Zug durch die Gotthardbahn wurde mit der letztern ein Vertrag abgeschlossen.

Mit den Unternehmern des 2. Bauloses, Lusser & Cie., ergaben sich anlässlich der Abrechnung Differenzen, indem die Genannten Nachforderungen im Betrage von ca. 320,000 Fr. stellten, deren Berechtigung bestritten wurde. Eine gütliche Verständigung war bisher nicht möglich.

Nach Eröffnung der Linie Thalweil-Zug und des neuen Bahnhofes Zug verlegten eine Reihe bisher in Rothkreuz angesiedelt gewesener Speditionsfirmen den Sitz ihrer Thätigkeit nach Zug. Um den Anforderungen des u. a. auch durch genannte Firmen veranlassten vermehrten Güterverkehrs des Bahnhofes zu genügen, wurden

nachträglich der Güterschuppen noch um 44 m verlängert, eine Kellereinrichtung mit elektrischem Aufzuge, ferner ein Drehkranken von 2 Tonnen Tragkraft erstellt.

Nach der am 1. Juni erfolgten Eröffnung des neuen Bahnhofes Zug begann man sofort mit der Abgrabung des alten Bahnhofes behufs Auffüllung des Dammes der Chamer-Einfahrt, wobei gleichzeitig das alte Aufnahmegebäude und der Güterschuppen abgebrochen worden sind. Ersteres wurde nach Wollishofen transportiert und wird dort neu aufgebaut. Das Waschhaus und den Abort, sowie eine einfache und neue doppelte Wärterbude versetzte man nach dem neuen Bahnhofe in Zug. Alle übrigen Gebäude des alten Bahnhofes wurden anfangs Juni auf Abbruch versteigert, so dass Ende September das alte Bahnhofareal fertig abgegraben und planiert war und mittelst Drahtfriedigung abgeschlossen werden konnte.

Bei dem anhaltenden Regen im Monat September erfolgten in der Materialgrube Lauried bei Zug, von wo das Auffüllungsmaterial für den Bahnhof Zug bezogen worden war, derartige Rutschungen, dass zu Entwässerungen mittelst Stollen geschritten werden musste, um die oberhalb liegende Strasse und das Gelände sicher zu stellen. Diese Arbeiten, welche ihrem Zweck entsprachen, wurden im März 1898 beendet.

Infolge ungünstiger Herbstwitterung musste das Pflanzen der Grünhecken längs der Bahn auf das Frühjahr 1898 verschoben werden.

Mit der Mehrzahl von Unternehmern und Lieferanten vermochte noch im Laufe des Jahres 1897 abgerechnet zu werden. Ausstehend sind noch die Abrechnungen über die Unter- und Oberbauanlagen, sowie diejenigen über die Ausführung der Hochbauten, welche letztere im März 1898 ihren Abschluss fanden.

d) Etzweilen-Schaffhausen.

Die Abrechnung für die Grunderwerbung ist in den Gemeinden Feuerthalen, Langwiesen, Schlatt, Willisdorf und Diessenhofen durchgeführt und wird für die noch ausstehenden Gemeinden Schlattingen und Stammheim in kurzer Zeit ebenfalls beendet sein.

e) Eglisau-Schaffhausen.

Im Berichtsjahre sind vom h. Bundesgerichte die hinsichtlich der Grunderwerbung für die Linie Eglisau-Schaffhausen pendenten Expropriationsprozesse erledigt worden. Unter diesen befindet sich auch der Prozess mit Hrn. Wegenstein, Eigentümer der Hotels zum Schweizerhof und zum Bellevue in Neuhausen, welchem vom Bundesgerichte 75,598 Fr. statt 39,563 Fr. für Landentschädigung und 50,000 Fr. statt 20,000 Fr. für Inkonvenienzen, zusammen also 66,035 Fr. mehr gesprochen wurden, als die Schätzungskommission taxiert hatte.

Infolge der im Juni, also nach der Betriebseröffnung, eingetretenen Terrainbewegungen im Oberberg, die sich nach dem regenreichen September weiter gegen Osten und Westen fortpflanzten, fanden zum Zwecke der Ausführung von Bauten zur Sicherung der Bahn (Contrefortstellungen und Entwässerungen) mit dem Staate Schaffhausen und den mitinteressierten Privaten, von welchen Land in Anspruch genommen werden musste, Unterhandlungen statt. Letztere führten indessen bloss teilweise zu einer gütlichen Verständigung, indem mit der Aluminiumfabrik und einem anderen Grundeigentümer in Neuhausen die Angelegenheit vor Schätzungskommission gebracht werden musste, nachdem vom h. Bundesrate am 2. November die Bewilligung für Anwendung des ausserordentlichen Expropriationsverfahrens und von uns die diesbezügliche Planaufgabe erfolgt war. Der Entscheid in Sachen von Seite der Schätzungskommission steht noch aus. Inwieweit schliesslich die durch die Rutschungen veranlassten Kosten der Nordostbahn zur Last fallen, kann heute noch nicht gesagt werden.

Die anlässlich des Bahnbaues neuerstellten oder abgeänderten Strassen und Wege sind von sämtlichen zuständigen Gemeinden, mit Ausnahme derjenigen von Neuhausen, zu Eigentum und dauernder Unterhaltung übernommen worden.

Sämtliche Stationen der Linie wurden mit gesundem Wasser versorgt. Einzig die Haltestelle Altenburg entbehrt dessen zur Zeit noch; indessen sind Unterhandlungen für den Erwerb von Quellwasser, das ihr zugeleitet werden soll, im Gange.

Einem im Februar von Seite der Gemeinde Neuhausen gestellten Ansuchen, eine zweite Zufahrtsstrasse von der Westseite, d. h. von der sogenannten alten Trotte her in die neue Station einzuführen, wurde unter gewissen Bedingungen entsprochen, welche vertraglich festgestellt worden sind.

Mittelst Vertrag vom 4. September 1897 wurde die Ausführung der Uferschutzbauten am Rhein beim Eglisauer Viadukte den Unternehmern des 2. und 3. Unterbauloses der Linie, Herren Rossi & Rüesch, übertragen.

Wie bei der Linie Thalweil-Zug ist auch hier mit der Mehrzahl von Unternehmern und Lieferanten im Laufe des Berichtsjahres ohne Anstände abgerechnet worden, und stehen zu Ende des Berichtsjahres noch die Abrechnungen über die Ausführung des Unterbaues und der Hochbauten aus. Letztere gelangten indes bereits in den ersten Monaten des Jahres 1898 zum Abschluss.

VI. Direktion.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 99 Sitzungen und fasste 3029 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Direktionsmitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Hinsichtlich der Zahl der Direktionsgeschäfte ist zu bemerken, dass das Hauptregister im Berichtsjahre 45,355 (Principal-) Nummern aufweist gegenüber 39,397 im Vorjahre.

Im Februar verliess Herr U. Gross, Vorstand des Rechtsbureau, unsere Unternehmung, um eine höhere Verwaltungsstelle bei den Orientalischen Eisenbahnen in Konstantinopel, an die er gewählt worden war, anzutreten. Zum neuen Chef des Rechtsbureau wurde gewählt Herr Dr. A. Guyer von Bauma, bisher Sekretär bei der Direktion.

Wir haben Ihnen in unserm letzten Geschäftsberichte mitgeteilt, dass gegen unser Erwarten die im Berichte pro 1895 erwähnte Lohnbewegung der untern Angestellten mit den von uns am 1. März 1896 gemachten Zugeständnissen noch nicht zum Ende gelangt sei, und stellten darüber im diesjährigen Berichte weitere Mitteilungen in Aussicht.

In der That sahen sich die Leiter unseres Personals bewogen, eine neue Bewegung zu veranstalten, die von der uns feindlichen Presse nachdrücklich geschürt wurde. Am 3. März 1897 wurde uns zu Handen der Verwaltungsrates folgende Eingabe, datiert Bern den 2. März 1897, übergeben:

„Am 1. März 1896, anlässlich der grossen Lohnbewegung des schweizerischen Eisenbahnpersonals und angesichts einer drohenden Arbeitsniederlegung, machte die Direktion der Nordostbahn eine Reihe von Versprechungen zu Handen ihres Personals, um eine Unterbrechung des Betriebes zu verhüten.

Trotzdem diese Versprechungen in feierlichster Weise abgegeben worden waren, sind dieselben bis jetzt doch nur in äusserst mangelhafter Weise erfüllt worden, was unter dem in seinen Erwartungen getäuschten

Personal begreiflicher Weise namenlose Entrüstung hervorrief. Diese Entrüstung ist unzweifelhaft vorhanden, wenn schon die Direktion behauptet, es sei ihr nichts bekannt von Unzufriedenheit bei ihren Angestellten.

Sonntag den 28. Februar 1897 fand in Zürich eine Delegiertenversammlung aller Dienstkatégorien und aller unserer Verbandskreise statt, welche dem Centralkomitee V. P. S. T. die schon unterm 19. Januar 1896 erteilte Vollmacht erneuerte und ihm den Auftrag erteilte, bei Ihnen auf Einlösung der von der Direktion der Nordostbahn gegebenen Versprechen zu dringen.

Demgemäss stellen wir an Sie namens des Personals der Nordostbahn folgendes Ansuchen:

Sie mögen dafür besorgt sein, dass die Direktion ihr am 1. März 1896 gegebenes Wort einlöse. Dasselbe besteht aus folgenden Punkten:

1. Es soll der Anstellungsvertrag, wie er am 29. Februar 1896 an der Konferenz in Bern festgesetzt wurde, unverändert angenommen werden.
2. Es soll das gesamte Personal mit Ausnahme der im Jahr 1895 neu Eingetretenen mit Wirkung auf 1. Januar 1896 um eine Gehaltsstufe aufgebessert werden. Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Kondukteurs, sollen um zwei Gehaltsstufen vorrücken. Angestellte, die seit 20 Jahren im Dienst der Nordostbahn — mit Vertrag — stehen, rücken ebenfalls um zwei Stufen vor. Leute mit 30 Dienstjahren um drei Gehaltsstufen.
3. Die Einreihung in die Stufen soll unter billiger Berücksichtigung des Dienstalters und unter Auf- rundung, wo es nötig ist, in loyaler Weise geschehen — ebenso die Einreihung in die Klassen.
4. Das Gehaltschema der Centralbahn soll als Richtschnur dienen.
5. Die Arbeiter sollen in Bezug auf Aufbesserung und regelmässige Lohnzulagen analog den Angestellten behandelt werden.
6. Wegen Teilnahme an der Lohnbewegung soll keine Massregelung irgend welcher Art stattfinden dürfen. Bezüglich der Punkte 3 und 4 stellt nun das Personal der Nordostbahn folgendes Verlangen:

In Betreff der Minimal- und Maximalzahlen soll das Schema der Centralbahn gelten — samt Nachträgen — soweit dasselbe günstiger ist als dasjenige der Nordostbahn; wo das letztere günstiger ist, soll es in Kraft bleiben.

Es sollen nicht mehr Klassen aufgeführt werden, als bei der Centralbahn, auch sollen die Einführungs- bestimmungen zur Gehaltsordnung denjenigen der Centralbahn gleichlautend sein, wobei namentlich zu betonen ist, dass bei normalen Leistungen die Aufbesserungen regelmässig alle zwei Jahre zu erfolgen haben. Das Personal der beiden Bahnhöfe Zürich und Winterthur ist bei der Einreihung in die Klassen besonders zu berücksichtigen.

Die Aufbesserungen, welche gemäss obigen Versprechungen im Jahre 1896 hätten erfolgen sollen, aber nicht erfolgt sind, sind unverzüglich nachzuholen. Das im Jahr 1895 neu eingetretene Personal soll pro 1897 seine erste etatmässige Aufbesserung erhalten.

Die Gehaltsordnung gilt vom 1. Januar 1896 an, so dass die erste regelmässige Aufbesserung — abgesehen von der für 1896 stipulierten — auf 1. Januar 1898 zu erfolgen hat.

Wir unterbreiten Ihnen obige Forderungen des Personals und erklären, dass wir laut Delegiertenbeschluss vom 28. Februar a. e. zu Unterhandlungen vor dem Chef des schweizer. Eisenbahndepartements befugt sind.

Sie wollen bis zum nächsten 10. März sich aussprechen, ob Sie zu Verhandlungen an obgenannter Stelle geneigt sind, resp. ob sie ohne weiteres das vorjährige Versprechen der Direktion einlösen wollen.

Eine Antwort erbitten wir bis spätestens am 10. März vormittags 10 Uhr an das schweizer. Eisenbahn- departement zu Händen des Centralkomitee V. P. S. T. in Bern.

In der Hoffnung, dass Sie dem Ansuchen Ihres Personals innert der nützlichen Frist entsprechen werden und unter ausdrücklichem Hinweis auf die eventuellen Folgen einer Weigerung, für welche wir die Verantwortlichkeit auf die Direktion der Nordostbahn schieben müssten, zeichnen

mit gebührender Hochachtung

**A. A. der Delegiertenversammlung des Personals der Nordostbahn und
namens des Centralkomitees V. P. S. T.**

Der Präsident:

Der Sekretär:

Mosimann-Jordi.

Sourbeck.“

Wir teilten diese Eingabe sofort dem am 3. März zusammengetretenen Verwaltungsrate mit, der hierauf folgenden Beschluss fasste:

1. Die Direktion wird eingeladen, über die den Gegenstand der Beschwerde bildenden Verhältnisse unter Beibringung des zugehörigen Materials Bericht zu erstatten.
2. Es wird eine Spezialkommission bestellt, um auf eine am 27. März oder 3. April abzuhaltende Sitzung des Verwaltungsrates ihrerseits Bericht und Antrag einzubringen.
3. Von diesem Beschlusse ist dem Schweizerischen Eisenbahndepartement zu Handen der Petenten Mitteilung zu machen.

An Hand des für die Spezialkommission bestimmten Berichtes, der bei der Entwicklung der Dinge dann zwar erst im Juni an die Kommission bezw. den Verwaltungsrat gelangte, wollen wir nun auch Ihnen die Verhältnisse des Näheren auseinandersetzen.

Im Zusammenhang mit der bei den schweizerischen Eisenbahnangestellten zu Tage getretenen allgemeinen Lohnbewegung gelangte an unsere Direktion im Dezember 1895 eine von 4166 Angestellten und Arbeitern unserer Unternehmung unterzeichnete Eingabe, deren Begehren von einer begleitenden Zuschrift einer „Lohnkommission der Nordostbahnangestellten“ des genauern formuliert und begründet waren. Wir verweisen bezüglich der Tragweite auf unsern Geschäftsbericht pro 1895 und wiederholen hier, dass die Begehren auf Erhöhung der Gehalte bis Fr. 2400 um 25⁰/₀ und von Fr. 2400 bis 3000 um 15⁰/₀ gerichtet waren. Anschliessend an das analoge Vorgehen der Jura-Simplon-Bahn, Gotthardbahn, Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen stellten wir, die darin enthaltenen Begehren mit Bezug auf die Gehalte und Löhne berücksichtigend, dem Verwaltungsrate mit Vorlage vom 19. Februar 1896 den Antrag auf Bewilligung eines Kredites von Fr. 350,000, womit wir bezweckten, hinsichtlich unserer in Frage kommenden Angestellten in fester Anstellung im wesentlichen eine gleichartige Lohnstellung zu erzielen, wie sie bei der Centralbahn nach den von dieser Verwaltung aufgestellten, vom Personal in der Hauptsache bereits angenommenen Gehaltsnormen der Angestellten in Aussicht stand, und für das Arbeiterpersonal ebenfalls thunliche Besserstellung herbeizuführen.

Dabei war in Aussicht genommen, in Anlehnung an diejenige der Centralbahn eine einheitliche Gehaltsordnung aufzustellen mit der Einschränkung, dass die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes, für welche bereits eine feste Gehaltsordnung bestand, davon ausgeschlossen werden und letztere als besonderes Reglement mit einigen Verbesserungen fortbestehen solle, da sie für die Angestellten in der Hauptsache unzweifelhaft günstiger war als jene der Centralbahn.

Der nachgesuchte Kredit wurde vom Verwaltungsrate am 22. Februar 1896 bewilligt, womit für die Direktion die Basis gegeben war, den Wünschen der Angestellten entgegenzukommen. Die weitergehenden Begehren sollten als unannehmbar abgelehnt werden.

Am 29. Februar fand unter Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements zwischen dem Centralkomitee der organisierten Angestellten und den Verwaltungen der Jura-Simplonbahn, der Schweizer Centralbahn, der Gotthardbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn eine Konferenz statt zu dem Zwecke, über die noch streitigen, auf die Anstellungsbedingungen bezüglichen Begehren der organisierten Bahnangestellten eine gütliche Verständigung herbeizuführen. Die Schweizerische Nordostbahn war an dieser Konferenz gemäss einer Verfügung des Präsidenten des Verwaltungsrates nicht vertreten. Bekanntlich war den Gesellschaften für den Fall des Nichtzustandekommens einer gütlichen Verständigung der Streik angedroht, und das Nichterscheinen der Nordostbahn in Bern hatte zur Folge, dass die drohende Haltung sich nun besonders gegen die Verwaltung der Nordostbahn kehrte. Indessen fand am 1. März zwischen Herrn Sourbeck und Herrn Lokomotivführer Geiger als Vertreter des Centralkomites einerseits und unserer Direktion andererseits separate Verhandlung statt, auf Grund deren, wie sofort in einem beidseitig unterzeichneten kurzen Bülletin der Presse mitgeteilt wurde, die Lohnbewegung bei den Nordostbahn-Angestellten als auf der Basis der Abmachungen in Bern prinzipiell erledigt erklärt wurde. Das Bülletin erwähnte die einzelnen Vereinbarungspunkte nicht; insoweit musste also einfach auf die mündlichen Abmachungen abgestellt werden.

Alle Zusicherungen der Direktion waren im Einverständnisse mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates, auch soweit keine spezielle Ermächtigung des Verwaltungsrates vorlag, mit Rücksicht auf den drohenden Streik in verbindlicher Weise gemacht worden.

Darüber herrschte nun in der Folge kein Streit, dass nach den getroffenen Abmachungen hinsichtlich der Gehaltsregelungen für die fest Angestellten von der Nordostbahn, wie bereits in Aussicht genommen war, im Wesentlichen die von der Centralbahn mit Wirkung vom 1. Januar 1896 an aufgestellten Normen angenommen werden sollten und dass im übrigen auch die Nordostbahn den in Bern über Dauer und Auflösung des Anstellungsvertrages vereinbarten Bestimmungen beitrug.

Es war hiebei auch ausser Streit, dass wir ausdrücklich zusicherten, es sollen die Gehaltsregulierungen in loyaler Weise durchgeführt und etwaige Härten, die sich bei der Durchführung zeigen sollten, beseitigt werden.

Ferner bestand Übereinstimmung, dass unsererseits zugestanden wurde, es solle wegen der Teilnahme an der Lohnbewegung kein Angestellter gemassregelt werden.

Die prinzipiellen Vereinbarungen wurden in einer durch einen Wähler in Winterthur veranlasste, in öffentlichen Blättern publizierte Korrespondenz mit Herrn Sourbeck vom 19./22. März 1896, vollständig niedergelegt. In unserm Schreiben vom 19. März ist folgendes konstatiert:

„Wir gaben dem Centralkomitee die Zusicherung, dass wir die Gehaltsverhältnisse unseres fest angestellten Betriebspersonales im wesentlichen auf gleicher Grundlage normieren werden wie die Schweiz. Centralbahn nach den Vereinbarungen in Bern vom 29. Februar, und dass wir die daherigen Gehaltsregulierungen in loyaler Weise durchführen werden, bereit, etwaige Härten und Unebenheiten, die sich bei der Durchführung zeigen sollten, zu beseitigen. Zur Zeit der Konferenz waren, wie mir Ihnen mitteilten, gedruckte Exemplare der von uns auf jener Grundlage aufgestellten Normen bereits sowohl in Ihren Händen als auch in Verteilung an das Personal begriffen und die Anzeigen an die einzelnen über Neuregelung ihrer Gehalte waren teils schon abgegangen, teils in Ausfertigung.

Mit unseren vorerwähnten Zusicherungen waren die auf die Gehaltserhöhungen bezüglichen Punkte der Lohnpetition erledigt, ohne dass spezielle Abmachungen über das procentuale Verhältnis zwischen den Gehaltserhöhungen und den bisherigen Gehalten stattgefunden hätten.

Im weiteren gaben wir dem Centralkomitee die Erklärung ab, dass wir uns den Abmachungen der Konferenz in Bern vom 29. Februar hinsichtlich einiger Grundsätze für den Anstellungsvertrag des fest ange-

stellten Personals anschliessen. Diese Abmachungen wurden in der erwähnten Berner Konferenz in folgender Redaktion zusammengefasst:“ (Folgt die weiter unten im Wortlaut mitgeteilte Redaktion für den Anstellungsvertrag der Beamten der schweizerischen Bahnen.)

Was die Arbeiter bezw. die Angestellten im Taglohn betrifft, so gaben die von uns erteilten Aufschlüsse über die bereits erfolgten und noch beabsichtigten Lohnregulierungen zu keinen Differenzen Anlass.

Dabei war dem Komitee vollkommen klar, dass wir nicht für jeden Arbeiter eine Lohnerhöhung versprachen, sondern im allgemeinen nur für die geringer bezahlten, innert den Grenzen des verwaltungsrätlich bewilligten Kredites von 50,000 Fr. für die Werkstättearbeiter. Von einer allgemeinen Erhöhung der Taglöhne beim Betriebspersonal, welche wir schon im Jahre 1896 freiwillig auf die Höhe derjenigen der Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen gebracht hatten, sowie von einer prinzipiellen Änderung des Anstellungsverhältnisses der Arbeiter aber war gar nicht die Rede. Die bezügliche Behauptung in dem Grässle'schen „Bulletin“ muss also völlig aus der Luft gegriffen sein.

Nichts mehr und nichts weniger als das vorstehend dargelegte ist in der Besprechung vom 1. März vereinbart worden, abgesehen von den die Begehren der Lohnpetition nicht berührenden Zusicherungen betreffend Straflosigkeit für agitatorische Umtriebe einzelner Angestellter bei unserem Personal und Verabfolgung eines vierten Monatsgehaltes an vier wegen Agitation bereits entlassene sowie die eventuelle spätere Wiederanstellung eines fünften entlassenen. Es entspricht demjenigen, das nur in gedrängterer Fassung, in dem von Ihnen und uns unterzeichneten, noch am 1. März der Presse zugestellten Bulletin niedergelegt wurde.“

Herr Dr. Sourbeck bestätigte diese Abmachungen in seinem Schreiben vom 22. März und fügte eine auf die Arbeiter bezügliche Ergänzung bei, die wir nicht beanstandeten; dieselbe wird später erwähnt werden. Man hätte also annehmen dürfen, dass nach diesen Korrespondenzen Übereinstimmung herrsche.

Die das Arbeiterpersonal betreffenden Punkte werden wir später besonders erörtern.

Was nun die Ausführung der angeführten prinzipiellen Abmachungen betrifft, so konnte es hinsichtlich der Gehaltsnormen selbstverständlich nur die Meinung haben, dass das Reglement der Centralbahn nur insoweit angenommen werden solle, als es für die Angestellten der Nordostbahn günstigere Gehaltsbedingungen schaffe und dass demnach diejenigen Angestelltenkategorien, welche bei der Nordostbahn bereits gleich oder besser gestellt waren, nicht in Betracht zu fallen haben. Nun hatten wir, wie bereits angeführt, schon damals für die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes eine Gehaltsordnung, die für die hauptsächlich in Betracht kommenden untern Angestellten günstiger ist als diejenige der Centralbahn. Schon seit 1894 hatten wir für die untersten Kategorien das System des Vorrückens vom Antrittsgehalte bis zum Maximum in periodischen Gehaltserhöhungen im Betrage von Fr. 180 von zwei zu zwei Jahren, während das Gehaltsreglement der Centralbahn bei den gleichen Dienstkategorien mit der gleichen Periode nur Erhöhungsbeträge von 90 und 120 Fr. enthält. Bei den Gehaltsklassen zwischen Fr. 2000 und Fr. 3000 war nach dem bisherigen Reglement der Nordostbahn die Gehaltserhöhung nach je drei Jahren Fr. 180, während das neue Reglement der Centralbahn von zwei zu zwei Jahren Erhöhungen von 90 und 120 Fr. vorsieht, so dass in dieser Hinsicht auch die mittleren Gehaltsklassen der Nordostbahn teilweise besser gestellt waren als bei der Centralbahn, indem sich auf die Wartejahre verteilt, bei der Nordostbahn eine jährliche Erhöhung um 60 Fr. ergibt, während sie bei der Centralbahn, wo der reglementarische Erhöhungsbetrag Fr. 90 ist, nur Fr. 45 beträgt. Im übrigen ist der Jahresdurchschnitt gleich (Fr. 180 auf drei oder Fr. 120 auf zwei Jahre verteilt). Die nachfolgende Tabelle gibt den besten Beweis dafür, dass die Nordostbahn den Angestellten der Centralverwaltung bedeutend höhere Gehalte bezahlt und zwar seit 1894.

Anstellung mit 1200 Fr. Jahresgehalt.

Gehaltszahlungen	der Nordostbahn	der Centralbahn
1. Jahr	1200	1200
2. „	1200	1200
3. „	1380	1290
4. „	1380	1290
5. „	1560	1380
6. „	1560	1380
7. „	1740	1470
8. „	1740	1470
9. „	1920	1560
10. „	1920	1560
11. „	2100	1650
12. „	2100	1650
13. „	2100	1740
14. „	2280	1740
15. „	2280	1830
16. „	2280	1830
17. „	2460	1920
18. „	2460	1920
19. „	2460	2010
20. „	2640	2010
	38,760	32,100

In 20 Jahren bezahlt also die Nordostbahn einem Gehülfen, der schemagemäss in der Gehaltsordnung aufsteigt, im ganzen Fr. 6660, im Durchschnitt jährlich Fr. 333 mehr als die Centralbahn.

In einigen Fällen hat die Gehaltsordnung der Centralbahn für Gehaltsklassen, welche Fr. 3000 und mehr erreichen, Erhöhungsbeträge von Fr. 150 oder Fr. 180. Hier aber handelt es sich meistens um Dienstkategorien, wo die Nordostbahn dreijährige Erhöhungen um Fr. 300 vorsieht. Die Gehaltsminima und -Maxima selbst waren schon in unserer alten Gehaltsordnung mindestens ebenso günstig als sie es in der neuen Gehaltsordnung der Centralbahn sind.

Dazu kommt, dass die Altersgrenze, welche ein fest Angestellter erreicht haben muss, um überhaupt die Einstellung in eine schemagemässe Klasse beanspruchen zu können, bei der Centralbahn auf das vollendete 20. Lebensjahr angesetzt ist, während die Nordostbahn schon seit Jahren die Regel hatte, dass mit der festen Anstellung überhaupt, die schon mit dem vollendeten 19. Lebensjahre eintreten kann, ohne weiteres die schemagemässen Sätze zur Anwendung zu kommen haben.

Hieraus ergibt sich zur Evidenz, dass wir nicht im Interesse der Angestellten gehandelt hätten, wenn von uns einfach das Schema der Centralbahn angenommen worden wäre.

Demgemäss waren in dem von der Direktion auf Grund der Gehaltsordnung der Centralbahn aufgestellten Gehaltsreglement, das im Momente der Konferenz an die Angestellten bereits verteilt und im Besitze der Abordnung des Centralkomitees war, die Centralverwaltung und die centralen Bureaux des Betriebes ausdrücklich ausgeschlossen. Es heisst dort wörtlich:

„§ 1 Z 1. Diese Gehaltsordnung hat Gültigkeit für das Personal:

A. Des Unterhaltes und der Aufsicht der Bahn.

B. Des Expeditions- und Zugsdienstes.

C. Des Fahrdienstes.

Z 2. Für die Angestellten bei der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes besteht ein besonderes Regulativ.“

Herr Dr. Sourbeck erklärte sich mit dem vorgelegten Reglemente prinzipiell einverstanden, ohne auch nur mit einem Worte bezüglich der Angestellten der centralen Bureaux einen Vorbehalt zu machen. Es war vielmehr immer nur von den Angestellten des Betriebes im engern Sinne die Rede. Als daher die Sprache im besondern auf die Einstellung des Personals in die neue Gehaltsordnung kam, konnte selbstverständlich nur das wirklich hiebei in Betracht kommende Personal verstanden sein, und blieben die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes ausgeschlossen. In dieser Beziehung wurde nun vereinbart, dass die Einstellung und die daherigen Gehaltsregulierungen in loyaler Weise, namentlich unter angemessener Berücksichtigung des Dienstalters, durchzuführen seien; etwaige Härten und Unebenheiten, die sich bei der Durchführung zeigen sollten, sollen beseitigt werden. Im besondern wurde zugesichert, dass diejenigen Angestellten, welche länger als seit 1. Januar 1895 angestellt sind, ausser den etwa erforderlichen Aufrundungen, um den Gehalt überhaupt dem Schema anzupassen, mindestens den Betrag einer Gehaltsstufe erhalten sollen, solche die schon zwanzig Dienstjahre haben, den Betrag von zwei Gehaltsstufen.

Auf diesen Grundlagen wurden sodann die Gehaltsregulierungen durchgeführt. Zur Zeit der Konferenz war ein Teil der Angestellten bereits im Besitz der bezüglichlichen Anzeigen.

Ohne irgendwelche Verpflichtung gegenüber dem Centralkomitee dazu übernommen zu haben, wurde aber auch das Gehaltsregulativ für die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes einer Revision unterzogen. Die mit Rücksicht auf die Lohnbewegung wichtigste Änderung war die, dass für die untersten Gehülfenklassen das Gehaltsmaximum mit Beibehaltung der zweijährigen Erhöhungsperiode und des Erhöhungsbetrages von Fr. 180, von Fr. 1920 auf Fr. 2100 erhöht wurde. Die Centralbahn hat in ihrem Regulativ für diese Kategorien fast durchweg jetzt noch den Ansatz von Fr. 1920. Andere auf dem Revisionswege bei diesem Anlasse vorgenommenen Verbesserungen beziehen sich auf die mittleren Dienstkategorien. Im übrigen waren sie, namentlich finanziell, weniger bedeutender Natur. Zum Teil beziehen sie sich auf höhere Stellen, welche bei der Lohnbewegung nicht in Betracht kommen, mit dieser also nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Zum Teil waren sie mehr formeller Natur (Änderungen in der Klasseneinteilung, grösstenteils in Übereinstimmung mit der Centralbahn). Infolge der Revision erhielten von den in Frage kommenden 187 Angestellten mit Gehalten bis zu Fr. 3000, mit Wirkung vom 1. Januar 1896 an, 33 Angestellte die Erhöhung von Fr. 1920 auf 2100. Für 58 erfolgte eine Erhöhung um Fr. 180 auf Grund der bisherigen Normen. 94 Angestellte haben eine Erhöhung auf 1. Januar 1896 nicht erhalten, es sind diejenigen, denen regulativgemäss die nächste Erhöhung auf 1. Januar 1897 resp. 1898 in Aussicht stand.

Was im weitern die Arbeiter (Arbeiter in den Werkstätten und beim Betriebe) betrifft, so wurde unsererseits lediglich das zugesichert, was bereits beschlossen war, nämlich dass innert den Grenzen des verwaltungsrätlich bewilligten Kredites von 50,000 Fr. für die Werkstätte-Arbeiter Lohnerhöhungen stattfinden sollen. Dabei war dem Komitee vollkommen klar, dass nicht jedem Arbeiter eine Lohnerhöhung versprochen wurde. Von einer Erhöhung der Tagelöhne auch bei den Arbeitern des Betriebes, die im Jahre 1895 auf die Höhe derjenigen bei der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen gebracht worden waren, sowie von einer prinzipiellen Änderung der Anstellungsverhältnisse der Arbeiter war nicht die Rede. Diese Feststellungen wurden

von Herrn Dr. Sourbeck in der vorerwähnten Korrespondenz ausdrücklich anerkannt. Er berief sich hierbei lediglich noch darauf (die angeführte Ergänzung), dass ihm in mündlicher Besprechung vom 21. März vom Direktionspräsidenten die „Prüfung der Angelegenheit der Arbeiter“ versprochen worden sei. Diese Prüfung sollte sich auf analoge Regelung der Lohnverhältnisse der Arbeiter im allgemeinen wie der Gehaltsverhältnisse der festangestellten (Festsetzung von Klassen, Minima und Maxima mit periodischen Erhöhungen) und möglichste Erhöhung der Löhne beziehen.

Auch die Prüfung der Lohnverhältnisse der Arbeiterschaft auf der von Herrn Dr. Sourbeck bezeichneten Grundlage blieb nicht aus. Nach dieser Richtung hatten wir uns mit den Lohnverhältnissen der Arbeiterschaft speziell infolge der Eingabe des Eisenbahnarbeitervereins des Kreises Zürich vom Juni 1896 zu befassen. Wir kamen den Wünschen des Vereins soweit möglich entgegen. Wir revidierten die bestehenden Werkstätteordnungen, dieselben in eine zusammenfassend, und brachten dem Verwaltungsrat eine feste Lohnordnung für die Werkstättearbeiter in Vorlage, welche am 3. März 1897 die Genehmigung erhielt. (Mehrausgabe per Jahr ca. Fr. 30,000.) Mit Bezug auf die Betriebsarbeiter lehnten wir die Aufstellung eines Reglements als unnötig und jedenfalls organisch mit dem Reglement für die Werkstättearbeiter nicht vereinbar ab. Dagegen nahmen wir in Aussicht, für die Löhne der Betriebsarbeiter die Minima und Maxima nach Massgabe der jetzigen Grenzen als Regel anzunehmen und das Vorrücken vom Minimum zum Maximum regelmässig in bestimmten jährlichen Erhöhungsbeträgen stattfinden zu lassen. Die (unverbindlich) in diesen Beziehungen angenommenen Normen waren folgende:

	Minimum	Maximum
	Fr.	Fr.
Arbeiter	3. 40	4. 40
Vorarbeiter	4. 40	5. 40

jährlicher Erhöhungsbetrag 10 Cts. per Tag,

wobei wohl zu bemerken ist, dass die Sonntage und freien Ruhetage den Betriebsarbeitern bei der Nordostbahn seit Jahren ebenfalls bezahlt werden.

Sowohl für die Arbeiter des Betriebes als für diejenigen der Werkstätten wurde sodann die vom 1. Januar 1896 an in Wirksamkeit gesetzte (nun auch im Werkstättereglement enthaltene) Vorschrift aufgestellt, dass sie bei Militärdienst (mit Ausschluss der Rekrutenschulen) die Hälfte des Taglohnes ausbezahlt erhalten, wenn der Dienst nicht als Unteroffizier oder Offizier oder zum Zwecke der Ausbildung zum Unteroffizier oder Offizier gemacht wird; in diesen besondern Fällen soll die Vergütung den vierten Teil des Lohnes betragen. Endlich entsprachen wir dem Gesuche des Arbeitervereins, allen Betriebsarbeitern, die gehalten sind, Dienstabzeichen (Blouse und Mütze) zu tragen, diese unentgeltlich abzugeben (Mehrausgabe per Jahr ca. Fr. 4300).

Damit hatten wir, ohne nach irgend welcher Richtung aus den Verhandlungen mit dem Centrankomitee der Eisenbahnangestellten zu einem Zugeständnisse verpflichtet zu sein, alles gethan, was nach unserer Auffassung billigerweise erwartet werden konnte.

In der Folge traten nun aber mit Bezug auf die Vollziehung der Abmachungen vom 1. März 1896 eine Reihe von Anfechtungen zu Tage, die sich vorzugsweise im Organe der organisierten Angestellten, der Schweizerischen Eisenbahnzeitung, kund gaben. Hierbei zeigte sich die eigentümliche Erscheinung, dass sich die Behauptungen der Eisenbahnzeitung über den Umfang der Abmachungen hinsichtlich der Gehaltsregulierungen successive erweiterten. Angestellte der Centralverwaltung beschwerten sich, dass nicht auch sie sämtlich mit Wirkung vom 1. Januar 1896 an den Betrag einer Gehaltsstufe erhalten haben. Nun hiess es, auch bei der Centralverwaltung und den centralen Bureaux des Betriebes sei jedem Angestellten eine Gehaltsstufe zugesichert

worden. Vom Maschinen- und Zugpersonal hatte nicht jeder zwei Gehaltsstufen erhalten; nun wurde der Verwaltung vorgeworfen, sie habe zwar jedem vor 1895 angestellten ausser etwaigen Aufrundungen zwei Gehaltsstufen versprochen, dieses Versprechen aber nicht gehalten. Andern sollten drei Stufen versprochen worden, aber nicht zugekommen sein u. s. w., während eine feste Zusicherung lediglich in dem oben dargelegten Umfange und nach Massgabe der dem Centralkomitee behändigten Gehaltsordnung für das Betriebspersonal: Auf 1. Januar 1896 findet sodann für das ganze vor dem 1. Januar 1895 eingetretene Personal das Vorücken um eine, je nach Umständen um zwei Gehaltsstufen nach Massgabe der neuen Gehaltsordnung statt, gegeben worden war. Im übrigen hatte die Direktion lediglich versprochen, das Dienstalter bei den Gehaltsregulierungen jeweilen in billiger Weise zu berücksichtigen. Am 5. Mai 1896 kam Herr Dr. Sourbeck auch mit dem Ansinnen, die Nordostbahn solle nun die von der Centralbahn infolge neuer Verhandlungen mit den Angestellten beschlossenen Nachträge zu ihrem Gehaltsreglement annehmen, was wir aber ablehnten, weil wir hierfür keine Verpflichtung übernommen hatten und eine solche Massnahme uns auch sonst damals weder geboten noch begründet erschien.

Sodann kamen Beschwerden über Massregelungen von Angestellten, welche an der Lohnbewegung teilgenommen hatten und über die Art der Einführung des sechsjährigen Anstellungsvertrages. Wir unterliessen nicht, den Vorwurf des Wortbruches, der gegen uns erhoben wurde, durch öffentliche Darlegungen in Tagesblättern zu entkräften. Die Missstimmung wurde aber von interessierter Seite fortwährend geschürt, der gegen uns angewendete Ton immer verletzender, so dass wir schliesslich dazu gelangten, die Angriffe einfach zu ignorieren, zumal ein grosser Teil der Tagespresse, welche die komplizierten Gehaltsverhältnisse weder kannte noch studieren wollte, sich die Sache dadurch recht bequem machte, dass sie den Anlass benutzte, ihrer Voreingenommenheit gegen die Nordostbahn und ihrer Behörden Ausdruck zu geben. Fernerer persönlicher Verkehr mit dem Centralkomitee wurde uns einfach verunmöglicht; eine Besprechung, die dasselbe über das Formular des sechsjährigen Anstellungsvertrages in jüngster Zeit mit uns haben wollte, wurde aus diesem Grunde neben materiellen Gründen — der Verwaltungsrat hatte das Formular des Anstellungsvertrages endgültig festgestellt — von uns abgelehnt. Darauf neuer Kriegsruf, Veranstaltung der Versammlung vom 28. Februar und Eingabe des Centralkomitee zu Händen des Verwaltungsrates vom 2. März. 1897.

Wir halten es nun auch hier für das Richtigste, die verschiedenen Begehren dieser Eingabe Punkt für Punkt des nähern zu betrachten.

1. Es soll der Anstellungsvertrag, wie er am 29. Februar 1896 an der Konferenz in Bern festgestellt wurde, unverändert angenommen werden. Den Wortlaut der bezüglichen Berner Vereinbarung teilen wir Ihnen nachstehend mit:

Art. 1.

Dieser Vertrag wird auf eine Dauer von je 6 Jahren abgeschlossen; die Wiederwahl findet je 6 Monate vor Ablauf der Amtsdauer statt. Derselbe kann jedoch aus wichtigen Gründen im Sinne des Art. 346 O. R. auch während der Amtsdauer auf zwei Monate gekündigt oder durch sofortige Entlassung aufgelöst werden; als wichtige Gründe gelten insbesondere schwere Dienstvergehen, fortgesetzte Nachlässigkeiten im Dienste oder nachgewiesene Dienstuntauglichkeit.

Als schwere Dienstvergehen werden namentlich betrachtet: Unredlichkeit im Dienste, Widersetzlichkeit gegen Vorgesetzte, Trunkenheit im Dienst und Ungebührlichkeiten gegen das Publikum.

Als fortgesetzte Nachlässigkeit im Dienste werden namentlich betrachtet wiederholtes unentschuldigtes Wegbleiben vom Dienste und fortgesetzte Missachtung der Dienstvorschriften.

Die Dienstuntauglichkeit kann auf geistiger oder körperlicher Unfähigkeit beruhen; als dienstuntauglich können insbesondere auch die Beamten entlassen werden, welche den Anforderungen der von der Bundesbehörde genehmigten Vorschriften über die Belehrung und die periodischen Prüfungen des Betriebspersonals vom 1. Mai 1895 nicht entsprechen.

Art. 2.

Dem Beamten steht der Austritt aus dem Dienste jederzeit auf dreimonatliche Kündigung zu.

Art. 3.

Streitigkeiten über das Dienstverhältnis mit Inbegriff derjenigen über erfolgte Dienstkündigung oder Dienstentlassung unterliegen dem Entscheide der Gerichte des Sitzes der Gesellschaft.

Das Centralkomitee, resp. Herr Dr. Sourbeck, beanstandete nun zweierlei: Die Ergänzung des Wortlautes von Abs. 1 und 2 in Art. 1 und die Weglassung von Art. 3 in dem am 19. November 1896 verwaltungsrätlich genehmigten Formular des Anstellungsvertrages. Herr Dr. Sourbeck stiess sich zunächst nur an der erwähnten Ergänzung und wollte darüber, wie bereits angeführt, eine mündliche Besprechung veranlassen. Auf ein bezügliches Schreiben vom 18. Januar d. J., dem Sie die fraglichen Ergänzungen entnehmen wollen, antworteten wir ihm am 25. gl. Mts. wörtlich folgendes:

„Auf Ihre Zuschrift vom 18. ds. Mts. erlauben wir uns, Ihnen zu erwidern, dass wir die angeregte Besprechung nicht für nötig halten, da wir einen ernsthaften Grund für die Behauptung, es stehe Art. 3 unseres Formulars für den sechsjährigen Anstellungsvertrag nicht im Einklang mit dem Texte der Vereinbarung in Bern und folglich mit dem Abkommen vom 1. März mit uns, nicht finden können.

Der Text der Vereinbarung in Bern führt als Beispiele von Gründen (wichtige Gründe im Sinne von Art. 346 O. R.), welche die Bahnverwaltung berechtigen, einen Angestellten sofort zu entlassen, oder den Dienst auf zwei Monate zu künden, an: Schwere Dienstvergehen, fortgesetzte Nachlässigkeit im Dienste, oder nachgewiesene Dienstuntauglichkeit. Diese Beispiele haben wir, um klare Situation zu schaffen, lediglich um die nächstliegenden, die vernünftigerweise von jedem rechtlich denkenden Angestellten als zutreffend anerkannt werden müssen, vermehrt, indem wir mit verwaltungsrätlicher Genehmigung beifügten: unsittliche Handlungen, gerichtliche Verurteilung, Verlust des Aktivbürgerrechtes, fruchtlose Verpfändung oder Konkurs.

Sodann fehlte im Texte der Berner Vereinbarung unter den Beispielen, die „als schwere Dienstvergehen“ zu betrachten sind, die Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch grobe Fahrlässigkeit im Sinne des Bundesstrafrechtes. Es hätte diese in erster Linie hervorgehoben werden sollen. Wir haben uns deshalb, ebenfalls mit verwaltungsrätlicher Genehmigung, erlaubt, auch dieses Beispiel noch einzuschalten, damit nicht gerade hinsichtlich solcher sehr wichtiger Fälle bei Angestellten eine laxer Auffassung Platz greife.

Unsere Berechtigung zu diesen Ergänzungen, welche dem vereinbarten Prinzipie nicht im geringsten Einhalt thun, ist ganz unanfechtbar.

Im übrigen stimmt der Wortlaut des Art. 3 unseres Formulars mit Art. 1 der Berner Vereinbarung vollständig überein, und die Art und Weise, wie wir den Art. 3 bisher gehandhabt haben und auch inskünftig anwenden werden, wird zweifellos jede Befürchtung seitens der Angestellten in dieser Richtung ausschliessen.“

Bei der Centralbahn finden sich ganz ähnliche, den Text der Berner Vereinbarung ergänzende Vorschriften in den „Gemeinsamen Bestimmungen für sämtliche Beamte“, welche einen integrierenden Bestandteil des Anstellungsvertrages bilden.

Wir halten die in dieser Erwiderung kundgegebenen Anschauungen heute noch für begründet und vollkommen gerechtfertigt. Die Berner Vereinbarung war lückenhaft.

Was sodann die Weglassung des Art. 3 betrifft, die erst später beanstandet wurde, so war unerfindlich, inwiefern aus derselben, speziell unseren Angestellten, ein Nachteil erwachsen könnte. Wir verweisen diesfalls auf unser Cirkular an die Angestellten vom 6. Februar d. J., das folgendermassen lautet:

„Wie wir vernehmen, haben einige Angestellte daran Anstoss genommen, dass in unserm Formular für den sechsjährigen Anstellungsvertrag die letzte Bestimmung der am 29. Februar 1896 in Bern über den Anstellungsvertrag getroffenen Vereinbarung nicht aufgenommen wurde.

Diese Bestimmung lautet:

„Streitigkeiten über das Dienstverhältniss, mit Inbegriff derjenigen über erfolgte Dienstkündigung oder Dienstentlassung, unterliegen dem Entscheide der Gerichte des Sitzes der Gesellschaft.“

Wie aus dieser Bestimmung hervorgeht und übrigens selbstverständlich ist, hatte man hiebei Fälle im Auge, wo ein Angestellter Veranlassung nehmen sollte, hinsichtlich seiner Rechte aus dem Dienstvertrage die Gesellschaft zu belangen. Es giebt dem Angestellten die Klausel also nur das schon gesetzlich bestehende Recht, die Gesellschaft an ihrem Sitze zu verklagen, indem sie gleichzeitig einen andern Gerichtsstand ausschliesst.

Nun hat aber die Nordostbahn in allen Kantonen, welche von ihren Linien durchzogen werden, Rechtsdomizil; sie kann also in allen diesen Kantonen verklagt werden. Hätten wir jene Klausel in den Dienstvertrag aufgenommen, so hätten wir die ausserhalb des Kantons Zürich wohnenden Angestellten der ihnen zustehenden Freiheit in der Wahl des Gerichtsstandes beraubt. Das wollten wir nicht thun, sondern wir haben den Angestellten, welche in einem andern von Linien der Nordostbahn berührten Kanton als Zürich domiliziert sind, die Wahl gelassen, die Gesellschaft entweder an deren Sitz (in Zürich) oder an deren Rechtsdomizil in dem betreffenden Kanton zu belangen. Nur die Angestellten im Kanton Zürich sind ausschliesslich auf den Gerichtsstand in Zürich angewiesen.

Die Aufnahme jener Klausel hätte also für keinen Nordostbahnangestellten eine Errungenschaft, für viele aber eine Benachteiligung bedeutet.“

2. Es soll das gesamte Personal mit Ausnahme der im Jahr 1895 neu Eingetretenen mit Wirkung auf 1. Januar 1896 um eine Gehaltsstufe aufgebessert werden. Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Kondukteurs, sollen um zwei Stufen vorrücken. Angestellte, die seit 20 Jahren im Dienste der Nordostbahn — mit Vertrag — stehen, rücken ebenfalls um zwei Stufen vor. Leute mit 30 Dienstjahren um drei Gehaltsstufen.

Nach dem oben Ausgeführten ging dieses Begehren über die Abmachungen hinaus. Vor allem fielen die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes ganz ausser Betracht, weil auf diese, wie bereits angeführt, die Abmachung sich überhaupt nicht bezog. Was diesen gegenüber gethan wurde, war allerdings den Angestellten mit Cirkular vom 25. Februar 1896 teilweise in Aussicht gestellt worden, eine bezügliche vertragliche Verbindlichkeit wurde aber gegenüber dem Centalkomitee nicht eingegangen, und es geschah dann in der Folge mehr als erwartet werden konnte, wenn man sich einfach auf den Boden des Regulativs der Centralbahn gestellt hätte. Im übrigen ist folgendes zu bemerken: Es wurde allerdings zugesichert, dass alle Angestellten, welche länger als seit 1. Januar 1895 im Dienste stehen, ausser den allfällig nötigen Aufrundungen, um diese Gehalte dem Schema anzupassen, den Betrag einer schemagemässen Erhöhungsstufe erhalten sollen. Ferner wurde zugesichert, dass Angestellten, die zwanzig Dienstjahre haben, noch eine Stufe mehr zukommen solle; selbstverständlich konnte aber keiner mehr als das schemagemässe Maximum erhalten. Alles, was nun weiter seitens der organisierten Angestellten begehrt wurde, ging über die Abmachung hinaus. Die Direktion übernahm keine weitere Verpflichtung, als dass sie im übrigen nach Massgabe aller in Betracht kommenden Verhältnisse, insbesondere des Dienstalters und des Ortes der Stationierung vorgehen werde, wobei

allerdings in Aussicht gestellt wurde, das Lokomotiv- und Zugspersonal besonders zu berücksichtigen, in der Weise, dass es, soweit angezeigt, je nach Umständen 2 und 3 Stufen erhalten solle. In ähnlicher Weise wurden aber auch die Angestellten anderer Dienstkategorien berücksichtigt. Demgemäss erhielten von dem in Betracht kommenden Personal :

	1 Stufe	2 Stufen	3 Stufen	4 Stufen	Aufrundungen allein, die aber meistens grösser als eine Stufe waren	Ohne Erhöhung	Total
A. Bahnaufsichtspersonal	205	140	9	—	—	18* <small>* 1 Maximum 17 seit 1895/96 angestellt</small>	372
B. Stationspersonal	761	340	14	—	180	105* <small>* 13 Maximum 92 seit 1895/96 angestellt</small>	1400
C. Zugspersonal	125	118	63	12	142	1* <small>* krank</small>	461
D. Maschinenpersonal u. Visiteure	233	94	5	—	25	34* <small>* 1 pensioniert 1 entlassen 32 seit 1896 angestellt</small>	391
Total	1324	692	91	12	347	158	2624

Von dem mit stufenweiser Erhöhung bedachten Personal erhielten ausserdem Aufrundungen :

Bahnaufsichtspersonal	20 Mann
Stationspersonal	581 „
Zugspersonal	78 „
Maschinenpersonal und Visiteure	148 „
	<hr/>
	827 Mann

Im Einklang mit der Einführungsvorschrift in § 2 Ziff. 4 litt. b zu der Gehaltsordnung für das Betriebspersonal, welche der Abordnung des Centralkomitee am 1. März 1896 vorlag und in der fraglichen Richtung mit der entsprechenden der Centralbahn übereinstimmt, wurden bei Bemessung der in Rechnung zu ziehenden Dienstjahre die Dienstjahre in der Stellung, welche die betreffenden am 1. Januar 1895 inne hatten, angerechnet. Solche, die nach dem 1. Januar 1895 in eine höhere Stelle befördert wurden, wurden als neu Eingetretene behandelt und fielen demgemäss unter litt. a in Z. 4 der allgemeinen Einföhrungsbestimmungen. Es heisst nämlich unter litt. b:

„Das vor dem 1. Januar 1895 eingetretene Personal wird von der Direktion nach Massgabe der vom 31. Dezember 1895 ab gültigen Gehalte und Funktionen in diejenige Stufe einer Gehaltsklasse eingestellt, deren Ansatz den seinem damaligen Gehalte nächstkommenden höheren Betrag ausweist. Auf 1. Januar 1896 findet sodann“ etc.

Dieses Prinzip wurde indessen nicht streng durchgeführt, sondern es wurden zum Teil auch solche gleich gehalten, die vor 1895 eine Stelle niederer Ordnung inne hatten und demgemäss als nach 1. Januar 1895 Eingetretene zu betrachten wären, gegenüber denen aber ausnahmsweise günstigere Behandlung aus besondern Gründen, wie z. B. namentlich Stationierung an Orten mit teurerem Lebensunterhalt (Zürich, Winterthur), wo nicht durch die Klasseneinteilung an sich schon diesem Momente ausreichend Rechnung getragen war, gerechtfertigt erschien.

Überhaupt wurde überall darauf Bedacht genommen, eine billige Ordnung der Verhältnisse herbeizuföhren und wo bei der Vollziehung Irrtümer und Härten vorkamen, diese zu beseitigen. Als sich herausstellte, dass

innerhalb des vom Verwaltungsrate für die fest Angestellten bewilligten Kredites beim Stationspersonal die Annahme des Schema der Centralbahn nicht möglich war, ohne die vom Gehalt in Abzug kommenden Wohnungswerte der Dienstwohnungen über das bisherige, allerdings sehr bescheidene Mass hinaus ebenfalls auf die Höhe der Wertungen der Centralbahn zu steigern, wurde beim Verwaltungsrate, um die daherigen Härten zu vermeiden, ein Nachtragskredit von Fr. 20,000 bis Fr. 25,000 nachgesucht, ausreichend, die Beibehaltung der bisherigen Wohnungswerte zu ermöglichen. Dieser Kredit wurde bewilligt, worauf sofort die bereits erhöhten Wohnungswerte wieder herabgesetzt wurden. Auch die in der Folge entdeckte Inkorrektheit wurde beseitigt, dass bei den Bahnwärtern und Weichenwärtern gewisse Zulagen (Alters-, Überstundenzulagen) gestrichen wurden, ohne dafür bei Einstellung in die neue Gehaltsordnung unbeschadet der Aufbesserungen in normalen Gehaltsstufen durch entsprechende Bestimmung des als Basis zu nehmenden festen Gehaltes oder sonstige geeignete Massnahmen Ersatz zu bieten. Einer Anzahl Bahnwärter, die bereits 20 Jahre im Dienste waren, denen aber anfänglich nur eine Erhöhungsstufe verabfolgt worden war, wurde auf ihre Reklamation hin bei jenem Anlasse auch noch eine zweite nachgewährt.

Andererseits erlaubten sich aber unsere Dienstscheffs bei Durchführung des Zugeständnisses, dass das vor 1895 angestellte Personal ausser der etwa notwendigen Aufrundung zur schemamässigen Stufe, den Betrag einer Gehaltsstufe und Angestellte mit 20 Dienstjahren ausserdem noch eine zweite Stufe erhalten sollten, in einzelnen Fällen auch eine gewisse Freiheit, wo die persönlichen, örtlichen und dienstlichen Verhältnisse dies namentlich aus dem Grunde wünschenswert erscheinen liessen, um anderen Angestellten nicht Anlass zu Klagen über ausnahmsweise Begünstigungen einzelner zu geben und um die mit der Einführung eines starren Gehaltsschemas immer verbundenen Härten und Ungleichheiten nach und nach auszugleichen.

In dieser Beziehung ergab eine genaue Revision der über die Gehaltsregulierung angefertigten Verzeichnisse folgendes:

- a) Einer Anzahl (148) Angestellten (Zugspersonal und Stationspersonal), die in der Hauptsache in den Jahren 1893 und 1894 eingetreten sind, wurden am 1. Januar 1896 Gehaltserhöhungen von je Fr. 60 bis 120 (Fr. 120 bildet die überwiegende Mehrzahl) ausgerichtet, die Betreffenden dadurch aber nur auf das Minimum des neuen Gehaltsschema gebracht. Hier könnte man darüber streiten, ob die Fr. 120 bzw. Fr. 60 nur „Aufrundung zur schemagemässen Stufe“ seien und dazu noch eine eigentliche neue Gehaltsstufe hätte bezahlt werden sollen. Wird die Frage bejaht, so hätten hier Fr. 7422 mehr ausgerichtet werden sollen. Die Stufenbeträge bei den betreffenden Dienstkategorien betragen schemagemäss aber nur Fr. 36 und 45 (bei den Weichenwärtern) und Fr. 60 (bei den Kondukteuren und Bremsern). Die gewährten Erhöhungen von Fr. 60 und 120 sind also eigentlich keine „Aufrundungen“, sondern „Stufen“.

In 81 von diesen 148 Fällen haben wir mit Wirkung vom 1. Januar 1897 an noch eine Gehaltsstufe zugelegt, um auch im zweifelhaften Falle unserer Verpflichtung nachzukommen. Diese Erhöhungen betragen Fr. 4412.

- b) Bei einer Anzahl Angestellten, welche Ende 1895 20 Jahre im Dienste gestanden sind, konnte man in guten Treuen darüber streiten, ob sie neben der „Aufrundung“ und einer Stufe Gehaltserhöhung auch die für 20-jährige Dienstzeit als Regel gewährte zweite Stufe erhalten haben und, wenn nicht, ob dies mit Recht oder Unrecht geschehen sei. Bei den meisten dieser Bediensteten betrug eben schon die Aufrundung mehr als eine, meistens nahezu zwei Stufen. Einige bezogen auch schon einen Gehalt von über Fr. 2500; andere waren altershalber nicht mehr leistungsfähig, so dass sie nach Regulativ überhaupt keinen Anspruch auf die Gehaltserhöhungsstufe hatten. Möglich aber auch, dass der eine oder andere von diesen wenigen Angestellten ohne triftigen Grund die etwa noch

fehlende Stufe, die in den meisten Fällen Fr. 36 betrug, aus dem Grunde nicht erhalten hat, weil die Dienstchefs, welche die Gehaltsverzeichnisse erstellten, teils infolge unrichtiger Interpretation der Einführungsbestimmungen zur Gehaltsordnung, teils infolge unrichtiger Auffassung der von der Direktion mündlich gegebenen Instruktion ihn aus Irrtum übergangen oder seine individuellen Verhältnisse (Ernennungsdatum, Stellung etc.) versehentlich unrichtig beurteilten. Die Zahl dieser Angestellten war 65 (60 Stationsangestellte, 3 Lokomotivführer und 2 Visiteure) oder 133 (128 Stationsangestellte, 3 Lokomotivführer und 2 Visiteure), je nachdem man die 20 Dienstjahre in der gegenwärtigen Dienststellung, oder seit Eintritt bei der Nordostbahn überhaupt zählt; die letztere Berechnungsart haben wir niemals anerkannt. Der Betrag dieser mit Recht oder Unrecht nicht verabfolgten Stufe für alle jene 65 Leute betrug alles in allem Fr. 3300 und wenn man, was wir als durchaus unzulässig erklären müssen, 133 Angestellte rechnen würde, Fr. 8415.

Der springende Punkt in all diesen zweifelhaften Fällen ist der, dass keiner von diesen Angestellten sich mit einer Bittschrift, oder einer Beschwerde über unrichtige Behandlung seiner individuellen Gehaltsverhältnisse an die Direktion gewandt hat.

Es ist ganz selbstverständlich, dass die Direktion bei Bekanntwerden irgend eines zweifelhaften Falles die Angelegenheit wiederholt und wohlwollend untersucht hätte, und wir müssen ganz bestimmt gegen den Vorwurf Protest erheben, es habe die Direktion wegen der Bagatelle dieser wenigen tausend Franken absichtlich nur das Geringste des Versprochenen nicht gehalten oder nicht halten wollen.

Angenommen nun aber auch, man käme in den zweifelhaften Fällen sub *a* und *b* durch eine schablonenmässige, buchstäbliche und pedantische Auslegung unserer Zusagen zu dem Schlusse, es sei in diesen relativ wenigen Fällen von uns doch etwas zu wenig geschehen, so würde die Anlegung des gleichen strengen Massstabes in weit zahlreichern andern Fällen zeigen, dass wir viele Tausende von Franken als Gehaltserhöhungen an das Maschinen-, Zugs- und Stationspersonal ausgerichtet haben, die wir zu zahlen gar nicht verpflichtet waren.

Eine sehr grosse Zahl von Lokomotivführern, Heizern, Zugführern, Kondukteuren, Bremsern und Stationsangestellten haben nämlich ausser der sogenannten „Aufrundung“ und „einer Stufe“ noch eine zweite und dritte, ja vierte Stufe erhalten, obwohl sie nicht 20, sondern öfters nur wenige Jahre im Dienste standen, und zwar haben speziell zu viel erhalten:

30 Lokomotivführer	Fr. 3600
46 Lokomotivheizer	„ 2760
8 Wagensvisiteure	„ 900
64 Zugführer	„ 6305
112 Kondukteure	„ 8700
12 Bremsen	„ 720
<hr/> 272 Mann	<hr/> Fr. 22,985

Wir bezahlten also 272 Angestellten des Traktions- und Zugsdienstes Fr. 22,985 mehr, als wir in den Verhandlungen mit dem Centralkomitee und in den Einführungsbestimmungen zur Gehaltsordnung versprochen hatten. Ebenso liessen wir einer grossen Anzahl Angestellten des Stationsdienstes weit über die Abmachungen mit dem Centralkomitee hinausgehende Aufbesserungen zukommen. Das dieser Angestelltenkategorie zu viel bezahlte beträgt ca. 7000 Fr.

Wenn man uns also mit einer wortklauberischen Auslegung der Vereinbarungen den Vorwurf machen wollte, wir seien pro 1896 mit Fr. 7422 (lit. *a*) + Fr. 3300 (lit. *b*) = Fr. 10,722 bzw. Fr. 7422 (lit. *a*) +

Fr. 8415 (lit. *b*) = Fr. 15,837 im Rückstande geblieben, so steht dem gegenüber, dass wir ca. 30,000 Fr. zu viel bezahlt haben.

3. Die Einteilung in die Stufen soll unter billiger Berücksichtigung des Dienstalters unter Aufrundung, soweit nötig ist, in loyaler Weise geschehen, ebenso die Einreihung in die Klassen.

Es ist dies nach Massgabe der grundlegenden Vereinbarungen geschehen.

4. Das Gehaltsschema der Centralbahn soll als Richtschnur dienen.

a) In Betreff der Minimal- und Maximalzahlen soll das Schema der Centralbahn gelten — samt Nachträgen — soweit dasselbe günstiger ist, als dasjenige der Nordostbahn; wo das letztere günstiger ist, soll es in Kraft bleiben.

b) Es sollen nicht mehr Klassen aufgeführt werden, als bei der Schweizerischen Centralbahn, auch sollen die Einführungsbestimmungen zur Gehaltsordnung derjenigen der Centralbahn gleichlautend sein, wobei namentlich zu betonen ist, dass bei normalen Leistungen die Aufbesserungen regelmässig alle zwei Jahre zu erfolgen haben. Das Personal der beiden Bahnhöfe Zürich und Winterthur ist bei der Einreihung in die Klassen besonders zu berücksichtigen.

c) Die Aufbesserungen, welche gemäss obigen Versprechungen im Jahre 1896 hätten erfolgen sollen, aber nicht erfolgt sind, sind unverzüglich nachzuholen. Das im Jahre 1895 neu eingetretene Personal soll pro 1897 seine erste etatmässige Aufbesserung erhalten.

d) Die Gehaltsordnung gilt vom 1. Januar 1896 an, so dass die erste regelmässige Aufbesserung, abgesehen von der für 1896 stipulierten, auf 1. Januar 1898 zu erfolgen hat.

Mit Bezug auf das allgemeine Begehren: „Das Gehaltsschema der Centralbahn soll als Richtschnur dienen“, ist nur zu bemerken, dass dies geschehen ist, soweit es sich um die Betriebsangestellten im engeren Sinne handelt. Wie bereits ausgeführt, bezog sich die bezügliche Abmachung nicht auf die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes, weil dazu keine Veranlassung war, d. h. diese Angestellten bereits ebenso günstig oder besser standen. Wir hätten aber eventuell natürlich nichts dagegen einzuwenden gehabt, die für die Gesellschaft finanziell vorteilhaftere Gehaltsordnung der Centralbahn für die an der Lohnbewegung beteiligten Angestellten der genannten Abteilungen anzunehmen, falls es diese wirklich wünschten. Zu bemerken ist hier sodann lediglich noch, dass in das Reglement der Nordostbahn die Depotchefs und ihre Gehülfen (Maschinendepots), der Wagenmeister und seine Gehülfen, sowie die Lokomotivkontrolleure nicht einbezogen waren, während die Centralbahn die analogen Stellen einbezieht. Hier handelte es sich aber grösstenteils um Angestellte mit über Fr. 3000 Gehalt, die von der Lohnbewegung ausgeschlossen waren und die mit Zuzug ihrer Nebenbezüge ungefähr salarirt sind, wie bei der Centralbahn. Im übrigen waren uns über diese Abweichungen seitens des beteiligten Personals keinerlei Beanstandungen bekannt.

Zu Begehren *a*: Das Gehaltsschema der Nordostbahn für die Betriebsangestellten stimmte, abgesehen von den centralen Bureaux, die ausser Betracht zu fallen hatten, im allgemeinen mit demjenigen der Centralbahn, wie es am 1. März 1896 vorlag, überein. Soweit im einzelnen Abweichungen bestanden, waren sie durch Unterschiede in der Organisation und in den sonstigen eigentümlichen Verhältnissen der beidseitigen Verwaltungen bedingt. Überall, wo solche Unterschiede nicht notwendig einwirkten, wurde in der Hauptsache einfach das Schema der Centralbahn kopiert. Wir werden hierauf bei *b* noch näher einzutreten haben.

Die von der Centralbahn zugestandenen Nachträge sind in der Hauptsache auf nachträgliche Verhandlungen des Personals mit der Verwaltung zurückzuführen, bezüglich welcher wir keinerlei Verpflichtung übernahmen. Es sind drei Nachträge, wovon der zweite, d. d. 31. März 1896, der wichtigste ist. Die Änderungen bestehen in

Besserstellungen, sei es durch Erhöhung der Maxima oder Reduktion der Zahl der Erhöhungsperioden unter Steigerung der Erhöhungsbeträge, wogegen da und dort (bei den Lokomotivführern z. B.) das Minimum etwas reduziert ist.

Der erste Nachtrag, d. d. 12. Februar 1897, Einreihung von Dienstkategorien in das Schema, für die bisher nur Anstellung im Taggeld bestand, fiel ausser Betracht, weil es sich dort um Leute handelte, die bei der Nordostbahn schon in fester Anstellung waren und im Schema auch berücksichtigt sind und zwar mit höhern Gehalten und mit gleichen Erhöhungsstufen. Ebenso fiel der dritte Nachtrag ausser Betracht, weil es sich dort um einen Angestellten der allgemeinen Verwaltung handelte, der übrigens bei der Nordostbahn mit der gleichen Bezeichnung nicht vorkam.

Zu Begehren *b*: Soweit es in den Verhältnissen begründet schien, nahm man die gleiche Klassenzahl an. Dies überall zu thun, dazu hatten wir keine Verpflichtung übernommen, um unleidliche Konsequenzen zu vermeiden.

Eine grössere Klassenzahl bestand bei der Nordostbahn für die Stationsvorstände, indem die erste Klasse, welche die Bahnbezirksvorstände enthielt, in Unterabteilungen *a* und *b* ausgeschieden war, wovon Abteilung *a* der ersten Klasse der Centralbahn entspricht. Die Centralbahn subsumiert unter diese Klasse die Vorstände aller Stationen von grösserer Bedeutung. Das Institut der Bahnbezirke hat sie nicht, kennt also auch keine Bahnbezirksvorstände. Nun war aber bei der Nordostbahn eine gegebene Sache, die Bahnbezirksvorstände (abgesehen von den Bahnhofinspektoren, welche im Schema überhaupt nicht figurieren) der ersten Klasse einzuverleiben. Die Bedeutung der Stationen, denen diese Vorstände speziell vorstehen, ist aber eine verschiedene, so dass es uns absolut nicht gerechtfertigt erschien, alle gleichzuhalten. Man hat daher zwischen den wichtigeren und weniger wichtigen Stationen, denen Bahnbezirksvorstände vorstehen, unterschieden und die Vorstände der letzteren Kategorien in einer Klasse *b* zusammengefasst. In Klasse *a* figurirten die Bahnbezirksvorstände in Baden, Frauenfeld, Rothkreuz, Wädenswil und Bülach, in Klasse *b* diejenigen in Etzweilen, Koblenz, Meilen und Pfäffikon (Kt. Zürich).

Sodann bestand im Schema der Nordostbahn noch eine besondere Klasse der Wärtervorstände (Vorstände der unbedeutendsten Stationen), eine Kategorie, die bei der Centralbahn überhaupt nicht existiert, weil dort Stationen ähnlicher untergeordneter Gattung nicht vorhanden sind.

In ganz ähnlicher Weise, d. h. veranlasst durch die zahlreicheren Abstufungen in der Wichtigkeit der Stellung auf dem bedeutend grössern Netze der Nordostbahn sind die übrigen Klassenvermehrungen entstanden: Ausscheidung der II. Klasse der Einnehmer und der Gepäckexpedienten in Unterabteilungen *a* und *b*, der Chefs der Güterexpeditionen in vier Klassen und der Visiteure in zwei Klassen.

Mit dem Begehren, dass die Einführungsbestimmungen die gleichen sein sollen, wie bei der Centralbahn, setzten sich die Petenten mit sich selber in Widerspruch, wenn sie anderseits verlangten, dass, soweit die Gehaltsordnung der Nordostbahn günstiger sei, als diejenige der Centralbahn, jene aufrecht zu erhalten sei. Die Einführungsbestimmungen der Nordostbahn waren nämlich für das vor 1895 angestellte Personal bedeutend günstiger, im übrigen entweder gleich oder für die Lohnbewegung unerheblich, weil Gehalte über Fr. 3000 betreffend. Was die Übergangsbestimmung für das vor 1895 eingetretene Personal betrifft, so setzte diejenige der Nordostbahn die diesem Personal zukommenden Aufbesserungen gerade um ein Jahr früher an, als diejenige der Centralbahn.

Dass die Aufbesserungen regelmässig alle zwei Jahre zu erfolgen haben, war, wie bei der Centralbahn, ausdrücklich vorgesehen.

Das Personal der Bahnhöfe Zürich und Winterthur war selbstverständlich mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse bei der Klasseneinteilung besonders berücksichtigt worden, wie schon aus dem oben gesagten hervorgeht.

Zu Begehren *c*: Dem ersten Verlangen war zu entsprechen, soweit die Revision der Aufbesserungen nach obigen Darlegungen Anlass geben konnte.

Was das zweite Verlangen betrifft, so hatte das im Jahre 1895 neu eingetretene Personal gemäss der Einführungsbestimmung in § 2 Z. 4, lit. *a*, die vollständig von der Centralbahn herübergenommen worden war, Anspruch auf Anpassung an das Schema durch Aufrundung vom 1. Januar 1897 an, soweit die Gehalte nicht schon mit dem Schema übereinstimmten. Die erste reguläre Aufbesserung hatten sie wie bei der Centralbahn dagegen erst auf 1. Januar 1898 zu gewärtigen.

Hinsichtlich der Anpassung an das Schema war nun aber die Direktion thatsächlich weiter gegangen, als sie nach der erwähnten Bestimmung verpflichtet gewesen wäre, indem die für 1897 vorgesehenen Aufrundungen schon auf 1. Januar 1896 vorgenommen wurden.

Begehren *d* war gegenstandslos, weil diese Vorschrift bereits bestand.

5. Die Arbeiter sollen in Bezug auf Aufbesserung und regelmässige Lohnzulagen analog den Angestellten behandelt werden.

Wir haben bereits dargethan, dass von uns nach dieser Richtung keinerlei Verpflichtung eingegangen worden war, dass wir aber nichtsdestoweniger bereits entgegengekommen waren, indem wir für die Arbeiter in den Werkstätten eine feste Lohnordnung einführten, die derjenigen der Centralbahn im ganzen nicht nachstand.

Was die Lohnverhältnisse der ständigen Betriebsarbeiter betrifft, so waren die Lohnverhältnisse bei uns ebenfalls auf der Höhe derjenigen der Centralbahn. Die Centralbahn hat als Minimallohn Fr. 3. —, die Nordostbahn hatte 3.40, als Maximallohn hatte die Nordostbahn Fr. 4.40, die Centralbahn bis 4.50, meist aber weniger. Durchschnittserhöhung per Jahr beiderseits 10 Cts. per Tag.

6. Wegen Teilnahme an der Lohnbewegung soll keine Massregelung irgendwelcher Art stattfinden dürfen.

Auch in dieser Hinsicht wurde uns mit Unrecht Verletzung des Versprechens vorgeworfen. Schon im Juni 1896 erklärten wir in der Presse: Wenn Massregelungen stattgefunden haben, so stehen sie mit der Lohnbewegung entweder in gar keinem Zusammenhang oder nur insofern, als dieselbe leider bei einem Teile des Personals zeitweise eine Lockerung der Disziplin zur Folge gehabt hat. In auffälliger Weise häuften sich eine Zeit lang die Klagen aus dem Publikum. Es ist selbstverständlich, dass wir im Interesse der Betriebssicherheit und angemessenen Behandlung des Publikums alle Mittel ergreifen mussten, um solchen Übelständen abzuhelpfen.

Wie bereits angeführt, wollte der Verwaltungsrat zuerst auf Grund eines Berichtes der Direktion den Konflikt genauer untersuchen, weshalb er den Forderungen des Personals im Schreiben vom 2. März nicht ohne weiteres entsprechen konnte, sondern uns beauftragte, dem Eisenbahndepartement zu Handen der Petenten auf das erwähnte Schreiben zunächst lediglich von der beabsichtigten Untersuchung durch eine Spezialkommission und der Vertagung der Sache auf den 27. März, event. 3. April zur Beratung im Verwaltungsrate Kenntnis zu geben. Damit begnügte sich aber die Vertretung des Personals nicht. Der Verwaltungsrat wurde am 8. durch ein an den Verwaltungsratspräsidenten gerichtetes Telegramm von der Führerschaft der Angestellten aufgefordert, mit Ja oder Nein zu erklären, ob er die Forderungen des Personals annehme oder nicht, und als darauf der Herr Verwaltungsratspräsident neuerdings auf die Behandlung der Sache im Verwaltungsrate verwies, schritt der grösste Teil des Personals, einschliesslich Arbeiter, am 12. März mit Beginn des Tages zum Ausstand, so dass der Betrieb gänzlich eingestellt werden musste. Als bis gegen Mittag eine Verfügung des Bundesrates, der sich (in Abweichung von seiner im Februar 1896 bei dem damals drohenden Streik in Aussicht gestellten Haltung) nicht für befugt hielt, von sich aus ohne weiteres Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes zu treffen, ausblieb, ersuchten wir das Eisenbahndepartement, zwischen uns und dem Personal das Schiedsrichteramt zu übernehmen. Es sagte dies zu, und Herr Bundesrat Zemp, Vorsteher des Departements, trat zu diesem Zwecke am 12. abends in Begleit der Herren Bundesrat

Müller und Bundesanwalt Scherb mit den Parteien in Unterhandlung. Die Vertretung des Personals hatte inzwischen seine Forderungen noch gesteigert, insbesondere verlangte es den Rücktritt zweier Mitglieder der Direktion und eines Abteilungsvorstandes. Ferner wollte es die Wiederzulassung der Dienstkautionsleistung durch Bürgschaft, die die Direktion für die Zukunft bei Neuanstellungen in der Meinung ausschliessen wollte, dass nur noch Kauttionen in bar angenommen werden; mit dieser Bestimmung war aber eine wesentliche Reduktion der Kauttionsbeträge Hand in Hand gegangen. Sodann verlangte es eine Revision der Stationseinteilung durch Versetzung von Stationen von niedereren in höhere Klassen. Um dem unhaltbaren Zustande so bald als möglich ein Ende zu machen und ein erquicklicheres Verhältnis mit den Angestellten herbeizuführen, kamen wir soweit als möglich entgegen. Die verlangten Abberufungen aber wurden von dem mitwirkenden Präsidenten des Verwaltungsrates des bestmöglichten abgelehnt. Der schon am 11. telegraphisch auf Samstag Vormittag, den 13., einberufene Verwaltungsrat, dem die Angelegenheit unverzüglich vorgelegt wurde, billigte das bisherige Vorgehen des Verwaltungsratspräsidenten und der Direktion und ermächtigte auf Grund desselben zum Abschluss eines Schiedsvertrages, der am Nachmittag zufolge der Vermittlung der bundesrätlichen Abordnung folgendermassen abgeschlossen wurde:

1. Die Parteien übertragen die endgültige Entscheidung über die Streitigkeiten, welche zum Ausstand geführt haben, dem Vorsteher des eidgenössischen Eisenbahndepartements, Herrn Bundesrat Zemp, und erklären, sich dem Entscheide desselben in allen Teilen unbedingt unterziehen zu wollen.
2. Der Dienst wird sofort wieder aufgenommen.

Gegen 6 Uhr gleichen Tages konnte der Betrieb teilweise und am 14. vollständig wieder aufgenommen werden. Schon am 14. Vormittags gelangten sodann die Parteien in den Besitz des Schiedsspruches. Derselbe lautet:

1. Das Anstellungsverhältnis und die Gehalte des Personals der Nordostbahn sind in Übereinstimmung mit dem Anstellungsvertrage und der Gehaltsordnung, sowie den bezüglichlichen Einführungs- und Vollziehungsbestimmungen der Schweizerischen Centralbahn zu ordnen, soweit nicht die zur Zeit bei der Nordostbahn bestehenden Normen für das Personal günstiger sind. Auch für die Lohnverhältnisse der Tagelohnarbeiter sollen die Normen der Schweizerischen Centralbahn zu Grunde gelegt werden.
2. Es sind mit dem Personal neue Anstellungsverträge auf dieser Grundlage abzuschliessen, zu datieren vom 1. Januar 1897 und mit Rückwirkung der darin vorgesehenen Lohnerhöhungen auf 1. Januar 1896.
3. In Bezug auf zu bestellende Kauttionen ist dem Personal die Wahl zwischen Barkaution und Bürgschaft der Bürgschaftsgenossenschaft zu lassen.
4. Die Direktion der Nordostbahn ist verpflichtet, die Klassifizierung der Stationen einer Revision zu unterstellen.
5. Wegen dieser Lohn- und Streikbewegung darf die Direktion der Nordostbahn gegenüber dem Dienstpersonal weder Entlassung noch irgendwelche Massregelung eintreten lassen; auch sind zivilrechtliche Ansprüche gegenüber dem Personal, wie auch gegenüber dem Centalkomitee des Verbandes, sowie dem Verbands selbst ausgeschlossen.

Es wird überdies die bestimmte Erwartung ausgesprochen, dass die Direktion der Nordostbahn durch angemessene Behandlung des Personals, und das Personal durch gewissenhafte Pflichterfüllung das Möglichste zur Herstellung eines im beidseitigen Interesse liegenden guten Einvernehmens beitragen.

6. Die Parteien werden eingeladen, bis zum 1. Mai nächsthin sich über die Anstellungsverträge und Gehaltsfestsetzungen zu verständigen.
7. Sollten sich bei Vollziehung des gegenwärtigen Schiedsspruches Differenzen ergeben, über welche sich die Parteien nicht zu einigen vermögen, so sind dieselben dem Schiedsrichter zur Prüfung und Entscheidung vorzulegen.

8. Auf weitergehende Begehren des Personals wird nicht eingetreten.

Entschlossen, dem unerfreulichen Verhältnisse zwischen Verwaltung und Personal auf der durch diesen Schiedsspruch geschaffenen Grundlage so rasch als möglich ein Ende zu machen, nahmen wir die Verhandlungen mit Herrn Dr. Sourbeck als Vertreter des Centralkomitee des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten sofort auf. Bis Ende April waren dieselben in der Hauptsache zum Abschlusse gelangt und in allen wesentlichen Punkten Verständigung erzielt, ohne dass es nötig geworden wäre, von Disp. 7 des Schiedspruches, wonach im Streitfalle der Entscheid dem Schiedsrichter vorbehalten war, Gebrauch zu machen. Über die Verhandlungen vom 20. März, 1. April, 15. April und 29. und 30. April, wurden einlässliche Protokolle aufgenommen. Das Ergebnis war in der Hauptsache folgendes:

Z u D i s p. 1.

A. Fest Angestellte.

1. Gehaltsnormen.

Was die Gehaltsverhältnisse des fest angestellten Personals betrifft, so war hier zunächst die Frage zu entscheiden, ob die Gehaltsnormen für das gesamte in Betracht kommende Personal wie bei der Centralbahn in ein Reglement zusammenzufassen seien, oder das besondere Reglement der Nordostbahn für die Angestellten bei der Centralverwaltung und den centralen Bureaux des Betriebes beizubehalten sei. Da, wie auch in den Konferenzen mit dem Vertreter des Centralkomitee von diesem ausdrücklich zugegeben wurde, die Gehaltsbestimmungen der Nordostbahn für die Angestellten der Centralverwaltung und der centralen Bureaux des Betriebes, wie sie zur Zeit des Schiedspruches vorlagen, für das untere Personal im allgemeinen günstiger waren als diejenigen der Centralbahn, sprach sich die Vertretung des Personales für die Beibehaltung der besonderen Gehaltsordnung aus, in der Meinung, dass gewisse Modifikationen angebracht werden sollen, welche bezüglich besonderer Punkte, wo die Centralbahn für das administrative Personal günstigere Verhältnisse aufweist, Ausgleichung schaffen. Die Centralbahn hat für das Personal der allgemeinen Verwaltung (exkl. obere Angestellte) im allgemeinen vier Klassen je mit zweijährigen Erhöhungen, nämlich:

	Minimum Fr.	Maximum Fr.	Zahl der Gehalts- stufen	Betrag einer Gehaltsstufe Fr.
I. Klasse	2400	3900	10	150
II. „	2100	3300	10	120
III. „	1500	2400	10	90
IV. „	1200	1920	8	90

Bei der Nordostbahn bestanden (mit Ausnahmen, die hier nicht besonders zu erörtern sind) für das genannte Personal im allgemeinen drei Klassen:

	Minimum Fr.	Maximum Fr.
I. Klasse (bezw. erste Gehülfen)	2640 oder 2800	3180 oder 3400
II. „	2100	2820
III. „	1200	2100

Mit Bezug auf das Vorrücken innerhalb derselben Klasse galt die Bestimmung, dass, so lange der Gehalt Fr. 2100 nicht übersteigt, die Erhöhung alle zwei Jahre um den Betrag von Fr. 180 zu erfolgen habe, von dieser Grenze an um den gleichen Betrag von drei zu drei Jahren. Bei einzelnen Kategorien, wo der Gehalt der I. Klasse auf ein Maximum von Fr. 3400 oder mehr kam, war für diese Klasse eine Erhöhungsstufe von Fr. 300 vorgesehen.

Damit waren namentlich die Gehülfen der zwei unteren Klassen bedeutend besser gestellt als bei der Centralbahn und zwar in besonderem Masse diejenigen der untersten Klasse. Andererseits fehlte bei der Nordostbahn die Klasse 2100—3300, wogegen ihre zweite Klasse im Maximum bedeutend höher war als die dritte der Centralbahn.

Vorab musste nun selbstverständlich noch zugestanden werden, dass das Maximum in I. Klasse, wo es noch unter 3900 Fr. stand, ebenfalls auf diesen Betrag erhöht werde. Ferner kam in Betracht, dass die Centralbahn der uns vorher unbekanntem Regel nach einen Gehülfen, der in der untersten Klasse angestellt wird, nicht die Skala dieser Klasse durchlaufen lässt, sondern, wenn er normale Leistungen aufzuweisen hat, schon mit Erreichung des Minimums der dritten Klasse ohne weiteres in diese Klasse einstellt. Nur Leute mit geringen Leistungen bleiben in der untersten Klasse stehen.

Wir einigten uns nun mit dem Centralkomitee dahin, dass es bei den drei Klassen des Reglements der Nordostbahn bleiben soll, in der Meinung,

1. dass das Maximum der I. Klasse, wo es nicht bereits 3900 Fr. oder mehr beträgt, auf Fr. 3900 erhöht und für diese Klasse durchweg die dreijährige Erhöhung um Fr. 300 angenommen wird;
2. dass das Maximum der 2. Klasse auf Fr. 3000 erhöht und
3. die Bestimmung aufgenommen wird, dass ein Angestellter der III. Klasse nach Erreichung des Maximums dieser Klasse bei normalen Leistungen ohne weiteres in die II. Klasse eintritt und dort mit Erhöhungen von drei zu drei Jahren um je Fr. 180 bis zu dem Betrage von Fr. 2820 vorrückt. Für Erhöhung über diesen Betrag hinaus bedürfte es wieder eines besonderen Direktionsbeschlusses.

Wir hielten diese Lösung für die glücklichste, weil damit, ohne andere zu benachteiligen und ohne allzu grosses finanzielles Opfer der Gesellschaft, die unteren Angestellten, um die es sich bei der Lohnbewegung ja in der Hauptsache handelt, Gehaltsverhältnisse geschaffen werden, welche beachtenswerte Unzufriedenheit ausschliessen dürften und jedenfalls jeden Vergleich mit den Gehaltsverhältnissen der Angestellten gleicher Kategorie bei jeder andern schweizerischen Hauptbahn gut aushalten können.

Was nun die Einstellung der einzelnen in die revidierte Gehaltsordnung betrifft, so ist zu bemerken, dass für die durch die Lohnbewegung verlangten ausserordentlichen Gehaltserhöhungen die höheren Angestellten nicht in Betracht fallen. Wir setzten im allgemeinen die Grenze bei Gehältern von Fr. 3900.

Mit Bezug auf die Angestellten bei der Centralverwaltung und den centralen Bureaux des Betriebes wurde nun im übrigen hinsichtlich der Gehaltsregulierung der einzelnen folgendes vereinbart:

1. Angestellte, welche vor 1895 fest angestellt worden sind, erhalten eine Gehaltsstufe (Fr. 180 bzw. 300) mit Wirkung vom 1. Januar 1896 an, jedoch nicht mehr als das Maximum ihrer Klasse im Sinne der revidierten Gehaltsordnung. Dabei werden bereits bewilligte Erhöhungen mitgerechnet. Ein Angestellter also, der auf 1. Januar 1896 regulativgemäss oder ausserordentlich bereits eine Gehaltserhöhung im Betrage von mindestens einer Gehaltsstufe erhalten hat, erhält (vorbehältlich der nachfolgenden besondern Bestimmungen) nichts mehr. Hat er die Erhöhung aber auf 1. Januar 1897 erhalten, so bekommt er noch Fr. 180 bzw. 300 für 1896 als Nachzahlung. Wo die bereits erfolgte Erhöhung weniger als eine Gehaltsstufe (im Sinne des revidierten Gehaltsregulativs) betragen hat, wird nachträglich eine entsprechende Aufrundung gewährt.
2. Am 1. Januar 1896 20 Jahre oder mehr in fester Anstellung bei der Nordostbahn stehende Angestellte erhalten eine zweite Gehaltsstufe, am genannten Tage 30 Jahre oder länger in fester Anstellung bei der Nordostbahn stehende Angestellte eine dritte Gehaltsstufe, in der Meinung, dass Angestellte, die bereits Fr. 3000 oder mehr haben, hiebei ausser Betracht fallen und in keinem Falle der Gehalt von Fr. 3000 überschritten werden darf.

3. Hat ein vor 1895 fest Angestellter nach 1895 infolge Beförderung eine Gehaltserhöhung erhalten, so hat er noch Anspruch auf Nachzahlung auf seinem früheren Gehalte vom 1. Januar 1896 bis zum Tage seiner Beförderung im Betrage einer Stufe seiner früheren Klasse pro rata der vom 1. Januar 1896 bis zur Beförderung verflossenen Zeit, sofern er nicht Ende 1895 bereits das Maximum seiner Kategorie im Sinne der revidierten Normen besass oder bereits eine regulativgemässe oder ausserordentliche Gehaltserhöhung auf 1. Januar 1896 erhalten hatte. Bei Erhöhungen unter einer regulativgemässen Stufe im Sinne des revidierten Regulativs wird die Differenz nachvergütet. Im übrigen findet Ziff. 2 auch auf diese Anwendung.
4. Denjenigen Angestellten, welche von 1893 bis 1896 oder länger, d. h. 1894 und 1895 keine Gehaltserhöhung erhalten haben, wird die nächste regulativgemässe Erhöhung auf 1. Januar 1897 bewilligt (selbstverständlich je innert den Grenzen ihrer Klassen). Auch hier gilt aber die Einschränkung, dass, soweit durch Erhöhung pro 1897 der Gehalt über 3000 Fr. käme, von der Aussetzung des Mehrbetrages abgesehen werden kann.
5. Für die Gehalte von Fr. 3900 an fällt die Übergangsbestimmung des neuen Regulativs in Betracht, wonach Angestellten, welche nach denselben auf 1. Januar 1897 oder schon auf 1. Januar 1896 einen höhern Gehalt erlangt hätten, der höhere Gehalt nachträglich noch ab 1. Januar 1897 oder schon ab 1. Januar 1896 zukommt.

Was das übrige Personal bezw. das Betriebspersonal im engeren Sinne betrifft, so erfuhr die Gehaltsordnung vom Jahre 1896 insofern eine Änderung, als danach gestrebt wurde, dieselbe auch da in völlige Übereinstimmung mit derjenigen der Centralbahn (einschliessl. Nachträge) zu bringen, wo besondere Verhältnisse s. Zt. Abweichungen gerechtfertigt erscheinen liessen. Im Gehaltsschema bestehen nun Unterschiede bloss noch insoweit, als das frühere bereits günstiger, daher in diesen Punkten beizubehalten war (Wagenwärter, Güterschaffner II. Kl., Gepäckträger) oder Stellen in Frage kommen, welche bei der einen oder andern Verwaltung nicht bestehen oder Unterschiede der Organisation, Gleichstellung absolut nicht thunlich erscheinen lassen (Portiers).

Das Vorrücken von der untersten Klasse in die nächst höhere wurde bei gewissen untergeordneten Dienstkategorien unter normalen Verhältnissen auch hier nach einer gewissen Zeit ohne besondern Beschluss zugelassen.

Vom Schiedsspruche nicht betroffen war das Dampfbootpersonal. Wir haben uns aber auch da aus Billigkeitsgründen zu gleichartiger Behandlung desselben wie des Bahnpersonals herbeigelassen, in der Meinung, dass hier die neue Ordnung erst mit 1. Januar 1897 in Kraft treten solle. Das neue Gehaltsschema für das Betriebspersonal ist folgendes:

A. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

N ^o	Angestelltenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehaltsstufen	Erhöhung per Gehaltsstufe
		Minimum	Maximum		
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1	Bahnmeister I. Klasse	2400	3300	10	90
2	„ II. „	2100	3000	10	90
3	Bahnmeistergehilfen I. Klasse . . .	1800	2400	10	60
4	„ II. „	1200	1800	10	60
5	Aufseher der Centralanlagen und elektr. Beleuchtung (Stellwerkmonteur) . .	1800	2700	10	90
6	Aufseher und Vorarbeiter I. Klasse . .	1380	1980	8	75
7	„ „ „ II. „	1290	1770	8	60

№	Angestelltenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehaltsstufen	Erhöhung per Gehaltsstufe
		Minimum	Maximum		
8	Tunnel- und Blocksignalwärter	1200	1680	8	60
9	Bahn- und Barrierenwärter I. Klasse	1200	1680	8	60
10	„ „ „ II. „	1020	1500	8	60

B. Expeditions- und Zugsdienst.

1	Bahnhofvorstände Brugg und Zug	3000	4800	10	180
2	Stationsvorstände I. Klasse (inkl. Bahnbezirks-Vorstände)	2400	3900	10	150
3	Stationsvorstände II. Klasse	1800	3000	10	120
4	„ III. „	1680	2580	10	90
5	„ IV. „	1500	2250	10	75
6	Wärtervorstände	1380	1980	10	60
7	Stellvertreter v. Bahnhofvorständen I. Kl.	2400	4200	10	180
8	„ „ „ II. „	2100	3600	10	150
9	„ „ „ III. „	1800	3000	10	120
10	Stationsgehülfen I. Klasse	1800	3000	10	120
11	„ II. „	1500	2400	10	90
12	„ III. „	1200	1920	8	90
13	Einnnehmer I. Klasse	2100	3300	10	120
14	„ II. „	1500	2700	10	120
15	„ III. „	1380	2100	8	90
16	Gepäckexpedienten I. Klasse	1800	3000	10	120
17	„ II. „	1500	2400	10	90
18	„ III. „	1320	2040	8	90
19	Gepäckträger I. Klasse	1320	1920	10	60
20	„ II. „	1200	1650	10	45
21	Telegraphisten I. Klasse	1800	3000	10	120
22	„ II. „	1500	2400	10	90
23	„ III. „	1200	1920	8	90
24	Wagen- u. Schriftenkontrolleure I. Klasse	1500	2400	10	90
25	„ „ „ II. „	1200	1920	8	90
26	Oberportier Zürich	2040	2940	10	90
27	Portiers der Güterbahnhöfe inklus. Eilgut Zürich	1320	1920	10	60
28	Portiers der Pers.-B'höfe (ohne Dienstwohnung und ohne Handgepäckbenefice)	1320	1920	10	60
29	„ „ „ (mit Dienstwohnung und Handgepäckbenefice)	1200	1650	10	45
30	„ „ „ (ohne Dienstwohnung mit Handgepäckbenefice I. Kl.)	—	1080	—	—
31	„ „ „ (ohne Dienstwohnung mit Handgepäckbenefice II. Kl.)	1080	1530	10	45
32	Nachtwächter	1200	1800	10	60

№	Angestelltenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehaltsstufen	Erhöhung per Gehaltsstufe
		Minimum	Maximum		
33	Rangierleiter I. Klasse	1680	2580	10	90
34	„ II. „	1560	2160	8	75
35	Wagenwärter	1380	1860	8	60
36	Chef der Wagenreiniger	1500	2400	10	90
37	Lampisten	1200	1800	10	60
38	Chefs von Güterexpeditionen I. Klasse .	2700	4500	10	180
39	„ „ „ II. „ .	2280	3780	10	150
40	Rechnungsführer u. Bureauchefs I. Klasse	2100	3600	10	150
41	„ „ „ II. „	1800	3000	10	120
42	„ „ „ III. „	1500	2400	10	90
43	Güterexpeditiionsgehülfen I. Klasse . .	1800	3000	10	120
44	„ II. „ . .	1500	2400	10	90
45	„ III. „ . .	1200	1920	8	90
46	Frachtenbezüger	1350	2100	10	75
47	Schaffnermeister u. Vorstand des Rangier- bahnhofes Zürich	2400	3900	10	150
48	I. Gehülfe des Schaffnermeisters . . .	1800	3000	10	120
49	II. „ „ „ . . .	1680	2580	10	90
50	Güterschaffner I. Klasse	1560	2460	10	90
51	„ II. „	1500	2100	8	75
52	Vorarbeiter I. Klasse	1380	1980	8	75
53	„ II. „	1290	1770	8	60
54	Schaffnergehülfen und Camionneure . .	1380	1980	8	75
55	Eilgutarbeiter	1290	1770	8	60
56	Weichen- und Signalwärter I. Klasse (Zürich und Winterthur)	1380	1980	8	75
57	Weichen- und Signalwärter II. Klasse .	1290	1770	8	60
58	„ „ „ III. „ .	1200	1560	8	45
59	Oberzugführer	2040	3000	8	120
60	Zugführer	1500	2340	8	105
61	Kondukteure	1260	1860	8	75
62	Bremser	1080	1560	8	60

C. Fahrdienst.

1	Dépôtchefs und Wagenmeister	3600	4800	10	120
2	Techn. Gehülfen des Dépôtchefs und des Wagenmeisters I. Klasse	3000	4200	10	120
3	Techn. Gehülfen des Dépôtchefs und des Wagenmeisters II. Klasse	2100	3300	10	120
4	Lokomotivkontrolleure	3300	4500	10	120

№	Angestelltenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehaltsstufen	Erhöhung per Gehaltsstufe
		Minimum	Maximum		
5	Zugskontrolleure	2100	3000	10	90
6	Lokomotivführer	1800	3000	8	150
7	Heizer	1320	1920	8	75
8	Visiteure	1800	2550	10	75

D. Dampfbootdienst.

1	Kapitäne auf dem Bodensee	1860	2820	8	120
2	„ „ „ Zürichsee	1560	2520	8	120
3	Steuerleute auf dem Bodensee	1320	2040	8	90
4	Trajektkahn- und Schleppschiff-Führer auf dem Bodensee	1200	1920	8	90
5	Steuerleute auf dem Zürichsee	1200	1800	8	75
6	Kassiere.	1200	1680	8	60
7	Matrosen	1080	1560	8	60
8	Maschinisten	1680	2220	6	90
9	Schlosserheizer	1200	1680	8	60
10	Handlangerheizer	1080	1560	8	60

Die Einstellung der einzelnen beim Bahnpersonal in die neue Gehaltsordnung sollte (im allgemeinen übereinstimmend mit den Gehaltsregulierungen bei der Centralbahn) in folgender Weise geschehen :

1. Vor 1895 angestellte Lokomotivführer, Heizer, Visiteure, Zugführer, Kondukteure und Bremser erhalten mit Wirkung vom 1. Januar 1896 eine Erhöhung von mindestens zwei Gehaltsstufen, die vor 1895 eingestellten des übrigen Personals mindestens eine Gehaltsstufe (ausser allfälligen Aufrundungen zur Anpassung an das Schema).
2. Lokomotivführer, Heizer, Visiteure, Zugführer, Kondukteure und Bremser, welche am 1. Januar 1876 bezw. 1. Januar 1866 oder früher fest angestellt worden sind, erhalten vom 1. Januar 1897 an eine bezw. zwei weitere Gehaltsstufen, die übrigen Angestellten, welche im gleichen Falle sind, vom 1. Januar 1896 an eine zweite bezw. dritte Gehaltsstufe.
3. Die bereits auf 1. Januar 1896 bewilligten Gehaltserhöhungen werden bei Ausmessung der Erhöhungen im Sinne von Ziff. 1 und 2 in Anrechnung gebracht.
4. Angestellten, welche in Folge der Gehaltsreglungen von 1896 bereits mehr erhalten haben als ihnen nach Ziff. 1 und 2 zukommt, wird die nächste fällige Gehaltserhöhung ausgleichsweise reduziert.
5. Das bezüglich der Angestellten der centralen Bureaux unter Ziff. 3 in Satz 1 und 2 (Seite 118) Gesagte findet auch auf das Betriebspersonal Anwendung.

Bezüglich des Dampfbootpersonals wurde als freiwillige Leistung zugestanden, dass Angestellten, bei welchen die Voraussetzungen im Sinne von Ziff. 2 ebenfalls zutreffen, vom 1. Januar 1897 an eine bezw. zwei Gehaltsstufen zu den regulativgemässen jetzigen Gehalten zugeschlagen werden sollen.

Die Regulative über die Nebenbezüge des Maschinen- und Zugpersonals wurden ebenfalls einer Revision unterzogen. Übereinstimmend mit der Centralbahn wurde unter normalen Verhältnissen den Lokomotivführern der Hauptdépôts im Streckendienst eine monatliche Minimaleinnahme an Nebenbezügen von Fr. 150, den

Heizern der Hauptdépôts im Streckendienst eine solche von Fr. 100 zugesichert. Die Nebenbezüge des Zugpersonals wurden durch Einführung der bei der Centralbahn bestehenden Biletprämie (1/2 Cts. für jeden abgenommenen Fahrausweis) vermehrt und durch teilweise Erhöhung der Übernachtgelder verbessert.

II. Allgemeine Dienstvorschriften und Anstellungsvertrag.

Hier genügt es anzuführen, dass man sich in den Allgemeinen Dienstvorschriften und dem Formular des Anstellungsvertrages an den Wortlaut der Berner Vereinbarung hielt. Einige bei diesem Anlasse in den Allgemeinen Dienstvorschriften angebrachte weitere Änderungen können hier unerwähnt bleiben.

B. Arbeiter.

Es sind zu unterscheiden die Werkstätten- und die Betriebsarbeiter.

Was die ersteren betrifft, so war durch die vom Verwaltungsrate genehmigte Lohnordnung vom 1. Januar 1897 den Wünschen der Arbeiterschaft schon bedeutend entgegengekommen. Die wesentlichen Lohnbestimmungen waren folgende:

1. Die Löhnung der Arbeiter erfolgt nach folgenden Normen:
 - a) Arbeiter I. Kategorie (Handwerker):
Minimum 40 Cts., Maximum 68 Cts.;
 - b) Arbeiter II. Kategorie (Handwerkergehülfen und Arbeiter an Maschinen):
Minimum 38 Cts., Maximum 52 Cts.;
 - c) Arbeiter III. Kategorie (Handlanger):
Minimum 37 Cts.; Maximum 44 Cts.
2. Die normalen Aufbesserungen erfolgen jeweilen nach zwei Jahren auf den Anfang eines Kalenderjahres und sind wie folgt festgesetzt:
 - I. Kategorie 4 Cts. bis zur Erreichung eines Stundenlohnes von 60 Cts.;
 - II. Kategorie 2 Cts. bis zur Erreichung eines Stundenlohnes von 48 Cts.;
 - III. Kategorie 1 Cts. bis zur Erreichung eines Stundenlohnes von 42 Cts.
3. Über diese Lohnsätze hinausgehende Aufbesserungen, eventuell bis zu den für die einzelnen Kategorien festgesetzten Maxima können vom Vorstande der Werkstätte nach Anhörung der betreffenden Werkstätteorgane angeordnet werden, wobei nebst der Wichtigkeit der dienstlichen Stellung vor allem die individuellen Fähigkeiten und Leistungen der Arbeiter in Betracht zu ziehen sind.“

Angesichts des Lohnschema der Centralbahn für die Hauptwerkstätte in Olten hätten wir nun nach dem Wortlaute von Disp. 1 des Schiedsspruches kaum verhalten werden können, noch weiter zu gehen. Die Bestimmungen der Centralbahn lauten:

„1. Die Löhnung der Arbeiter erfolgt nach folgenden Normen:

		Minimum	Maximum
I. Kategorie: Handwerker	per Stunde	34 Cts.	70 Cts.,
II. „ Handwerkergehülfen und Arbeiter an Maschinen	„	28 „	45 „
III. „ Hilfsarbeiter und Handlanger	„	28 „	40 „

2. Die normalen Aufbesserungen erfolgen jeweilen nach 2 Jahren (das Jahr zu 300 Arbeitstagen gerechnet) auf den Anfang eines Quartals und sind wie folgt festgesetzt:

I. Kategorie:	4 Cts.	bis zur Erreichung eines Stundenlohnes	von 50 Cts.,
II.	3	„ „ „ „ „ „ „	„ 40 „
III.	2	„ „ „ „ „ „ „	„ 36 „

3. Über diese Lohnansätze hinausgehende Aufbesserungen, eventuell bis zu den für die einzelnen Arbeiterkategorien festgesetzten Maxima, werden vom Vorstande der Hauptwerkstätte nach Anhörung der betreffenden Werkführer und Vorarbeiter angeordnet, wobei nebst der Wichtigkeit der dienstlichen Stellung vor allem die individuellen Fähigkeiten und Leistungen der Arbeiter in Betracht zu ziehen sind.“

Wenn wir uns dennoch dazu verstanden, noch etwas weiter zu gehen, so geschah es, um eine Lösung zu schaffen, welche Aussicht auf Dauer bot. Dies schien uns im wesentlichen nur dadurch erreichbar, dass wir die Minima auf einen Betrag festsetzten, der den Arbeiter von Anfang an über einengende Verhältnisse heraus hob. Demgemäss gestanden wir zu, dass das Minimum der I. Kategorie von 40 auf 44 Cts. per Stunde, dasjenige der II. Kateg. von 38 auf 40 und das Minimum der III. Kateg. von 37 auf 38 Cts. erhöht werden solle.

Damit sind als Minima diejenigen Ansätze angenommen, welche sich nach der Schlussnahme des Verwaltungsrates vom 4. März 1897 mit dem 1. Juli 1897 durch die Erhöhung um 4, 2 und 1 Cts. ergeben.

Das Maximum der I. Kategorie setzten wir (übereinstimmend mit der Centralbahn) auf 70 Cts. per Stunde an.

Die übrigen Bestimmungen blieben gleich.

Die Einführung der neuen Normen hatte auf 1. Juli 1897 zu erfolgen, in der Meinung, dass auf diesen Termin jeder mindestens auf das Minimum zu kommen habe.

Im gleichen Bestreben, eine dauernde Ordnung zu ermöglichen, hielten wir uns hinsichtlich der Betriebsarbeiter (Güter-, Kohlen- und ständige Lagerhausarbeiter, Putzer) nicht ängstlich an die Normen der Schweizerischen Centralbahn. Während die Centralbahn je bis 50 Cts. tiefer steht, haben wir den Taglohn auf Fr. 3.50 im Minimum und Fr. 4.50 im Maximum bestimmt, normale Leistungen vorausgesetzt. Das Vorrücken vom Minimum zum Maximum geschieht mittelst Erhöhung des Lohnes um 10 Cts. von Jahr zu Jahr. Hinsichtlich der Einführung dieser Normen nahmen wir im wesentlichen die gleiche Bestimmung an wie für die Werkstättenarbeiter, wobei zu bemerken ist, dass damals nur ein geringer Prozentsatz weniger als Fr. 3.50 per Tag bezog. Hier ist noch hervorzuheben, dass die Betriebsarbeiter schon seit Jahren und so auch inskünftig den Taglohn auch an Sonntagen, d. h. an ihren Ruhetagen ausbezahlt erhalten.

Hervorzuheben ist ferner die prinzipielle Abmachung, dass die Vorarbeiter beim Werkstätten- und Betriebsdienst zur festen Anstellung zugelassen werden, soweit sie, insbesondere auch hinsichtlich des Lebensalters, den allgemeinen Bedingungen entsprechen, ferner die Abmachung, dass die Arbeiter im Gepäck- und Rangierdienst im gleichen Prozentsatz fest angestellt werden sollen, wie bei der Centralbahn, soweit dies noch nicht der Fall sein sollte.

Zu Disp. 2.

Es wurden dem entsprechende neue Anstellungsverträge ausgewechselt.

Zu Disp. 3.

Diesem Entscheide wurde durch Revision des Kautionsreglements entsprochen.

Zu Disp. 4.

Die Revision der Klassifizierung der Stationen wurde im Einvernehmen mit der Vertretung des Personals durchgeführt.

Zu Disp. 5

ist besonderes nicht zu bemerken. Das in Abs. 1 verfügte war ebenfalls im voraus zugestanden. Was Abs. 2 betrifft, so suchten wir durch entsprechende Ermahnungen an die Abteilungsvorstände, soweit etwa Grund zur Klage über unangemessene Behandlung sein mochte, künftigen Konflikten in dieser Beziehung soweit an uns möglichst vorzubeugen.

Zu Disp. 6.

Wie bereits bemerkt, waren Ende April alle grundlegenden Vereinbarungen getroffen.

Zu Disp. 7

Solche Differenzen ergaben sich, wie bereits angeführt, nicht.

Zu Disp. 8.

ist nichts zu bemerken.

Mit dem Berichte über die Vollziehung des Schiedsspruches übermittelten wir dem Verwaltungsrate, der s. Z. infolge der unerwarteten Entwicklung der Dinge die Untersuchungskommission aufgehoben hatte, gemäss nachträglichem Begehren auch noch den s. Z. infolge des verwaltungsrätlichen Beschlusses vom 3. März 1897 erstellten Bericht als Beilage. Beide Berichte wurden einer Kommission überwiesen. Wir können zu unserer Genugthuung konstatieren, dass die Ergebnisse der Kommissionsberatungen, denen der Verwaltungsrat einstimmig beipflichtete, unsere völlige Entlastung bedeuten. Wir verweisen hierüber auf den beigedruckten Geschäftsbericht des Verwaltungsrates.

Was die finanziellen Konsequenzen der Lohnbewegung betrifft, so haben wir folgendes anzuführen:

Auf Grund der Abmachungen mit dem Centalkomitee des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten vom 1. März 1896 sind für fest Angestellte und Arbeiter ca. Fr. 370,000 ausbezahlt worden. Infolge der Abmachungen auf Grund des Schiedsspruches kamen hinzu rund Fr. 120,000, die für 1896 nachzuzahlen waren, so dass der gesamte Aufwand, der für 1896 erforderlich wurde, rund Fr. 490,000 ausmacht. Für einen Teil der fest Angestellten fiel die Besserstellung erst auf 1897 oder kam noch eine weitere Besserstellung in diesem Jahre hinzu; ferner kamen für 1897 (vom 1. Juli an, also für $\frac{1}{2}$ Jahr) die Arbeiter in Betracht. Die daherige Ausgabe im Jahre 1897 (Arbeiter $\frac{1}{2}$ Jahr mit rund Fr. 20,000) macht ca. Fr. 50,000 aus, so dass die finanzielle Folge der Lohnbewegung 1896 mit ca. Fr. 490,000 in Anschlag fällt, wozu 1897 noch ca. Fr. 50,000 kommen (zusammen ca. Fr. 540,000). Dabei ist zu beachten, dass wir bei Ordnung der Gehalte der fest Angestellten in verschiedenen Punkten im Interesse eines dauernden Friedens über die Verpflichtungen, die uns der Schiedsspruch auflegte, bedeutend hinausgingen, was auch von der Vertretung der Angestellten anerkannt wurde. Gegenüber den Arbeitern waren wir auf Grund des Schiedsspruches überhaupt zu keinen Mehrleistungen verpflichtet, weil unsere Arbeiter schon zur Zeit des Schiedsspruches ebenso gut oder besser stunden als diejenigen bei der Centralbahn. Wir verweisen auf das weiter oben Ausgeführte und auf den dem Geschäftsbericht des Verwaltungsrates beigelegten Kommissionsbericht. Die wegen der Betriebseinstellung am 12. und 13. März eingegangenen Transportreklamationen bzw. Entschädigungsbegehren, deren Gesamtbetrag etwas über Fr. 100,000 beträgt, wurden von uns, soweit es sich nicht einfach um Vergütung ausgelegter Taxe für nicht erfolgte Transportleistung handelte, prinzipiell nicht anerkannt. Einem grösseren Teile gegenüber war für uns schon die vom Bundesrate auf Grund der ihm im Transportreglement vorbehaltenen Befugnis für die Fracht-

und Eilgüter wegen des Ausstandes bewilligte Verlängerung der Lieferfrist um zwei Tage ohne weiteres entlastend. Aus Billigkeitsgründen wurde ein anderer nicht unbedeutender Teil der Reklamationen freiwillig berücksichtigt. Soweit an der Forderung überhaupt festgehalten wurde, fand fast durchweg gütliche Erledigung statt; die eingeleiteten Prozesse waren von geringem Belang. Die gesamte Ausgabe belief sich für solche Forderungen im Jahre 1897 auf annähernd Fr. 30,000.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1897 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 11. Juni 1898.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

Der Präsident:

Birchmeier.

PLAN DER EISENBAHNLINIE EGLISAU-SCHAFFHAUSEN.

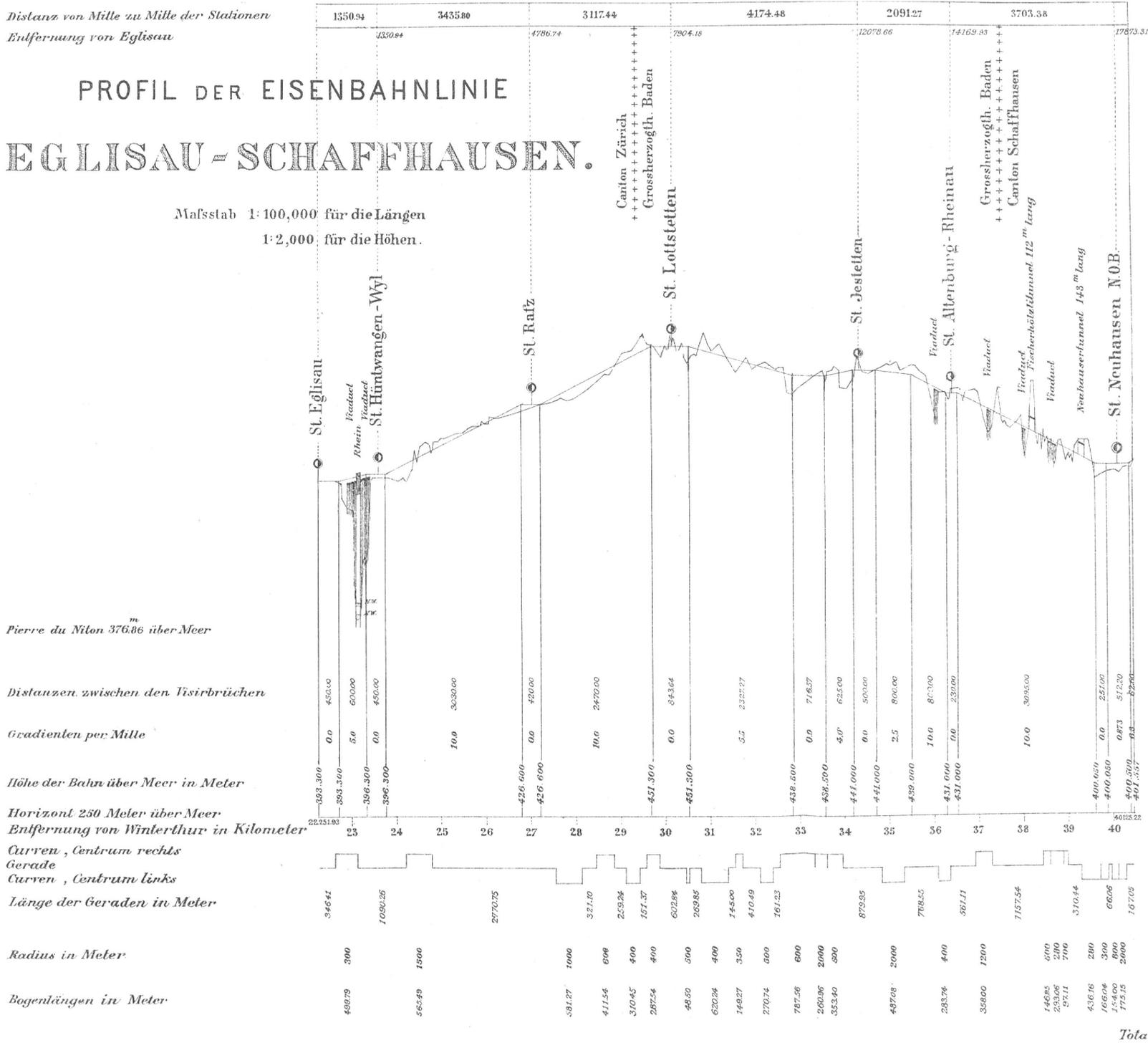
Mafsstab 1:100,000



Distanz von Mille zu Mille der Stationen
Entfernung von Eglisau

PROFIL DER EISENBAHNLINIE EGLISAU-SCHAFFHAUSEN.

Mafsstab 1:100,000 für die Längen
1:2,000 für die Höhen.



Summe

10439.74

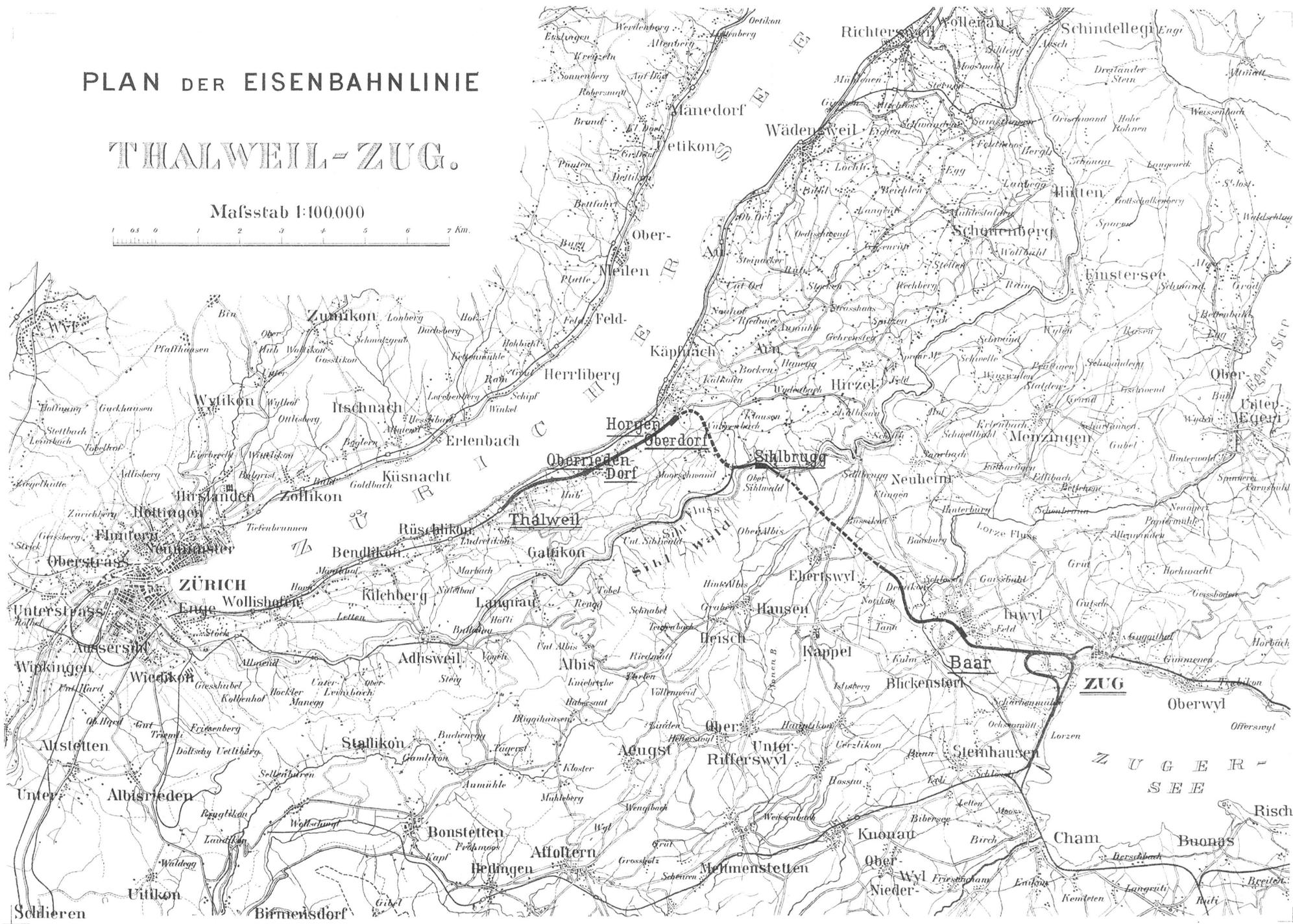
7744.04

Total 18183.20

PLAN DER EISENBAHNLINIE

THALWEIL-ZUG.

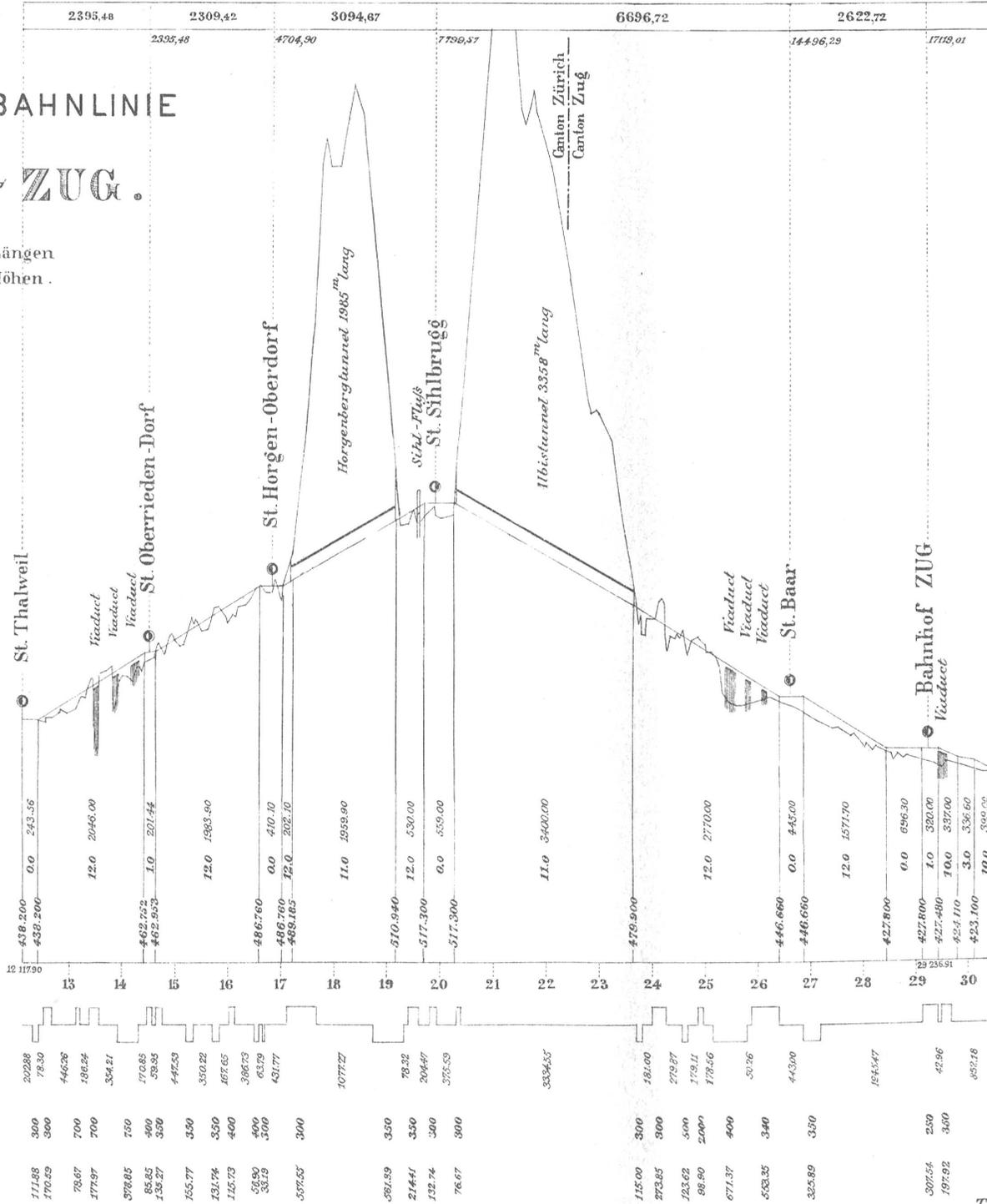
Mafsstab 1:100,000



Distanz von Mitte zu Mitte der Stationen
Entfernung von Thalweil

PROFIL DER EISENBAHNLINIE THALWEIL - ZUG.

Mafsstab 1:100,000 für die Längen
 1:2,000 für die Höhen.



Pierre du Niton 376.86^m über Meer

Distanzen zwischen den Visirbrüchen

Gradienten per Mille

Höhe der Bahn über Meer in Meter

Horizont 350 Meter über Meer

Entfernung von Zürich in Kilometer

Curven, Centrum rechts

Gerade

Curven, Centrum links

Länge der Geraden in Meter

Radius in Meter

Bogenlängen in Meter

Summe.

12568.99

5842.61

Total 18411.00

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

umfassend das Jahr 1897.

- 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 1897, 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).
7. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Thalweil-Zug von 1890 bis 1897.
8. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Eglisau-Schaffhausen von 1891 bis 1897.

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Ertrag des Personentransportes			10,427,394	15		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	797,471	88				
2. Von Tieren	390,753	80				
3. Von Gütern	13,370,403	89	14,558,629	57	24,986,023	72
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)						
<i>a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken</i>	358,084	69				
<i>b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.</i>	156,934	58				
<i>c) Für Rollmaterial</i>	580,682	73	1,095,702	—		
2. Ertrag von Hilfsgeschäften.						
<i>a) Werkstätte</i>	2,838	59				
<i>b) Material-Verwaltung</i>	13,415	09				
<i>c) Materialrechnung des Bahn-Oberingenieurs</i>	65,000	—				
<i>d) Privattelegraphendienst</i>	1,743	19	82,996	87		
3. Sonstige Einnahmen.						
<i>a) Entschädigung für die Bahnpostwagen</i>	20,646	71				
<i>b) Verschiedenes</i>	7,501	89	28,148	60	1,206,847	47
Summe der Einnahmen					26,192,871	19

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)	115,105	15				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	93,191	--				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse	82,715	50				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	14,917	48				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)	63,290	49				
6. Betriebskontrolle und Statistisches Bureau	185,331	35				
7. Telegraphen-Inspektion	17,047	07				
8. Abwartpersonal der Centralverwaltung	14,870	35				
			586,468	39		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	70,749	53				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	14,072	73				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	5,721	88				
4. Verschiedenes	14,149	52				
			104,693	66		
Hievon ab: Vergütung aus den Baukonti für die administrative Bauleitung . . . . .	.		691,162	05		
			16,211	52	674,950	53
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Bureau des Bahn-Oberingenieurs	138,731	35				
2. Sektionsingenieure und deren Gehülfen	37,231	63				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	118,955	20				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter	671,550	20				
5. $\frac{1}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 986,855. 69 Cts.	328,951	90				
6. Bekleidungskosten	23,536	42				
			1,318,956	70		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	348,442	48				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)	402,642	23				
Übertrag	751,084	71	1,318,956	70	674,950	53

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	751,084	71	1,318,956	70	674,950	53
3. Hochbau	184,525	43				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Foundation)	29,645	21				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	74,830	84				
6. Räumung von Schnee und Eis	12,923	18	1,053,009	37		
<i>b) Erneuerung des Oberbaues, (Erneuerungsfonds.)</i>						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	257,091	37				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	364,954	10				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	88,530	20	710,575	67		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	15,713	85				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	6,446	43				
3. Beleuchtung der Bahn	5,931	75				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	61,614	56				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	164	79				
6. Verschiedenes	3,336	40	93,207	78	3,175,749	52
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle	136,807	22				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
<i>a)</i> Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrollleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter	1,058,248	63				
<i>b)</i> Bahnhofaufseher und Wagenwärter	455,253	56				
<i>c)</i> Billetdrucker und Billetsortiererinnen	19,461	50				
<i>d)</i> 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 986,855. 69	657,903	79				
<i>e)</i> Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter	1,466,965	49				
Übertrag	3,794,640	19			3,850,700	05

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	3,794,640	19			3,850,700	05
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)	1,304,002	49				
4. Bekleidungskosten	104,034	80	5,202,677	48		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billette, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	234,543	67				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	323,427	08				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugpersonal:						
Betriebsausgaben	Fr. 59,762.	08				
Verwendungen aus Erneuerungsfonds	495. —	60.257				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	10,557	39				
5. Camionnage und Plombage	9,571	38				
6. Verschiedenes	12,156	41	650,513	01	5,853,190	49
IV. Fahrdienst.						
A. Personal.						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	61,645	—				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	1,552,860	84				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	262,596	71				
4. Bekleidungskosten	9,062	96	1,886,165	51		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.						
a) Lokomotiven.						
1. Brennmaterial	2,270,117	71				
2. Schmiermaterial	71,996	97				
3. Beleuchtungsmaterial	13,469	19				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand	92,822	81	2,448,406	68		
b) Wagen.						
1. Beheizungsmaterial	72,984	55				
2. Schmiermaterial	5,174	70				
Übertrag	78,159	25	4,334,572	19	9,703,890	54

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	78,159	25	4,334,572	19	9,703,890	54
3. Beleuchtungsmaterial	13,369	48				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	6,501	46	98,030	19		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
<i>a) Unterhalt.</i>						
1. Lokomotiven und Tender	643,749	06				
2. Personenwagen	290,110	73				
3. Gepäck- und Güterwagen	309,022	26	1,242,882	05		
<i>b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)</i>						
1. Lokomotiven und Tender	85,897	56				
2. Personenwagen	120,155	40				
3. Gepäck- und Güterwagen	41,723	25	247,776	21		
D Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	7,559	03				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale	12,946	—				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	16,992	41				
4. Verschiedenes	1,209	49	38,706	93	5,961,967	57
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	199,977	04				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)	2,278	74				
3. Für Rollmaterial	1,111,274	54	1,313,530	32		
B. Verlust an Hilfsgeschäften			—	—		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	1,402	13				
2. Feuerversicherungen	53,973	52				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben	Fr. 148,648.	72				
Verwendungen aus der „Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung“	„ 2,488.	71				
Verwendungen aus dem Versicherungsfonds	„ 611.	58	151,749	01		
Übertrag	207,124	66	1,313,530	32	15,665,858	11

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	207,124	66	1,313,530	32	15,665,858	11
4.	Transportversicherungen und Entschädigungen	71,072	18				
5.	Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6.	Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühr)	155,307	24				
7.	Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse, Unterstützungen und Geschenke	375,584	53				
8.	Verschiedenes:						
	Betriebsausgaben Fr. 15,000. 24						
	Verwendungen aus Versicherungsfonds „ 5,000. —	20,000	24	829,088	85	2,142,619	17
	Total der Ausgaben .	.	.	.	.	17,808,477	28
	Hievon ab:						
	Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbeargbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein . . . . .	.	.	.	.	2,290,362	45
	Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung	.	.	.	.	15,518,114	83

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1896			5,949,554	81		
Hiezu:						
Zuwendung aus der „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1897			412,873	70	6,362,428	51
Hievon ab:						
A. Gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1897:						
a. 6% Jahresdividende pro 1896 von Fr. 80,000,000.— Aktienkapital	4,800,000	—				
b. Zuwendung an den Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen	40,000	—	4,840,000	—		
B. Gemäss Beschluss des schweizer. Bundesrates vom 16. Dezember 1897:						
a. Abschreibungen vom Baukonto und bezw. Zuwendungen an denselben:						
Bisheriges Netz: Diverse Abschreibungen	35,858	50				
Neue Linien:						
1. Reduktion der Bauzinse auf verwendeten Subventionsgeldern, vorbehältlich bundesgerichtlichen Rekursentscheides	Fr. 421,416.					
2. Diverse Abschreibungen	„ 37,681.					
3. Zuwendung der Entschädigung der Stadt Zürich für Enthebung von Landabtretung für die rechtsufrige Zürichseebahn etc.	„ 142,472.					
b. Provisorische Mehreinlage in den Erneuerungsfonds pro 1896, inkl. Ergänzungseinlage für frühere Jahre, vorbehältlich des bundesgerichtlichen Rekursentscheides und der spätern endgültigen Festsetzung der Einlagen in diesen Fonds	601,570	01				
	637,428	51				
	885,000	—	1,522,428	51	÷ 6,362,428	51
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	26,192,871	19				
Betriebsausgaben	15,518,114	83	10,674,756	36		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bözbergbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein)	756,271	12				
b. Aargauische Südbahn	347,694	75				
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten, Defizit	÷ 11,800	40	1,092,165	47		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	105,933	96				
Hiezu:						
Agio auf dem 3½% Anleihen von 35 Mill. Fr. d. d. 28. Febr. 1897	259,086	25	365,020	21		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien			368,983	19		
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee			19,943	86		
Übertrag			12,520,869	09		

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc.	30,437	44				
Hiezu:						
a. Zinse auf den Voreinzahlungen auf das 3 1/2 % 35 Millionen Anleihen vom 28. Februar 1897	Fr. 75,312. 28					
b. idem auf das 3 1/2 % Anleihen von Fr. 10,512,500. — d. d. 20. September 1897	" 62,075. 37					
c. Emissionskosten des 3 1/2 % 35 Millionen An- leihe vom 28. Februar 1897	" 103,262. 35					
d. Emissionskosten des 3 1/2 % Anleihe von Fr. 10,512,500. — d. d. 20. September 1897						
Kursverluste	Fr. 11,525. —					
Emissionskosten	" 7,712. —					
	" 19,237. —					
	259,887	—	290,324	44		
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.						
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 17,000,000 zu 3 1/2 %	Fr. 595,000. —					
" 10,512,500 " 3 1/2 % v. 1. Sept. — 31. Dez. 1897	" 122,645. 83					
" 35,000,000 " 3 1/2 % v. 28. Febr. — 31. Dez. 1897	" 1,020,833. 33					
" (15,000,000) " 4 % v. 1. Januar — 1. Febr., effektiv	" 49,901. 70					
" (20,000,000) " 4 % v. 1. Januar — 28. Februar	" 133,333. 33					
" 92,000,000 " 4 %	" 3,680,000. —					
" 1,837,500 " 4 1/2 %	" 82,687. 50					
<u>Fr. 156,350,000</u>	5,684,401	69				
Hiezu:						
3 1/2 % Marchzinse vom 1. bis 28. Februar 1897 auf 15,330 konvertierten Obligationen des 4 % Anleihe von 15 Millionen Franken d. d. 1. Dezember 1885 à Fr. 1. 42	Fr. 21,768. 04					
4 % Stückzinse v. 28. Februar bis 1. April 1897 auf Fr. 12,159,500. — rückbezahlten Obli- gationen des 4 % Anleihe von 20 Millionen Franken d. d. 1. Oktober 1886, effektiv	" 43,145. 17					
	64,913	21				
	5,749,314	90				
b. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehem. Nationalbahn Fr. 3,000,000 zu 4 %	120,000	—				
c. Subventionsdarleihen:						
Fr. 1,282,000 unverzinslich	Fr. —. —					
" 870,000 zu 2 %	" 17,400. —					
" 180,000 } zu 2 % v. 1. Januar — 15. Febr. 1897	" 450. —					
" } " 2 1/2 % v. 16. Febr. — 31. Dez. 1897	" 3,937. 50					
" 7,150,000 zu 2 1/2 %	" 178,750. —					
" 2,037,000 " 3 %	" 61,110. —					
" 120,000 " 3 % vom 1. Febr. — 31. Dez. 1897	" 3,300. —					
" 1,843,000 " 3 1/4 %	" 59,897. 50					
" 450,000 " 4 1/2 %	" 20,250. —					
	345,095	—	6,214,409	90		
<u>Fr. 13,932,000</u>						
Übertrag			6,504,734	34		

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
Übertrag . . . . .		.	12,520,869	09		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
<i>a.</i> Erneuerungsfonds	1,043,784	51				
<i>b.</i> Reserve für Oberbauerneuerung Altstetten-Zug-Luzern	55,394	50				
<i>c.</i> Versicherungsfonds	117,602	17				
<i>d.</i> Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen	10,000	—	1,226,781	18		
8. Zuwendungen aus der „Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“			124,988	06		
9. Betriebs-Subventionen.						
Für die Linie Etzweilen-Schaffhausen	39,375	—				
Für die Linie Thalweil-Zug	90,000	—	129,375	—		
10. Aus sonstigen Quellen.						
<i>a.</i> Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn	32,000	—				
<i>b.</i> Anteil der Nordostbahn am Mehrertrag der Schweiz. Centralbahn über 5% im Jahre 1896 für die Strecke Aarau-Wöschnau	7,276	85				
<i>c.</i> Beitrag der Gemeinde Wädensweil für Verzinsung, Bedienung und Unterhalt der erweiterten Station Au (IV. und letzte Rate von Fr. 8000. —)	2,000	—				
<i>d.</i> Ertrag des Liegenschaftskonto der Nordostbahn pro 1897	17,222	03				
<i>e.</i> Rückübertrag der Reserve für Gehaltsnachzahlungen pro 1896 aus der Lohnbewegung	100,000	—	158,498	88	14,160,512	21
Summe					14,160,512	21

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	6,504,734	34		
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee, Rückschlag . . . . .	.	.	77,935	32		
4. Verwendungen zu Amortisationen u. Abschreibungen:						
a. Abschreibung am Konto „Zu amortisierende Verwendungen“	670,000	—				
b. Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten pro 1897 Fr. 86,033. 75						
c. Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1897 zur Amortisation des Defizits „ 163,966. 25	250,000	—				
d. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten etc., abzüglich Erlös für gewonnenes Material	87,636	66	1,007,636	66		
5. Einlage in die Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds.						
Jahreseinlage pro 1897, gemäss § 6 der Gesellschaftsstatuten Fr. 1,050,000. —						
Provisorische Mehreinlage pro 1897, inkl. Ergänzungseinlage für frühere Jahre, gemäss Beschluss des Schweiz. Bundesrates vom 22. April 1898, vorbehaltlich des bundesgerichtl. Rekursentscheides „ 885,000. —	1,935,000	—				
b. Versicherungsfonds	100,000	—	2,035,000	—		
6. Zuwendungen an die „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“			259,086	25		
7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken:						
a. Vergütung an fremde Bahnen für Kostenanteile beseitigter Bauobjekte auf Gemeinschaftstationen	1,923	66				
b. Subventionierung d. Organs „Die Schweizerbahnen“, I. Jahresrate	10,000	—	11,923	66	9,896,316	23
8. Zur Verfügung der Aktionäre					4,264,195	98
Summe .					14,160,512	21

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

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.										
A. Organisations- und Verwaltungskosten	37,274	25	94,390	09	.	.	.	.	57,115	84
B. Verzinsung des Baukapitals	12,451	96	155,760	90	.	.	.	.	143,308	94
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	3,902	25	.	.	3,902	25		
2. Entschädigungen	71,388	83	1,071,325	24	.	.	999,936	41		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	—	—	11,600	30	.	.	11,600	30		
4. Vermarkung	—	—	3,802	54	.	.	3,802	54		
5. Verschiedenes	—	—	1,347	90	.	.	1,347	90	1,020,589	40
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	117,067	93	544,563	41	427,495	48				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	170,532	49	508,869	21	338,336	72				
d. Beschotterung	21,058	39	178,455	25	157,396	86				
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	—	—	96,416	71	96,416	71				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	10,086	11	10,086	11				
g. Verschiedenes	—	—	16,968	55	16,968	55	1,046,700	43		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	40,551	24	175,267	73	134,716	49				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	82,736	02	210,159	49	127,423	47				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	66,175	97	197,013	43	130,837	46				
d. Legen des Oberbaues	7,346	01	74,079	77	66,733	76				
e. Verschiedenes	25	15	654	15	629	—	460,340	18		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	137,856	94	603,641	98	465,785	04				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	40,621	27	64,178	72	23,557	45				
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser-Beschaffung	11,158	07	50,585	71	39,427	64				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	13,844	73	46,084	48	32,239	75				
f. Wärterhäuser	7,055	72	13,859	84	6,804	12				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	1,688	47	27,464	97	25,776	50				
h. Verschiedenes	—	—	1,059	52	1,059	52	594,650	02		
Übertrag	838,833	44	4,161,538	25	.	.	2,101,690	63	1,221,014	18

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn

1897.

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	838,833	44	4,161,538	25	.	.	2,101,690	63	1,221,014	18
4. Telegraph, Signale und Verschie- denes.										
a. Telegraphenleitungen	149	50	3,693	30	3,543	80				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei- tungen	17,807	85	100,450	67	82,642	82				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	77	—	9,145	62	9,068	62				
d. Einfriedigung und Barrieren	8,837	70	35,156	62	26,318	92				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
							121,574	16	2,223,264	79
	865,705	49	4,309,984	46	.	.	.	.	3,444,278	97
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender	28,679	97	249,215	23	.	.	220,535	26		
2. Personenwagen	31,446	60	769,326	37	.	.	737,879	77		
3. Gepäck- und Güterwagen	41,761	35	3,155	53	.	.	÷38,605	82		
	101,887	92	1,021,697	13	.	.	.	.	919,809	21
III. Mobiliar und Gerätschaften.										
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter- haltungsdienst	4,375	87	3,946	—	.	.	÷429	87		
3. Für den Stationsdienst	1,011	—	11,533	17	.	.	10,522	17		
4. Für den Transportdienst	—	—	4,000	—	.	.	4,000	—		
5. Für die Werkstätten	—	—	15,530	64	.	.	15,530	64		
6. Telegraphenapparate	515	35	5,573	29	.	.	5,057	94		
	5,902	22	40,583	10	.	.	.	.	34,680	88
	973,495	63	5,372,264	69	.	.	.	.	4,398,769	06
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	34,931	90	283,686	83	.	.	248,754	93		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	1,733	50	—	—	.	.	÷1,733	50		
C. Imprägnieranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	36,665	40	283,686	83	.	.	.	.	247,021	4
	1,010,161	03	5,655,951	52	.	.	.	.
Total der Netto-Ausgaben . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	4,645,790	49

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichsee- bahn.				Etzweilen-Schaffhausen.			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.								
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.								
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	1,129	90			—	—		
2. Bureauekosten	—	—			—	—		
3. Mobilien, Instrumente und Messgerätschaften	—	—			—	—		
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	—	—			—	—		
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—			—	—		
6. Verschiedenes	—	—	1,129	90	—	—	—	—
B. Verzinsung des Baukapitals.								
1. Aktienkapital	—	—			—	—		
2. Obligationen	—	—			—	—		
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	÷ 394,345	07	÷ 394,345	07	÷ 42,482	45	÷ 42,482	45
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	499	95			—	—		
2. Entschädigungen	÷ 75,514	15			1,700	35		
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	958	25			—	—		
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	8,202	80			4,157	26		
5. Verschiedenes	396	35	÷ 65,456	80	61	70	5,919	31
D. Bahnbau.								
1. Unterbau.								
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	÷ 76,668	99			—	—		
b. Tunnels	—	—			÷ 1,696	—		
c. Brücken und Durchlässe	357	88			—	—		
d. Beschotterung	÷ 100	—			—	—		
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	÷ 38	70			—	—		
f. Fluss- und Uferbauten	—	—			—	—		
g. Verschiedenes	—	—	÷ 76,449	81	—	—	÷ 1,696	—
2. Oberbau.								
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	31	85			—	—		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	27	34			÷ 3,100	—		
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	—	—			÷ 232	97		
d. Legen des Oberbaues	÷ 1,393	55			÷ 230	10		
e. Verschiedenes	—	—	÷ 1,334	36	—	—	÷ 3,563	07
Übertrag . . . . .	.	.	÷ 536,456	14	.	.	÷ 41,822	21

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1897.

Thalweil - Zug.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
83,532	47			74,684	14			.	.	159,346	51		
2,233	34			2,070	89			.	.	4,304	23		
÷ 217	83			÷ 199	47			.	.	÷ 417	30		
3,644	20			4,252	—			.	.	7,896	20		
—	—			—	—			.	.	—	—		
3,010	16	92,202	34	1,607	50	82,415	06	.	.	4,617	66	175,747	30
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—			—	—			.	.	—	—		
179,708	70	179,708	70	71,538	95	71,538	95	.	.	÷ 185,579	87	÷ 185,579	87
1,985	20			1,786	95			.	.	4,272	10		
165,854	41			43,344	53			.	.	135,385	14		
4,110	70			4,523	90			.	.	9,592	85		
1,424	90			1,994	05			.	.	15,779	01		
100	55	173,475	76	745	37	52,394	80	.	.	1,303	97	166,333	07
253,489	35			479,529	36			656,349	72				
÷ 6,756	20			24,475	—			16,022	80				
340,440	20			338,109	79			678,907	87				
213,180	91			75,169	36			288,250	27				
20,359	20			22,711	—			43,031	50				
10,939	—			10,057	25			20,996	25				
986	20	832,638	66	2,007	82	952,059	58	2,994	02	1,706,552	43		
89,364	75			÷ 9,093	35			80,303	25				
136,491	—			65,247	55			198,665	89				
254,629	54			101,881	76			356,278	33				
89,577	98			63,438	32			151,392	65				
—	—			81	50			81	50				
		570,063	27			221,555	78			786,721	62		
.	.	1,848,088	73	.	.	1,379,964	17	.	.	2,493,274	05	156,500	50

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichsee- bahn.				Etzweilen-Schaffhausen.			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	÷ 536,456	14	.	.	÷ 41,822	21
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.								
a. Verwaltungsgebäude	—	—			—	—		
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	1,194	32			—	—		
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—			—	—		
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	—	—			—	—		
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	—	—			—	—		
f. Wärterhäuser	1,006	59			165	—		
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	97	—			—	—		
h. Verschiedenes	—	—			—	—		
			2,297	91			165	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.								
a. Telegraphenleitungen	—	—			—	—		
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	—	—			÷ 366	—		
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—			—	—		
d. Einfriedigung und Barrieren	1,018	92			550	87		
e. Verschiedenes	—	—			—	—		
			1,018	92			184	87
II. Rollmaterial.			÷ 533,139	31			÷ 41,472	34
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	1,221	36			—	—		
3. Für den Stationsdienst	—	—			—	—		
4. Für den Transportdienst	—	—			—	—		
5. Für die Werkstätten	—	—			—	—		
6. Telegraphenapparate	—	—			—	—		
			1,221	36			—	—
Total der Ausgaben . . . . .	.	.	÷ 531,917	95	.	.	÷ 41,472	34

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1897.

Thalweil - Zug.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	1,848,088	73	.	.	1,379,964	17	.	.	2,493,274	05	156,500	50
—	—			—	—			—	—				
200,875	25			128,668	60			330,738	17				
11,360	31			—	—			11,360	31				
36,279	15			26,983	69			63,262	84				
34,556	51			21,400	94			55,957	45				
21,676	28			17,648	65			40,496	52				
21,956	49			1,803	—			23,856	49				
801	15	327,505	14	187	70	196,692	58	988	85	526,660	63		
20,859	70			5,724	71			26,584	41				
66,409	68			38,050	41			104,094	09				
4,659	80			2,814	45			7,474	25				
32,156	55			50,292	38			84,018	72				
—	—	124,085	73	—	—	96,881	95	—	—	222,171	47	3,242,106	15
		2,299,679	60			1,673,538	70					3,398,606	65
117,400	—			117,400	—			.	.	234,800	—		
239,605	27			141,101	96			.	.	380,707	23		
—	—	357,005	27	1,023	05	259,525	01	.	.	1,023	05	616,530	28
—	—			—	—			.	.	—	—		
7,691	57			7,457	20			.	.	16,370	13		
28,830	45			24,632	87			.	.	53,463	32		
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—			—	—			.	.	—	—		
3,422	81	39,944	83	3,472	81	35,562	88	.	.	6,895	62	76,729	07
.	.	2,696,629	70	.	.	1,968,626	59	.	.	.	.	4,091,866	—

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Kapitaleinzahlungen.						
1. Einzahlungen auf konsolidierte Anleihen.						
a) 3½ % Anleihen von 35 Millionen Franken d. d. 28. Februar 1897	35,000,000	—				
b) 3½ % Anleihen von Fr. 10,512,500 d. d. 20. Sept. 1897	10,512,500	—	45,512,500	—		
2. Einzahlungen auf Subventionsdarleihen.						
Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen: Restzahlung des Kantons Zürich auf seine Beteiligung von Fr. 350,000.— Wert 1. Februar 1897. . . . .	.	.	120,000	—	45,632,500	—
II. Zuwendungen aus dem Baukonto.						
Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Übertragung der Verwendungen für die per Ende 1896 unvollendet gebliebenen und pro 1897 zur definitiven Verbuchung gelangten Bauten auf die Baurechnung .	.	.	.	.	3,590,573	58
III. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“:						
XIV. Amortisationsquote für das Jahr 1897 . . . . .	.	.	670,000	—		
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
a) Abschreibungen vom Baukonto pro 1896, gemäss Beschluss des Schweiz. Bundesrates, anlässlich Genehmigung der Jahresrechnung pro 1896.						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:						
1. Bisheriges Netz	35,858	50				
2. Rechtsufrige Zürichseebahn . Fr. 532,685. 34						
3. Etzweilen-Schaffhausen „ 46,045. 52						
4. Thalweil-Zug „ 14,150. 90						
5. Eglisau-Schaffhausen „ 8,688. 25	601,570	01				
	637,428	51				
b) Abschreibungen im Jahr 1897.						
Für beseitigte Objekte:						
Bisheriges Netz.						
I. Bahnanlage u. feste Einrichtungen Fr. 34,420. 72						
II. Rollmaterial „ 2,809. 15						
					Fr. 37,229. 87	
Rechtsufrige Zürichseebahn.						
I. Bahnanlage u. feste Einrichtungen Fr. 301. 72						
					Fr. 37,531. 59	
Für Änderungen an bestehenden Anlagen:						
Bisheriges Netz.						
I. Bahnanlage u. feste Einrichtungen Fr. 50,105. 07	87,636	66	725,065	17	1,395,065	17
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	50,618,138	75

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Passivsaldo-Vortrag vom Jahr 1896 . . . . .	.	.	.	.	17,386,138	56
II. Kapitalrückzahlungen.						
Rückzahlung konsolidierter Anleihen.						
1. 4% Anleihen von 15 Millionen Franken d. d. 1. Dez. 1885	.	.	15,000,000	—		
2. 4% Anleihen von 20 Millionen Franken d. d. 1. Okt. 1886	.	.	20,000,000	—	35,000,000	—
III. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1897:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	4,309,984	46				
II. Rollmaterial	1,021,697	13				
III. Mobiliar und Gerätschaften	40,583	10	5,372,264	69		
2. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1897: (ausschliesslich der Abschreibungen sub Ziffer III. 2 Einnahmenseite)						
Rechtsufrige Zürichseebahn	1,069	11				
Etzweilen-Schaffhausen	4,573	18				
Thalweil-Zug	2,710,780	60				
Eglisau-Schaffhausen	1,977,314	84	4,693,737	73		
3. Unvollendete Bauobjekte: Bauausgaben pro 1897 . . . . .	.	.	6,740,072	52	16,806,074	94
IV. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Beteiligung bei der Bötzbeargbahn:						
29. Kapitaleinzahlung der Nordostbahn, Wert 1. Okt. 1897	.	.	25,000	—		
2. Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn:						
40. Kapitaleinzahlung d. Nordostbahn, Wert 31. Dez. 1897	.	.	18,000	—	43,000	—
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Brutto-Ausgaben f. Dampf- u. Schleppboote auf dem Bodensee	.	.	.	.	283,686	83
VI. Zu amortisierende Verwendungen.						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
a) Abschreibung beseitigter Bauobjekte pro 1897 in Schaffhausen und Zug	247,747	66				
b) idem ausgewechselter eiserner Brückenkonstruktionen	143,508	63				
c) Änderungen an bestehenden Anlagen in Schaffhausen	55,479	15	446,735	44		
2. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Übertrag der per Ende 1896 diesem Konto belasteten Ausgaben für Abschreibung beseitigter Objekte und Änderungen an bestehenden Anlagen in Winterthur, sowie Abschreibung eiserner Brückenkonstruktionen (vide Ziffer IV. 2 Einnahmen) . . . . .	.	.	326,414	83		
Übertrag	.	.	773,150	27	69,518,900	33

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	50,618,138	75
IV. Erlöse und Rückerstattungen.						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“ (bisheriges Netz):						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	745,321	20				
II. Rollmaterial	99,078	77				
III. Mobiliar und Gerätschaften	5,902	22	850,302	19		
2. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Abschreibung beseitigter Bauobjekte und der Kosten für Änderungen an bestehenden Anlagen anlässlich der Bahnhofserweiterung in Winterthur	233,919	29				
Abschreibung ausgewechselter eiserner Brückenkonstruktionen	92,495	54	326,414	83		
3. Zu Gunsten des Konto „Emissionsverluste auf dem Aktienkapital“:						
Übertrag der Emissionsverluste lt. vorjähriger Bilanz auf den Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ . . . . .	.	.	696,467	45		
4. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
a) Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee	34,931	90				
b) Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee	1,733	50	36,665	40		
5. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“:						
Anteile fremder Bahnen an den auf Amortisationskonto gebuchten Abschreibungen pro 1896 . . . . .	.	.	28,823	54	1,938,673	41
V. Passivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1898 (vide Ausweis neben) . . . . .	.	.	.	.	52,556,812	16
					18,475,663	80
Summe . . . . .	.	.	.	.	71,032,475	96

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	773,150	27	69,518,900	33
3. Zu Gunsten des Konto „Emissionsverluste auf dem Aktienkapital“: Übertragung der Emissionsverluste laut vorjähriger Bilanz (vide Ziffer IV 3, Einnahmen) . . . . .	.	.	696,467	45		
4. Vergütung an die Vereinigten Schweizerbahnen für die anlässlich Erweiterung des Remisenbahnhofes in Winterthur beseitigten Anlagen dieser Verwaltung im Bahnhofdreieck daselbst . . . . .	.	.	43,957	91	1,513,575	63
Ausweis über den nebenstehenden Passiv-Saldo per 31. Dezember 1897.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse und Bankguthaben	233,499	70				
b) Wertschriften	1,205,517	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften	1,079,116	79				
d) Materialvorräte	3,454,328	63				
e) Diverse Debitoren	65,108	62	6,037,570	74		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	8,592,547	42				
b) Spezialfonds	10,778,148	74				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	878,342	40				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	4,264,195	98	24,513,234	54		
Summe wie neben . . . . .	.	.	18,475,663	80		
Summe . . . . .	.	.	.	.	71,032,475	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	136,482,722	92				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1897, lt. Rechnung	3,444,278	97	139,927,001		89	
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	28,521,262	22				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1897, lt. Rechnung	919,809	21	29,441,071		43	
3. Mobilien und Gerätschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	2,355,285	54				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1897, lt. Rechnung	34,680	88	2,389,966		42	
B. Neue Linien.						
1. <i>Rechtsufrige Zürichseebahn.</i>						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	21,122,651	51				
b. Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1897, lt. Rechnung	÷ 531,917	95	20,590,733		56	
2. <i>Linie Dielsdorf-Niederweningen.</i>						
Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	883,424		68	
3. <i>Linie Etzweilen-Schaffhausen.</i>						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	4,750,076	94				
b. Betrag der Nettoeinnahmen im Jahr 1897, lt. Rechnung	÷ 41,472	34	4,708,604		60	
4. <i>Linie Thalwil-Zug.</i>						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	9,839,847	87				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1897, lt. Rechnung	2,696,629	70	12,536,477		57	
5. <i>Linie Eglisau-Schaffhausen.</i>						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	3,874,708	54				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1897, lt. Rechnung	1,968,626	59	5,843,335		13	
C. Unvollendete Bauobjekte.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	12,912,052	25				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1897, lt. Rechnung	6,740,072	52	19,652,124		77	
ab: Übertragungen auf den Baukonto etc. . . . .	.	.	3,916,988		41	
					44,562,575	54
					216,320,615	28
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Bötzenbergbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a. Bötzenbergbahn:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	12,300,000	—				
Betrag der geleisteten Einzahlungen i. Jahr 1897, lt. Rechnung	25,000	—	12,325,000		—	
b. Linie Koblenz-Stein:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	2,285,000		—	
2. Aargauische Südbahn.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz	5,995,000	—	14,610,000		—	
Betrag der geleisteten Einzahlungen im Jahr 1897, lt. Rechnung	18,000	—	6,013,000		—	
3. Linie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	500,000		—	
					21,123,000	—
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	253,178,751	64

Gesellschaft auf 31. Dezember 1897.

		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	—
	<u>160,000 Aktien</u>						
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 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887 . . .	87,000,000	—				
2.	4% Anleihen von 5 Mill. Franken vom 1. März 1889 . . .	5,000,000	—				
3.	4 1/2 % Anleihen von 1,837,500 Franken v. 1. Januar 1892 . . .	1,837,500	—				
4.	3 1/2 % Anleihen von 10 Mill. Franken vom 31. August 1894 . . .	10,000,000	—				
5.	3 1/2 % Anleihen von 7 Mill. Franken vom 15. Juni 1895 . . .	7,000,000	—				
6.	3 1/2 % Anleihen von 35 Mill. Franken v. 28. Februar 1897 . . .	35,000,000	—				
7.	3 1/2 % Anleihen von 10,512,500 Franken v. 20. Sept. 1897 . . .	10,512,500	—	156,350,000	—		
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 2 1/2 % bzw. 4 1/2 %	3,650,000	—				
2.	Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, verzinslich zu 2 % und bzw. 2 1/2 %: 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 bzw. 3 1/4 %: Betrag der Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz	2,000,000	—				
5.	Subventionsdarleihen für die Linie Eetzweilen-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. 1,880,000. —						
b.	Betrag der Einzahlung im Jahr 1897 lt. Rechnung, letzte Rate d. Kt. Zürich " 120,000. —	2,000,000	—	13,932,000	—	173,282,000	—
	Übertrag . . . . .	.	.	.	.	253,282,000	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	.	.	.	.	253,178,751	64
III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn).						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	1,451,189	31				
b. Betrag der Ausgaben im Jahr 1897, laut Rechnung	248,754	93	1,699,944	24		
2. Dampfboote auf d. Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen)						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	606,593	86				
b. ab: Betrag der Einnahmen im Jahr 1897, laut Rechnung	1,733	50	604,860	36		
3. Imprägnieranstalt.						
Betrag der restierenden Anlagekosten, laut vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	10,814	70	2,315,619	30
IV. Zu amortisierende Verwendungen.						
1. Betrag der zu amortisierenden Verwendungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	15,448,540	77		
2. Hiezu kommen:						
a. Übertragungen vom Baukonto:						
Abschreibung beseitigter Bauobjekte in Schaffhausen und Zug	Fr. 247,747. 66					
Abschreibung eiserner Brückenkonstruktionen	" 143,508. 63					
Änderungen an bestehenden Anlagen in Schaffhausen	" 55,479. 15		446,735	44		
b. Übertragungen vom Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Abschreibung beseitigter Bauobjekte und Änderungen an bestehenden Anlagen in Winterthur	Fr. 233,919. 29					
Abschreibung eiserner Brückenkonstruktionen aus dem Jahr 1896	" 92,495. 54		326,414	83		
c. Übertragung vom Konto „Emissionsverluste auf dem Aktienkapital“, laut vorjähriger Bilanz	696,467	45				
d. Vergütung a. d. Vereinigten Schweizerbahnen für ihre bei Erweiterung des Remisenbahnhofes Winterthur beseitigten Anlagen	43,957	91	1,513,575	63		
3. Hinwieder kommen in Abzug:						
a. XIV. Amortisationsquote, lt. Amortisationsplan	670,000	—	16,962,116	40		
b. Anteile fremder Bahnen an den oben, Ziffer IV 2 b, genannten Abschreibungen	28,823	54	698,823	54	16,263,292	86
V. Verfügbare Mittel.						
1. Kasse und Bankguthaben.						
Barbestand der Kasse, einschl. Checkkonti . . . . .	.	.	233,499	70		
2. Wertschriften.						
Eigene Wertpapiere . . . . .	.	.	1,205,517	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
Liegenschaften-Konto der Nordostbahn . . . . .	.	.	1,079,116	79		
4. Material-Vorräte.						
a. Material-Konto (Vorräte an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	1,171,757	36				
b. Material-Rechnung des Bahnoberingenieurs (Vorräte an Schienen, Schwellen etc.)	1,957,859	27				
c. Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	324,712	—	3,454,328	63		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis . . . . .	.	.	65,108	62	6,037,570	74
Summe	.	.	.	.	277,795,234	54

Gesellschaft auf 31. Dezember 1897.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	.	.	253,282,000	—
III. Schwebende Schulden.							
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:							
a.	des 4% Anleihens von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860	Fr.	500.	—			
b.	des 4% Anleihens von 5 Mill. Fr. vom 1. Juni 1862	"	1,000.	—			
c.	des 4% Anleihens von 15 Mill. Fr. vom 1. Dezember 1885	"	5,500.	—			
d.	des 4% Anleihens von 20 Mill. Fr. vom 1. Oktober 1886	"	34,500.	—			
			41,500	—			
2.	Ausstehende Coupons, und Ratazinse		1,970,628	06			
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungskassen und Kauttionen der Angestellten:							
a.	der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten Fr. 425,032. 74						
b.	der Krankenkasse der Güter- u. Werkstätte-Arbeiter	"	10,593.	31			
c.	der Barkauttionen v. Beamten u. Angestellten " 16,125. 85						
d.	der Kauttionskasse der Güterarbeiter etc.	"	325.	12			
			452,077	02			
4.	Barkauttionen von Bauunternehmern und Lieferanten		75,706	—			
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren:							
	Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis.		6,052,636	34	8,592,547	42	
IV. Spezialfonds.							
1.	Erneuerungsfonds der Nordostbahn		9,615,809	83			
2.	Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern		56,297	52			
3.	Versicherungsfonds		1,076,041	39			
4.	Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen		30,000	—	10,778,148	74	
V. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung							
					878,342	40	
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn							
					4,264,195	98	24,513,234 54
Summe .							277,795,234 54

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

per 31. Dezember 1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	25,176	75		
2. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	39,931	87		
Summe .			65,108	62
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bötzbeargbahn, abzüglich unvollendete Bauobjekte	40,700	57		
2. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein, " " "	15,085	91		
3. Barkautionen für Frachtkredite	1,900	—		
4. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	38,599	58		
5. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahn- gesellschaften und diverse Transportanten	1,310,540	01		
6. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Nordostbahn)	11,368	35		
7. Konto pro Diversi	1,634,441	92		
8. Darleihen auf kürzere Dauer	3,000,000	—		
Summe .			6,052,636	34

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1897.

1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
 2. Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.
 3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
 4. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.
 5. Rechnungen über die Nebengeschäfte.
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
 6. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.
(Beilage zu den Rechnungen III und IV.)
 7. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Thalweil-Zug von 1890 bis 1897.
 8. Zusammenstellung der Verwendungen für den Bau der Linie Eglisau-Schaffhausen von 1891 bis 1897.
-

Rechnung über den Erneuerungsfonds

vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1896			7,839,594	34		
Hiezu:						
Provisorische Mehreinlage pro 1896, gemäss Verfügung des schweiz. Bundesrates vom 16. Dezember 1897, vorbehaltenlich des bundesgerichtlichen Rekursentscheides und der späteren endgültigen Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds:						
a) Ordentliche Jahreseinlage pro 1896	1,835,000	—				
b) Ergänzungseinlage für frühere Jahre	100,000	—				
Ab:	1,935,000	—				
Die effektive Einlage von 1896	1,050,000	—	885,000	—	8,724,594	34
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1897, gemäss § 6 der Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896			1,050,000	—		
Hiezu:						
Provisorische Mehreinlage pro 1897, gemäss Verfügung des schweiz. Bundesrates vom 22. April 1898, vorbehaltenlich des bundesgerichtlichen Rekursentscheides, wie pro 1896:						
a) Mehreinlage pro 1897	785,000	—				
b) Ergänzungseinlage für frühere Jahre	100,000	—	885,000	—	1,935,000	—
Summe					10,659,594	34
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	294,451	74				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	417,989	72				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	101,396	71	813,838	17		
Hievon ab:						
1. Aversalentschädigung der Gotthardbahn für Oberbaumaterialerneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund), für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Mai 1897	3,262	50				
2. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien	100,000	—	103,262	50		
Im fernern ab:						
Vergütung der „Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern“ für die Erneuerung des Oberbaues auf dieser Linie im Jahr 1897, abzüglich der Aversalentschädigung der Gotthardbahn für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Mai 1897			710,575	67		
			55,394	50	655,181	17
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfcylindern, Achsen, Rädern und Bandagen	62,901	79				
2. Abschreibung der ausrangierten Lokomotive A ³ Nr. 152, abzüglich Altmaterialwert	22,995	77	85,897	56		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	1,420	95				
2. Umbau der 40 Personenwagen A Nr. 21/24, 27, 31, A ^B 171/172, 175/178, 191/196, 198/200, B 567/582, 599/600 und D 1901 auf grössern Radstand mit neuen Achsen, Tragfedern, Achsbüchsen etc.; Quote zu Lasten des Erneuerungsfonds	97,130	77				
3. Abschreibung des ausrangierten Personenwagens A ^B 4 Nr. 416, abzüglich Altmaterialwert	13,389	30	111,941	02		
Übertrag			197,838	58	655,181	17

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag . . . . .	.	.	197,838	58	655,181	17
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	3,030	53				
2. Abschreibung der 11 ausrangierten Güterwagen K ^c No. 3063, 3077, 3087, 3096, 3141, 3152, K 9710, L 9646, 9672, 9679 und 9684, abzüglich Altmaterialwert	37,250	20	40,280	73	238,119	31
III. Erneuerung der Schiffe.						
Dampfboote auf dem Bodensee.						
1. Hauptreparatur des Dampfbootes „Bodan“ ab: zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung	26,971 7,694	04 —	19,277	04		
2. Restabschreibung für das ausser Betrieb gesetzte Dampfboot „St. Gallen“ . . . . .	.	.	34,931	90	54,208	94
IV. Ersatz von Mobiliar und Gerätschaften.						
Abschreibung des ausrangierten Umladewagens der Station Kessweil . . . . .	.	.	.	.	495	—
V. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebsicherheit.						
1. Neue Bremsgestänge für Westinghouse-Bremsen an: 1 Personenwagen 4 Gepäckwagen	360 1,442	63 52	1,803	15		
2. 1 Paar Heizschläuche, System Est-Köpfen, Probestück	.	.	149	90		
3. Abschreibung der beseitigten Luftheizungen an 33 Personenwagen	15,840	—				
4. ab: Gutschrift vom Baukonto für s. Zt. zu Lasten des Erneuerungsfonds eingerichtete Dampfheizungen an 11 Personenwagen, deren Luftheizung pro 1897 beseitigt und auf Rechnung des Erneuerungsfonds abgeschrieben wurde (vide Ziffer 3 oben)	÷ 8,136	15	7,703	85	9,656	90
VI. Hältiger Anteil der Nordostbahn an den Kosten der Oberbau-erneuerung auf den Gemeinschaftsbahnen.						
1. Bötzbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein <u>Fr. 57,186. 25</u> 2	.	.	28,593	12		
2. Aargauische Südbahn <u>Fr. 115,060. 15</u> 2	.	.	57,530	07	86,123	19
					1,043,784	51
					9,615,809	83
VII. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1898					10,659,594	34
Summe						

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

Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern vom Jahr 1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Saldo-Vortrag vom Jahr 1896	.	.	111,692	02
Summe	.	.	111,692	02
 Ausgaben.				
I. Erneuerung des Oberbaues.				
Vergütung an den Erneuerungsfonds der Nordostbahn:				
a. für Schienen und deren Befestigungsmittel	23,980	94		
b. für Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	33,504	88		
c. für Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben u. s. w.	1,171	18		
	58,657	—		
ab: Aversalentschädigung der Gotthardbahn für die Oberbaumaterial- Erneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Luzern (Untergrund) für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Mai 1897.	3,262	50	55,394	50
II. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1898	.	.	56,297	52
Summe	.	.	111,692	02
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.				

Rechnung über den Versicherungsfonds der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1896 . . . . .	.	.	.	.	1,093,643	56
II. Einlage aus dem Betriebsertrag pro 1897 . . . . .	.	.	.	.	100,000	—
Summe .	.	.	.	.	1,193,643	56
 Ausgaben.						
I. Haftpflichtentschädigung an die Hinterlassenen des am 10. Dezember 1893 auf der Station Auvernier verunglückten Jakob Schindler, Notar von Bern, N. O. B. Anteil	.	.	611	58		
II. Zuschuss an die Krankenkasse der Güter- und Werkstätte-Arbeiter pro 1897 . . . . .	.	.	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 Hilfs- und Nebengeschäfte pro 1897 direkt belasteten Ausgaben für Unfallentschädigungen und Materialschäden über den Jahresbetrag von Fr. 75,000 hinaus, nämlich:						
a. Unfallentschädigungen	177,007	87				
b. Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial .	9,982	72				
	186,990	59				
abzüglich zu Lasten der Betriebsrechnung verbleibende .	75,000	—				
			111,990	59	117,602	17
IV. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1898 . . . . .	.	.	.	.	1,076,041	39
Summe .	.	.	.	.	1,193,643	56
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung vom Jahr 1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1896 . . . . .	.	.	1,157,117	91		
Hievon ab:						
Zuschuss an die Betriebsrechnung pro 1896, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1897 . . . . .	.	.	412,873	70	744,244	21
II. Agio auf dem 3 ¹ / ₂ % Anleihen von 35 Millionen Franken d. d. 28. Februar 1897 . . . . .	.	.	.	.	259,086	25
Summe . . . . .	.	.	.	.	1,003,330	46
Ausgaben.						
I. Emissionskosten der in den Jahren 1896/1897 emittierten Anleihen:						
1. 3 ¹ / ₂ % Anleihen von 35 Millionen Franken d. d. 28. Feb- ruar 1897. . . . .	.	.	103,262	35		
2. 3 ¹ / ₂ % Anleihen von Fr. 10,512,500 d. d. 20. Sept. 1897: Kursverluste	11,525	—				
Druckkosten, Stempel, Pfandbuchgebühren etc.	7,712	—	19,237	—		
II. Anteile der Nordostbahn an den Haftpflichtentschädigungen infolge der Unfälle bei Mönchenstein am 14. Juni 1891 und bei Zollikofen am 18. August 1891:			122,499	35		
laut VI. Abrechnung der Jura-Simplonbahn vom 12. Aug. 1897	1,565	95				
" VII. " " " " " 25. Feb. 1898	1,008	15				
abzüglich:	2,574	10				
Vergütung der Schweiz. Centralbahn auf Rechnung des Anteils der Gemeinschaftsbahnen an obigen Haftpflichtent- schädigungen	85	39	2,488	71	124,988	06
III. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1898 . . . . .	.	.	.	.	878,342	40
Summe . . . . .	.	.	.	.	1,003,330	46

Rechnungen über die Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	136,735	14		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 6,285. 47				
b. Von Tieren „ 6,327. 10				
c. Von Gütern „ 346,454. 71	359,067	28		
3. Verschiedene Einnahmen	551	05		
Summe der Einnahmen			496,353	47
<i>Ausgaben.</i>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	15,886	35		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	146,375	09		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	2,986	58		
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	3,305	22		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	3,435	60		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen	48,397	40		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	105,119	93		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	55,023	01		
10. Assekuranzprämien	11,098	15		
11. Verschiedenes	20,573	34		
Summe der Ausgaben			422,200	67
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	496,353	47		
Die Ausgaben betragen	422,200	67		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1897			74,152	80
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben			54,208	94*
Netto-Ertrag pro 1897			19,943	86
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.				

Rechnungen über die Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	106,944	09		
2. Ertrag des Gepäck- und Tiertransportes.				
<i>a.</i> Vom Gepäck	Fr. 2,659. 85			
<i>b.</i> Von Tieren	1,001. 20			
3. Verschiedene Einnahmen	620	—		
Summe der Einnahmen			111,225	14
<i>Ausgaben.</i>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	5,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	6,799	—		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	80,699	05		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	1,673	50		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	4,181	79		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	1,826	90		
7. Brennmaterial für die Schiffe	36,885	63		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	2,988	26		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	33,594	11		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	3,857	09		
11. Ersatzleistungen	—	—		
12. Verschiedenes	11,655	13		
Summe der Ausgaben			189,160	46
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	111,225	14		
Die Ausgaben betragen	189,160	46		
Rückschlag pro 1897			77,935	32

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
geordnet nach den Bauobjekten, pro 1897.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Verwendungen zu Bauzwecken.					
a) Bisheriges Netz.					
Stammnetz.					
1. Kreuzlingen:	Einlegen einer Weichenverbindung zwischen Geleise II und III und Landerwerb zur Erweiterung des Vorplatzes (vide auch Pos. 69)	22,062	94		
2. Münsterlingen:	Wasserversorgung der Station für einen Ventilbrunnen und einen Hahn in der Küche (vide auch Pos. 68)	671	19		
	Erstellen einer Einfriedigung bei den Spitalanlagen, Km. 95,2 ¹⁰ / ₆₆₀	386	70		
3. Romanshorn:	Erstellen eines Säulenkrahn von 15 Tonnen Tragkraft hinter der Weiche Nr. 83	6,167	36		
	Telephonische Verbindung der Stellwerkbuden I, II und III unter sich und mit dem Inspektionsbureau	328	80		
	Erstellen eines zweiten Lagerbodens zum Schutze gegen Feuchtigkeit				
	a) im Parterre des Lagerhauses	5,339	75		
	b) im provisorischen Kornschuppen	2,537	49		
4. Arbon:	Erstellen einer Ausfahrt behufs Nutzbarmachung des nördlichen Stumpengeleises	1,291	93		
5. Amrisweil:	Entwässerungsanlage	1,349	90		
6. Islikon:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für einen Ventilbrunnen und einen Hahn in die Küche (vide auch Pos. 71)	176	70		
7. Schaffhausen:	Bahnhofweiterung, bestehend in: Erstellen eines neuen Güterbahnhofes mit 7,809 m neuen Geleisen, neuen Güterschuppen für die Nordostbahn und Bad. Bahn mit Verladrampen, Expeditionsgebäude zweistöckig (mit Bureaux im Erdgeschoss und vier Wohnungen im I. und II. Stock); ferner neue Lokomotivremise für die Nordostbahn mit Anbau für Unterkunfts-Lokale und Wasserreservoirs, neue Drehscheibe von 16 m Durchmesser, neue Wagenremisen für die Nordostbahn und Bad. Bahn, neue Einsteighalle im Personenbahnhof, in Eisenkonstruktion mit Wellblech und Glaseindeckung; Unterführung unter den Geleisen zur Kommunikation mit den Perrons; Zollrevisionslokal (vide auch Pos. 60 und 73)	2,871,779	20		
	Einrichtung der elektrischen Beleuchtung (vide auch Pos. 59)	17,901	32		
	Erstellen von zwei Hydranten zum Wasserfassen der N.-O.-B.-Lokomotiven	2,574	52		
	Einführung der Telegraphen- und Signalleitungen der Linie Eglisau-Schaffhausen (vide auch Pos. 63)	73	32		
	Einführung der elektrischen Läuteeinrichtungen der Linie Etzweilen-Schaffhausen	366	—		
8. Andelfingen:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung	1,949	13		
	Übertrag	2,934,956	25		

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	2,934,956	25		
9. Winterthur:	Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes; Nachtrag pro 1896 für Expropriation (vide auch Pos. 72)	7,412	55		
	Erstellen eines Säulenkrahns von 15 Tonnen Tragkraft	6,188	45		
	Erstellen eines zweiten Ausladegeleises im Güterbahnhof von 180 m Nutzlänge	8,858	27		
	Verlängerung der Viehrampe beim Eilgutschuppen um 18 m	2,081	07		
	Pflasterung der Zugänge zu den Unterführungen des Bahnhofes auf Bahngelände	1,047	10		
10. Wallisellen:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für einen Küchenhahn, einen Ventilbrunnen und einen Hydranten	850	33		
11. Oerlikon:	Erstellen einer elektrischen Signalscheibe gegen Glattbrugg an Stelle einer mechanischen (vide auch Pos. 74)	1,425	03		
12. Glattbrugg:	Verriegelung der Weichen und Signale (vide auch Pos. 59 und 76)	10,503	42		
13. Rümlang:	Dasselbe (vide auch Pos. 59 und 76)	10,771	83		
14. Niederglatt:	Dasselbe (vide auch Pos. 59 und 76)	20,132	11		
15. Zürich:	Veränderte Einführung der Winterthurerlinie in den Bahnhof Zürich, Nachtrag für Expropriation (vide auch Pos. 75)	45,385	25		
	Anbringen von Wasserabflussröhren und Kenneln an den Viaduktbrücken Zürich-Wipkingen zur Verhinderung des Wasserabsturzes	594	88		
	Erstellen von zwei Eiskellern für die Restaurationen II. u. III. Klasse	1,655	—		
	Erstellen einer Telephonverbindung vom Aufnahmegebäude zum Bureau des Werkstättenmaschinenmeisters	156	17		
16. Altstetten:	Stationserweiterung, bestehend in: Versetzung des Stationsgebäudes ausserhalb der Geleise auf die Seite der Ortschaft; Erstellen eines neuen Güterschuppens samt Laderampe; eines neuen Abtrittgebäudes; von drei gedeckten Perrons zwischen den Geleisen der Aarauer- und Luzerner-Linie, sowie nördlich des Aarauergeleises; Verbindung der Perrons unter sich und mit dem Aufnahmegebäude mittelst eines 3 m weiten unterirdischen Durchganges; Erstellen eines Säulenkrahns von 15 Tonnen und einer Brückensäge von 25 Tonnen Tragkraft; Erstellen von 2400 m neuen Geleisen für den Güterbahnhof und Einlegen von 5 neuen einfachen und 6 englischen Weichen (vide auch Pos. 60, 77 und 98)	572,552	34		
17. Baden:	Erstellen einer Zufahrtsstrasse zum Güterbahnhof	7,353	16		
18. Brugg:	Anbringen eines Wasserkrahns an der Aussenseite der alten Remise	454	50		
19. Wildegg:	Erstellen einer neuen Geleiseverbindung mittelst einer englischen Weiche	6,552	82		
20. Aarau:	Pflasterung eines 4 m breiten Fussweges auf dem Bahnhofvorplatz	451	20		
21. Siggenthal:	Vergrösserung des Güterschuppens mittelst Anbau, 6,63 m lang, 7,11 m breit	2,382	64		
22. Döttingen:	Erstellen einer elektrischen Signalscheibe gegen Siggenthal, an Stelle einer mechanischen (vide auch Pos. 79)	1,836	57		
	Übertrag	3,643,600	94		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1897.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
		Übertrag .		3,643,600	94		
23. Offene Bahn:	Erstellen neuer Eisenkonstruktionen für nachbezeichnete Brücken und Durchlässe:						
	a) Km 94.870 offene Durchfahrt bei Münsterlingen	Fr. 1,535. 70					
	b) " 83.698 Bachbrücke bei Egnach	" 329. 55					
	c) " 92.263 " bei Arbon	" 352. 75					
	d) " 94.118 " bei Horn	" 392. 45					
	e) " 72.780 Durchlass bei Erlen	" 1,266. 55					
	f) Km. 42.405 Strassendurchlass bei Frauenfeld	" 1,776. 20					
	g) " 39.318 Bachbrücke bei Andelfingen	" 1,007. 35					
	h) Tössbrücke bei Winterthur I. u. II. Spur	" 79,964. 71					
	i) Reppischbrücken bei Dietikon I. u. II. Spur	" 14,378. 24					
	k) Km. 41.630 Bachbrücke bei Koblenz	" 1,746. 56		102,750	06		
	(vide auch Pos. 80)						
	Erstellen eines dichten Schwellenbelages auf den beiden Durchlässen bei:						
	a) Km. 29.408 bei Oberwinterthur	Fr. 108. 36					
	b) " 29.381 " "	" 109. 41		217	77		
	Erstellen von Glockensignalen auf der Strecke Dachsen-Schaffhausen			2,593	98		
	Telephonanlage zur Verbindung der Zwischenblockstationen mit den beiden Nachbarstationen auf den Linien:						
	a) Zürich-Winterthur	Fr. 2,304. 52					
	b) Niederglatt-Bülach	" 656. 09					
	c) Zürich-Aarau	" 3,123. 99		6,084	60		
	Erstellen einer Blocksignalanlage auf der Strecke Niederglatt-Bülach			9,212	74		
	(vide auch Pos. 59)						
	Erstellen elektrischer Läutwerke auf der Strecke Niederglatt-Bülach			2,008	60		
	Vorsorglicher Landerwerb, bei Winterthur Km. 24. ⁷⁰⁸ / ₉₀₀			2,614	55		
	Erstellen eiserner Schlagbaubarrieren an Stelle hölzerner Schiebearrieren bei:						
	a) Km. 90.090 bei Arbon	Fr. 933. 14					
	b) " 7.190 " Glattbrugg	" 863. 14					
	c) " 10.465 " Rümliang	" 806. 55		2,602	83		
	(vide auch Pos. 80)						
	Erstellen von Einfriedigungen, Bahnabschlüssen etc. auf den Strecken:						
	Romanshorn - Rorschach, Erlen - Romanshorn, Sulgen - Erlen, Islikon - Sulgen, Winterthur - Hettlingen, Wallisellen - Winterthur, Niederglatt - Bülach, Killwangen - Turgi, Brugg - Rapperswil, Turgi - Koblenz			1,750	53	3,773,436	60
Linksufrige Zürichseebahn.							
24. Thalweil:	Erweiterung der Geleiseanlagen, infolge Erstellen eines Anschlussgeleises für die Firma Weidmann & Cie.			8,193	36		
	Grabenpflasterung beim Güterschuppen zwischen Stationsplatz und Zufahrtstrasse			459	30		
	Einführung der Signalleitungen der Linie Thalweil-Zug			558	46		
	(vide auch Pos. 63)						
	Übertrag .			9,211	12	3,773,436	60

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		.	.	4,271,445	66
Ehemalige Nationalbahn.					
39. Emmishofen:	Erweiterung des Verladeplatzes auf der östlichen Seite der Station, inkl. Expropriation	7,795	54		
40. Ermatingen:	Anschluss an die Ortswasserversorgung für einen Ventilbrunnen und einen Hahn in der Küche der Dienstwohnung (vide auch Pos. 94).	139	50		
41. Steckborn:	Erstellen einer Brückenwage von 30 Tonnen Tragkraft (vide auch Pos. 95)	3,358	21		
42. Kloten:	Erwerb der Landabschnitte Ord. No. 74/78 rechts der Bahn, zur spätern Erweiterung der Station	600	—		
43. Offene Bahn:	Erstellen neuer Eisenkonstruktionen für nachbezeichnete kleineren Brücken und Durchlässe:				
	a) Km. 51.088 Bachbrücke bei Mannenbach Fr. 787. 65				
	b) " 47.913 " " Berlingen " 821. 90				
	c) " 45.870 " " Steckborn " 768. 65				
	d) " 40.405 " " Mammern " 822. 95				
	e) " 32.129 Durchlass bei Buchs-Dällikon " 1,058. 30	4,259	45		
	(vide auch Pos. 96)				
	Erstellen eines dichten Schwellenbelages auf folgenden Durchlässen:				
	a) Km. 57.965 Tägerweilen-Ermatingen Fr. 76. 30				
	b) " 55.176 " " " " 70. 50				
	c) " 44.995 Steckborn-Mammern " 98. 50				
	d) " 44.790 " " " " 118. 50				
	e) " 48.500 Dätwyl-Mellingen " 23. 35				
	f) " 48.750 " " " " 23. 35	410	50		
	Erstellen eines Geländers an dem offenen Durchlass bei Km. 67.73 bei Suhr, abzüglich hälftiger Anteil der Schweiz. Centralbahn	46	95		
	Erstellen von Einfriedigungen auf den Strecken Stein-Konstanz, Etzweilen-Singen, Oberwinterthur-Etzweilen	287	31	16,897	46
Zürich-Zug-Luzern.					
44. Urdorf:	Vorsorglicher Landerwerb für spätere Geleiseerweiterung	2,659	70		
45. Bonstetten:	Verlängerung des nördlichen Stumpengeleises um 54 m.	1,594	12		
46. Affoltern a/Alb.	Erstellen eines Hydranten zum Wasserfassen der Lokomotiven	918	03		
47 Cham:	Erstellen eines Perrondaches	2,174	35		
48. Offene Bahn:	Vermehrung des Dielenbelages auf der Reussbrücke bei Luzern	1,169	89		
	Anbringen von Leitschienen auf gleicher Brücke	1,483	58		
	Aufstellen eines Spindelläutwerkes für den Wärterposten bei der Reussinsel bei Luzern	235	—		
	Erstellen von Einfriedigungen und Bahnabschlüssen etc.	8,359	21	18,593	88
Dielsdorf-Niederweningen.					
49. Niederweningen:	Unterbauarbeiten infolge Erstellen eines Anschlussgeleises zur Cementfabrik Lägern, bestehend in Auffüllung und Beschotterung des auf Bahngebiet fallenden Teiles, sowie Verlängerung des gewölbten Surbdurchlasses, abzüglich Beitrag der Cementfabrik Lägern . . . . .	.	.	3,047	46
Übertrag		.	.	4,309,984	46

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1897.

		Fr.	Cts	Fr.	Cts.
Übertrag		.	.	4,309,984	46
Rollmaterial.					
50. Lokomotiven:	Anschaffung von 4 Güterzugslokomotiven, C ^{3T} No. 381/384, auf Compound-System gebaut, mit Luftdruckbremse, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser und der Lindner'schen Anfahr- vorrichtung	247,349	33		
51. Personenwagen:	Anschaffung folgender Personenwagen mit Abtritt, ausgerüstet mit Luftdruckbremse, Dampfheizung, Notsignal und Petrol- beleuchtung:				
	a) 7 A ^{B3} No. 339/345 mit Oberlicht und 10 Plätzen I. Kl. und 23 Plätzen II. Kl.	158,042	54		
	b) 15 B ^{C3} Nr. 1001/1015 mit 16 Plätzen II. Kl. und 32 Plätzen III. Kl.	245,995	32		
	c) 7 C ³ Nr. 1565/1571 mit 52 Sitzplätzen	104,325	86		
	d) 15 C ³ Nr. 1572/1586 mit 65 Sitzplätzen	224,755	96		
52. Kontinuierliche Luftdruckbremsen:	Einrichtung der Westinghousebremse an:				
	a) 4 Personenwagen A Nr. 5, C 1164, 1256 u. 1473 Fr. 3,403.09 (vide auch Pos. 106)				
	b) 4 Gepäckwagen F Nr. 2063/65 und 2072, welche bereits die Leitung besitzen	6,558	62		
53. Dampfheizung:	Einrichtung der Dampfheizung an 11 Personenwagen: A Nr. 27, A ^B Nr. 175, 177/178, 191/192, B Nr. 572/574 und 576/577 (vide auch Pos. 107)	8,136	15		
54. Dampfleitung:	Anbringen von Dampfleitungen an 15 Personenwagen: A Nr. 21/24, 31, B Nr. 567/71 und 578/582	480	—		
55. Dampfheizungs- kupplungen:	Anschaffung von 300 Stück Dampfheizungskuppelungen	12,716	32		
56. Geschwindigkeits- messer:	Ausrüstung der 3 Lokomotiven B ^{2T} Nr. 214, 244 und 248 mit dem Geschwindigkeitsmesser, System Klose	1,865	90		
57. Notsignal:	Ausrüstung folgender 127 Personenwagen mit dem Notsignal: A Nr. 4, 5, 13, 14, 16, 27 u. 31, A ^B Nr. 120/25, 127, 132/33, 154, 172, 178, 185, 188, 195/96, 198/99, A ^{B2} Nr. 256, B Nr. 518/19, 521/22, 525/27, 530/31, 541/43, 546, 575, 577/78, 581/82, B ² Nr. 654, B ^C Nr. 805, 811/13, 815, 818, 823, 827/28, 830, 834, 838, 840/41, 853, 855, 859, 863, 871/72, B ^{C2} Nr. 951, 954, 964, C Nr. 1118, 1121, 1124, 1126, 1128/29, 1133, 1135/39, 1141, 1143/44, 1153, 1164, 1168, 1192, 1231, 1233/36, 1247, 1250, 1252, 1255, 1265, 1270, 1275, 1279, 1281/82, 1297/98, 1300/2, 1401/2, 1407, 1414, C ² Nr. 1451, 1453/54, 1461, 1465, 1467, 1469, 1473, 1481, C ³ Nr. 1511, 1515, 1519, 1531, 1540, 1550, D Nr. 1901	9,797	08		
58. Gasbeleuchtung:	* Einrichtung der Gasbeleuchtung in Krankenwagen D Nr. 1901	1,674	05	1,021,697	13
Übertrag		.	.	5,331,681	59

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag				5,331,681	59
Mobiliar und Gerätschaften.					
59. Bahnaufsichtsdienst:	Inventaranschaffung für den Aufseher der elektrischen Beleuchtung in Schaffhausen (vide auch Pos. 7)	170	25		
	Dasselbe für den Bahnmeister der Strecke Winterthur-Schaffhausen (vide auch Pos. 110)	3,663	42		
	Dasselbe für die neuen Centralanlagen auf Station Glattbrugg, Rümlang, Niederglatt, Eglisau, sowie für die Blocksignalanlage Niederglatt-Bülach (vide auch Pos. 12/14, 23, 33, 87/88)	112	33		
60. Stationsdienst:	Anschaffung eines Stationsumladwagens für die Station Kessweil (vide auch Pos. 111)	600	82		
	Diverse Inventarvermehrungen für nachfolgende Stationen: Bahnhof Schaffhausen (vide auch Pos. 7)	3,456	98		
	Bahnhof Winterthur	630	—		
	Station Altstetten (vide auch Pos. 16)	1,915	22		
	Station Wollishofen	150	—		
	„ Bendlikon	347	55		
	„ Rüschlikon	313	40		
	„ Thalweil	970	20		
	„ Bülach	200	—		
	„ Glattfelden	200	—		
	„ Eglisau	760	—		
	„ Etzweilen	200	—		
	„ Cham	150	—		
	Zuteilung des ausrangierten gedeckten Güterwagens K ^C Nr. 3063 zum Altmaterialwert an die Bahnhofinspektion Zürich (vide auch Pos. 105)	250	—		
	Inventarvermehrung für Station Enge, infolge Einrichtung einer zweiten Einnehmerei	1,139	—		
	Zuteilung einer Viehverladrampe an die Station Baden-Oberstadt	250	—		
61. Transportdienst:	Anschaffung von eisernen Bettstellen mit Matrazzen, Decken etc. für das Maschinenpersonal der Depots Waldshut . Fr. 400.— Glarus . „ 400.— Zug . „ 1,200.— Etzweilen . „ 800.—	2,800	—		
	Anschaffung von 2 Geschwindigkeitsmessern, System Klose, für Lokomotiven als Reserve	1,200	—		
62. Werkstätten:	Anschaffung folgender Maschinen für die Bauwerkstätte Zürich: 3 Säulenbohrmaschinen . Fr. 1,580.— 1 Viktoria-Blechscheere mit Elektromotor und Kraftleitung . „ 3,913.52 2 Daumenkräfte von je 100 Tonnen Tragkraft . „ 996.85 1 Drehbank . „ 4,971.65 1 Shapingmaschine . „ 1,200.— 1 Zapfenschneid-, Schlitz- und Kehlmaschine . „ 1,200.— 1 Langlochbohr- und Stemm-Maschine . „ 800.— 1 Lochmaschine . „ 868.62	15,530	64		
Übertrag		35,009	81	5,331,681	59

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1897.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
				Übertrag	
		35,009	81	5,331,681	59
63. Telegraphen- apparate:	Vermehrung des Telegraphen-Inventars:				
	a) infolge Einführung der Telegraphenlinie Eglisau-Schaffhausen in den Bahnhof Schaffhausen Fr. 288.01 auf Station Eglisau " 241.97 (vide auch Pos. 31)	529	98		
	b) infolge Einführung der Telegraphenlinie Thalweil-Zug auf der Station Thalweil (vide auch Pos. 24.)	316	—		
	c) infolge Erstellen des direkten Drahtes Zürich-Thalweil, im Hauptbahnhof Zürich Fr. 586.82 auf Station Wiedikon " 114.54 " " Enge " 295.04 " " Wollishofen " 350.54 " " Bendlikon " 370.54 " " Rüslikon " 370.54 " " Thalweil " 814.93 (vide auch Pos. 27)	2,902	95		
	d) infolge Erstellen des direkten Drahtes Zürich-Hauptbahnhof- Wiedikon-Giesshübel, im Hauptbahnhof Zürich Fr. 288.22 auf Station Wiedikon " 163.46 (vide auch Pos. 27)	451	68		
	e) infolge Erstellen der Telegraphenlinie Bülach-Eglisau, im Bahnhof Bülach Fr. 244.30 auf Station Glattfelden " 514.08 " " Eglisau " 284.30 (vide auch Pos. 33.)	1,042	68		
	Übernahme der Telegraphenapparate der Gotthardbahn auf Station Rothkreuz, abzüglich Anteil der Aarg. Südbahn	330	—	40,583	10
Summe der Ausgaben .				5,372,264	69

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.					
Abschreibungen vom Baukonto zufolge Zugeständnis an das Schweiz. Eisenbahndepartement, anlässlich Bereinigung des Baukonto pro 1896:					
64.	Abschreibung von Bauleitungskosten und bezw. Bauzinsen auf im Jahre 1896 untergegangenen, bezw. abgeschriebenen Anlagen:				
	<i>a)</i> In Romanshorn, Müllheim, Winterthur und Zürich	Fr. 11,916. 76			
	<i>b)</i> Zürich-Enge, Wädensweil und Sihlbrücken im Sihlhölzli bei Zürich	" 593. 97			
	<i>c)</i> Sorenthalbrücke, Linie Sulgen-Gossau	" 38. 29			
	<i>d)</i> Urdorf, Hedingen, Cham, Reussbrücke bei Luzern und zwei Schieebarrieren auf offener Bahn Zürich-Zug-Luzern	" 1,791. 02	14,340	04	
65.	Winterthur: Rückbuchung verrechneter administrativer Bauleitungskosten und Zuschläge auf Materiallieferungen für Bahnhoferverweiterung	Fr. 13,085. 02			
	Reduktion der Bauzinse (ab 1. September 1894 $3\frac{1}{2}\%$, statt verrechneter 4%)	" 758. 75	13,843	77	
66.	Abschreibung für Änderungen an bestehenden Anlagen:				
	<i>a)</i> Winterthur (Bahnhoferverweiterung) und Einfriedigungen auf offener Bahn des Stammnetzes	Fr. 6,638. —			
	<i>b)</i> Wädensweil, Weichenverriegelung	" 324. 94			
	<i>c)</i> Reussbrücke bei Luzern, Verstärkung	" 711. 75	7,674	69	35,858 50
Hiezu kommen folgende weitere Einnahmen pro 1897:					
Stammnetz.					
67.	Romanshorn: Abschreibung einer beseitigten Brückenwage		2,683	08	
	Abschreibung des infolge Verkauf des sogen. Schweizerhausareals in das Eigentum der Herren Ginzburger & fils übergegangenen Anschlussgeleises von 55 m Länge aus älterem Material		800	—	
68.	Münsterlingen: Abschreibung des beseitigten Pumpwerkes des Sodbrunnens, infolge Anschluss an die Ortswasserversorgung		100	—	
	(vide auch Pos. 2)				
69.	Kreuzlingen: Abschreibung des ausgefallenen Geleisestücks, infolge Einlegens einer Weichenverbindung zwischen Geleise II und III		1,350	—	
	(vide auch Pos. 1).				
70.	Sulgen: Gutschrift für ausgefallene 27 m Geleise samt einer Weiche und Kreuzung, infolge Änderung der Einfahrtsgeleise der Linie Sulgen-Gossau		1,713	03	
71.	Islikon: Abschreibung des Pumpwerkes des aufgehobenen Sodbrunnens, infolge Anschluss an die Ortswasserversorgung		80	—	
	(vide auch Pos. 6)				
	Übertrag		6,726	11	35,858 50

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Baubjekten, pro 1897.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	6,726	11	35,858	50
72. Winterthur:	Gutschrift für die auf Rechnung der Vereinigten Schweizerbahnen ausgeführten Bauarbeiten im Bahnhofdreieck, anlässlich Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes, Nachtrag pro 1896 (vide auch Pos. 9)	24,908	65		
73. Schaffhausen:	Abschreibung folgender untergegangener Anlagen wegen der Bahnhofserweiterung:				
	a) Bestandteile der alten Passerelle km 0.070, 1/2 N. O. B.	Fr.	179.92		
	b) 109.72 m Wagenremisengeleise, N. O. B. allein	"	3,299.32		
	c) 159 m Torfschuppengeleise, " "	"	4,781.45		
	d) Lokomotivdrehscheibe beim alten Maschinenhaus, 1/2 N. O. B.	"	7,730.80		
	e) Drehscheibe von 4,8 m Durchmesser östlich des ehem. badischen Maschinenhauses, 1/2 N. O. B.	"	3,149.50		
	f) 2 Wagendrehscheiben beim Torfschuppen, N. O. B. allein	"	10,716.65		
	g) 1 Brückenwage, 1/2 N. O. B.	"	1,174.50		
	h) 4 Kreuzungen infolge Ausfall einer Geleise-durchschneidung, 1/2 N. O. B.	"	644.40		
	i) Bestandteile des alten Hallendaches, " "	"	1,527.37		
	k) Wagenremise, N. O. B. allein	"	21,601.37		
	l) Gasbeleuchtungsbestandteile, 1/2 N. O. B.	"	1,271.85		
	m) Einfriedigungen, 1/2 N. O. B.	"	1,431.65		
	n) 2 Gitterbarrieren mit Geleisen, 1/2 N. O. B.	"	1,128.34	58,637	12
	(vide auch Pos. 7)				
74. Oerlikon:	Abschreibung der ausgefallenen mechanischen Signalscheibe gegen Glattbrugg, wegen deren Ersetzung durch eine elektrische Scheibe (vide auch Pos. 11)	400	—		
75. Zürich:	Abschreibung für Grunderwerb und Auffüllung des abgetragenen Teils der alten Winterthurer Einfahrt Zürich-Wipkingen (vide auch Pos. 15)	171,680	—		
76. Div. Stationen:	Abschreibung ausgefallener Objekte, infolge Erstellung von Central-, bzw. Blockanlagen:				
	a) Aufzug- und Rückstellvorrichtungen samt Drahtleitungen und Kanäle mechanischer Signalscheiben:				
	Glattbrugg, 2 Stück	Fr.	809.10		
	Rümlang, 2 " "	"	720.36		
	Niederglatt, 3 " "	"	1,164.06	2,693	52
	b) Weichenböcke:				
	Glattbrugg, 1 Stück	Fr.	41.76		
	Rümlang, 1 " "	"	41.76		
	Niederglatt 2 " "	"	83.52	167	04
	c) Weichen- und Signalschwellen:				
	Glattbrugg, 4 Stück	Fr.	71.—		
	Rümlang, 6 " "	"	106.50		
	Niederglatt, 6 " "	"	106.50	284	—
	d) 2 Aufzug- und 3 Umlenkböcke von den Barrieren, Km. 10.750 und 10.970 Station Rümlang (vide auch Pos. 12/14 und 59)			626	40
	Übertrag	266,122	84	35,858	50

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . .		266,122	84	35,858	50
77. Altstetten:	Abschreibung folgender untergegangener, bezw. beseitigter Bauobjekte wegen Stationserweiterung:				
	a) Centralanlage	Fr. 6,192. 37			
	b) Bisheriges Vordach	" 1,535. 71			
	c) Güterschuppen	" 5,470. 14			
	d) Lebhag	" 530. 98			
	(vide auch Pos. 16 und 98)	13,729	20		
78. Siggenthal:	Abschreibung der Wärterbude bei Siggenthal, Km. 30.919 . . .	600	—		
79. Döttingen:	Abschreibung der mechan. Signalscheibe gegen Siggenthal, infolge deren Ersetzung durch eine elektrische Scheibe . . .	400	—		
	(vide auch Pos 22)				
80. Offene Bahn:	Abschreibung ausgefallener eiserner Brückenkonstruktionen, wegen deren Ersetzung durch neue, stärkere bei:				
	a) Km. 94.870 offene Durchfahrt bei Münsterlingen	Fr. 572. 18			
	b) " 83.698 Bachbrücke bei Egnach . . .	" 114. 55			
	c) " 92.263 " " Arbon . . .	" 153. —			
	d) " 94.118 " " Horn . . .	" 206. 55			
	e) " 72.78 Durchlass bei Erlen . . .	" 433. 50			
	f) " 42.405 Strassendurchlass bei Frauenfeld	" 3,694. 70			
	g) " 39.348 Bachbrücke bei Andelfingen . . .	" 285. 60			
	h) Tössbrücke bei Winterthur, I. und II. Spur	" 130,246. 42			
	i) Reppischbrücken bei Dietikon, I. u. II. Spur	" 14,890. 30			
	k) Km. 41.630 Bachbrücke bei Koblenz . . .	" 751. 76			
	(vide auch Pos. 23)	151,348	56		
	Gutschrift für das ausgefallene Geleisestück Dachsen-Neuhausen, infolge Erstellen der Station Neuhausen der Linie Eglisau-Schaffhausen . . .	845	77		
	Gutschrift für die versetzte Wärterbude bei Km. 53.438 Dachsen-Neuhausen . . .	300	—		
	Abschreibung der beseitigten Überfahrtsbrücke bei Km. 53.031 Dachsen-Neuhausen . . .	1,611	—		
	Abschreibung der in Wegfall gekommenen Barrieren bei Km. 53.447 und 53.603 Dachsen-Schaffhausen . . .	171	84		
	Abschreibung beseitigter Schieebarrieren, infolge deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren bei:				
	a) Km. 90.090 bei Arbon, eiserne Drehbarriere	Fr. 300. —			
	b) " 7.190 bei Glattbrugg . . .	" 80. —			
	c) " 10.465 bei Rümlang . . .	" 140. —			
	(vide auch Pos. 23)	520	—		
81. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land und Rekognitionsgebühren . . .	15,631	31	451,280	52
Linksufrige Zürichseebahn.					
82. Pfäffikon-Schwyz:	Abschreibung des Brunnenschachtes, infolge Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung . . .	50	—		
	(vide auch Pos. 26)				
83. Div. Stationen:	Abschreibung ausgefallener Scheibenkontrollapparate:				
	Thalweil: 1 doppelter mit Schutzkasten . . .	73	—		
	Wädensweil: 2 dreifache . . .	190	—		
	Übertrag . . .	313	—	487,139	02

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1897.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	313	—	487,139	02
84. Offene Bahn:	Abschreibung der dislocierten Wärterbuden ab Km. 28,200 bei Richtersweil und Station Wädensweil	1,200	—		
	Abschreibung der hölzernen Schiebebarriere bei Km. 10.724 in Rüschlikon	80	—		
	(vide auch Pos. 27)				
	Abschreibung ausgefallener Brückenkonstruktionen, bezw. Bestandteile solcher, infolge deren Ersetzung durch neue, stärkere, bei:				
	a) Km. 15.528 Durchfahrt bei Oberrieden Fr. 370.60				
	b) " 15.745 idem " 411.20				
	c) " 23.468 Bachbrücke bei Wädensweil " 414.90				
	d) " 29.847 Durchfahrt bei Bäch " 346.50				
	e) " 31.235 idem " 379.15				
	f) " 41.12 Aabrücke bei Lachen (wegen Verstärkung) " 2,252.27	4,174	62		
	(vide auch Pos. 27)				
85. Rekognitionsgebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren	10	—	5,777	62
	Linie Winterthur-Koblentz.				
86. Bülach:	Abschreibung der beseitigten Stationswasserleitung, infolge Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung, gemäss Abkommen mit der Gemeinde Bülach	3,500	—		
	(vide auch Pos. 29)				
87. Eglisau:	Abschreibung des zurückversetzten Teils der Schuppen-Rampe	161	10		
	(vide auch Pos. 33)				
88. Div. Stationen:	Abschreibung ausgefallener Objekte infolge Erstellen von Central-, bezw. Blockanlagen:				
	a) Aufzug- und Rückstellvorrichtungen, sowie Drahtleitungen und Kanäle mechanischer Signalscheiben:				
	Bülach, 2 Stück Fr. 803.88				
	Glattfelden, 2 Stück " 829.98				
	Eglisau, 2 Stück " 803.88	2,437	74		
	b) Weichenböcke:				
	Eglisau, 16 Stück	668	16		
	c) Weichen- und Signalschwellen:				
	Bülach, 4 Stück Fr. 71.—				
	Glattfelden 4 " " 71.—				
	Eglisau, 20 " " 354.95	496	95		
	d) Kontrollapparate etc.				
	Eglisau, 1 Scheibenkontrollapparat und 1 Kontrollbatteriekasten Fr. 100.—				
	Glattfelden, Kontrollbatteriekasten " 24.—	124	—		
	(vide auch Pos. 33 u. 59)				
89. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land	104	70	7,492	65
	Übertrag			500,409	29

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Übertrag				500,409	29	
Linie Baden-Niederglatt.						
90. Offene Bahn:	Abschreibung der ausgefallenen Eisenkonstruktion der Strassen- durchfahrt bei Buchs, Km. 24.812, infolge Ersetzung durch eine stärkere (vide auch Pos. 34)			872	10	
Linie Effretikon-Hinweil.						
91. Kempten:	Abschreibung des Pumpwerks des Sodbrunnens, infolge Einrich- tung der Wasserversorgung im Jahre 1889			100	—	
Linie Sulgen-Gossau.						
92. Offene Bahn:	Abschreibung der bei Verstärkung der Sitterbrücke bei Sitterdorf ausgefallenen Teile der Eisenkonstruktion (vide auch Pos. 38)	1,200	60			
93. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land und einmalige Rekognitionsgebühren .	70	—	1,270	60	
Ehemalige Nationalbahn.						
94. Ermatingen:	Abschreibung des Pumpwerks des aufgegebenen Sodbrunnens, wegen des Anschlusses an die Ortswasserversorgung (vide auch Pos. 40)	20	—			
95. Steckborn:	Abschreibung des ausgefallenen Geleisestückes beim Einlegen einer Brückenwage (vide auch Pos. 41)	61	25			
96. Offene Bahn:	Gutschrift für die auf die Linie Eglisau-Schaffhausen versetzten 4 Wärterbuden ab Km. 53.960, 62.580 und 65.178 Wettingen- Suhr, sowie 45.387 Etzweilen-Konstanz	650	—			
	Abschreibung ausgefallener Brückenkonstruktionen, infolge deren Ersetzung durch neue, stärkere, bei:					
	a) Km. 51.088 Bachbrücke bei Mammenbach	Fr. 62.50				
	b) " 47.913 " " Berlingen	" 62.50				
	c) " 45.870 " " Steckborn	" 62.50				
	d) " 40.405 " " Mammern	" 65.—				
	e) " 32.129 Durchlass bei Buchs-Dällikon	" 55.—				
	(vide auch Pos. 43)			307	50	
97. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land	940	75	1,979	50	
Linie Zürich-Zug-Luzern.						
98. Altstetten:	Abschreibung folgender untergegangener, bezw. beseitigter Bau- objekte wegen Stationserweiterung:					
	a) Centralanlagen	}	Auf Baurechnung	(Fr. 6,722.02)	
	b) Bisheriges Vordach					" 1,535.72
	c) Güterschuppen					" 5,470.15
	d) Lebhag					" 530.99
	(vide auch Pos. 16 und 77)			14,258	88	
99. Zug:	Abschreibung der beseitigten Objekte der alten Stationsanlage samt Kehrdreieck:					
	Oberbau und Beschotterung	Fr. 139,657.25				
	Brücke bei Km. 38.640	" 9,037.—				
	Lorzebrücke	" 6,023.15				
	Mühlebachbrücke	" 1,439.25				
	Teile der Letzibachbrücke	" 269.—				
	Übertrag	Fr. 156,425.65		14,258	88	
				504,631	49	

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1897.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . Fr. 156,425. 65		14,258	88	504,631	49
99. Zug:	Weichenverbindung, sog. Kollerweiche	3,103.	—		
	Semaphor und Konstruktionsteile der Centralisierungsanlage bei der Kollermühle	3,091.	60		
	Aufnahmsgebäude	77,340.	27		
	Güterschuppen	41,701.	41		
	Lokomotivremise und Putzgruben	13,473.	63		
	Wagenremise	7,645.	18		
	Passagierabtritt mit Waschhaus	5,733.	61		
	1 doppelte und 1 einfache Wärterbude	2,327.	57		
	Laderampe	3,181.	02		
	Wagen-Krahnen	5,041.	08		
	Wasserreservoir, Pumpe, Füllapparate, Wandkrahnen	3,486.	67		
	Drehscheibe	6,692.	72		
	Brückenwage	4,317.	19		
	Eiserner Krahnen	1,197.	45		
	Viehbarrieren	74.	67		
	Einfriedigung	2,442.	50		
	Laufender Brunnen	778.	77		
	Beleuchtungsbestandteile	489.	02		
	Telegraphenleitung	108.	16		
	Elektrische Lätwerke	1,119.	04		
	Zeigerwerk	839.	28		
	2 Wendescheiben, wovon 1 mit elektr. Kontrollapparat	1,185.	60		
	2 eiserne Drehbarrieren und 2 Zugbarrieren	932.	67		
	1 Wärterbude ab Kollerdreieck	600.	—		
		343,327	76		
100. Rothkreuz:	Abschreibung des hälftigen Anteils an den Erstellungskosten der abgebrannten Wagenvisiteurbude Nr. 151	260	—		
101. Offene Bahn:	Abschreibung des beseitigten Vorsignals mit Abhängigkeit bei Km. 63.34 zwischen Fluhmühle und Ebikon	3,207	36		
102. Rekognitionsgebühren:	Einmalige Rekognitionsgebühren	20	—	361,074	—
Rollmaterial.					
103. Lokomotiven:	Abschreibung der ausrangierten Lokomotive A ³ Nr. 152. Inventarwert, inkl. Ausrüstung Fr. 27,644. 77 ab: Wert der vorhandenen, der Reserve zugeschriebenen Ausrüstung	449.	—	27,195	77
104. Personenwagen:	Abschreibung des ausrangierten Personenwagens A ^B 4 Nr. 416	14,389	30		
105. Güterwagen:	Abschreibung folgender 11 ausrangierter Güterwagen: KC. Nr. 3063, 3077, 3087, 3096, 3141, 3152, K. 9710, L. 9646, 9672, 9679, 9684	39,800	20		
	NB. KC Nr. 3063 ist der Bahnhofinspektion Zürich zum Altmaterialwert von Fr. 250 zugeteilt worden. (vide auch Pos. 60)				
106. Kontinuierliche Luftdruckbremsen:	Gutschrift für die an Gepäckwagen, F 2003 abgenommene und an Personenwagen C 4 1164 angebrachte Westinghousebremse (vide auch Pos. 52)	677	50		
Übertrag .		82,062	77	865,705	49

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	82,062	77	865,705	49
107. Luftheizung:	Abschreibung der beseitigten Luftheizung an nachbezeichneten 33 Personenwagen: A Nr. 21/23, 27, 31, A ^B 175, 177/8, 191/4, 200, B 511, 567/74, 576/77, 579/580, 582, 599, 600, C 1405, D 1901/3 (vide auch Pos. 53)	15,840	—		
108. Ausrüstungsgegenstände:	Abschreibung abgegangener Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven und Wagen: Lokomotiven Fr. 818.20 Personenwagen " 1,217.30 Gepäck- und Güterwagen " 1,283.65	3,319	15		
109. Reserveausrüstung:	Gutschrift für aus der Reserve an den Betrieb abgegebene Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven Mobilier und Gerätschaften.	666	—	101,887	92
110. Bahnaufsichtsdienst:	Gutschrift für das dem Bahnmeister der neuen Linie Eglisau-Schaffhausen zugeteilte und der Baurechnung dieser Linie belastete Inventar des Bahnmeisters der Strecke Hettlingen-Schaffhausen (vide auch Pos. 59) Gutschrift für das zurückgezogene Wärterinventar der aufgehobenen Bahnwärterposten Nr. 409 und 428 Winterthur-Schaffhausen .	4,137	62		
111. Stationsdienst:	Abschreibung des ausrangierten Stationswagens der Station Kessweil (vide auch Pos. 60) Gutschrift für zurückgezogenes Inventar von folgenden Stationen: a) Station Rothkreuz Fr. 116.— b) " Zug " 240.—	655	—		
112. Telegraphenapparate:	Gutschrift für zurückgezogene Telegraphenmaterialien von folgenden Stationen: a) Schaffhausen Fr. 12.— b) Eglisau " 74.50 c) Glattfelden " 74.50 d) Zürich-Wiedikon " 80.— e) " -Wollishofen " 74.50 f) Bendlikon " 74.50 g) Rüslikon " 74.50 h) Zug " 18.— i) Rothkreuz, (1/2 N. O. B.) " 32.85	515	35	5,902	22
	Summe der Einnahmen .			973,495	63
Zusammenstellung für bisheriges Netz.					
	Summe der Ausgaben	5,372,264	69		
	" " Einnahmen	973,495	63		
	Netto-Ausgaben .			4,398,769	06

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1897.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
b) Neue Linien.				
Rechtsufrige Zürichseebahn.				
1. Abschreibungen vom Baukonto, zufolge Verlangen des Schweiz. Bundesrates, anlässlich Bereinigung des Baukonto pro 1896.				
Reduktion der Bauzinse für die Bauverwendungen aus Subventionsdarlehen, vorbehaltlich des bundesgerichtlichen Rekursentscheides	378,933	75		
Gutschrift der Entschädigung der Stadt Zürich für Befreiung von der Landabtretung zum Bau der Rechtsufr. Zürichseebahn aus Vertrag vom 13. Juni 1873	115,350	—		
Verzugs- und Prozesszinsen aus dem Rechtsstreit mit der Stadt Zürich	27,122	54		
Abtrag des provisor. Umgehungsdammes zwischen Heinrichstrasse und dem alten Damm, sowie Durchschneidung des Winterthurer Dammes	66,647	09		
Gutschrift derjenigen Bauaufgaben, welche keine Bauwerte darstellen:				
a) Arbeiten für den provisor. Abschluss im Letten	Fr. 243.70			
b) Abbruch der provisor. Geleise Heinrichstrasse-Sihlquai	„ 243.55			
c) Unterbau des provisor. Umgehungsdammes	„ 10,791.80			
	11,279	05	599,332	43
2. Bauverwendungen im Jahr 1897.				
Technisches Personal	1,129	90		
Mehr- und bezw. Minderbedarf von Land	53,401	62		
Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	8,202	80		
IV. Amortisationsquote für die Privatverbindungsgleise Zürich-Tiefenbrunnen	÷ 1,250	—		
Beitrag eines Interessenten für Verlängerung der Wegkorrektur Km. 23.800	÷ 38	70		
Anbringen von Wasserabflussröhren und Kenneln an den Viaduktbrücken	357	88		
Wert-Übertrag für das vom abgetragenen Winterthurer Damm zur definitiven Dammanlage von Km. 2.0—2.1 verwendete Material	1,013	60		
Verlängerung der Verladerampen und Auffahrten auf:				
Station Meilen	Fr. 612.40			
„ Stäfa	„ 581.92			
	1,194	32		
Vertäfern der Wohnstuben in 7 Wärterwohnhäusern	1,181	59		
Abschreibung der untergegangenen Tapezierung infolge obiger Vertäferung	÷ 175	—		
Installation von 2 elektrischen Glühlampen auf Station Meilen	97	—		
Erstellen eines eisernen Gatters Station Zürich-Letten	68	—		
Erstellen eines eisernen Geländers in Zürich-Tiefenbrunnen, 81.8 m lang	719	84		
Dasselbe Station Uetikon, 40.32 m lang	357	80		
Abschreibung der durch eiserne Einfriedigungen ersetzten Drahteinfriedigungen auf folgenden Stationen:				
a) Zürich-Letten	Fr. 4.60			
b) Zürich-Tiefenbrunnen	„ 81.80			
c) Uetikon	„ 40.32			
	÷ 126	72		
Anfertigung eines Tunnelgerüst-Rollwagens	1,221	36		
Aufstellgleise für denselben	59	19	67,414	48
			531,917	95
Etzweilen-Schaffhausen.				
1. Abschreibungen vom Baukonto, zufolge Verlangen des Schweiz. Bundesrates, anlässlich Bereinigung des Baukonto pro 1896.				
Reduktion der Bauzinse auf den verwendeten Subventionsgeldern, vorbehaltlich des bundesgerichtlichen Rekursentscheides	42,482	45		
Rückbuchung von Bauaufgaben für Änderungen bestehender Anlagen	3,563	07		
Übertrag	÷ 46,045	52	531,917	95

**Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
geordnet nach den Bauobjekten, pro 1897.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	÷ 46,045	52	÷ 531,917	95
2. Bauverwendungen im Jahr 1897:				
Mehr- und bezw. Minderbedarf an Land	1,762	05		
Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	4,157	26		
Erstellen von Cementböden vor den Eingangsthüren der Wärterhäuser bei Km. 33.576, 37.765 und 46.875	165	—		
Restzahlung (Garantierrücklass) für Anpflanzen von Grünhecken	550	87		
Liquidationserlös für beim Regiebetrieb im Emmersbergtunnel verwendete Baugerätschaften	÷ 1,696	—		
Gutschrift für die auf das Gebiet des Bahnhofes Schaffhausen fallenden Bestandteile der elektr. Läuteinrichtung Etzweilen-Schaffhausen	÷ 366	—	÷ 41,472	34
Thalweil-Zug.				
Bauausgaben pro 1897, laut Jahresrechnung			2,696,629	70
Eglisau-Schaffhausen.				
Bauausgaben pro 1897, laut Jahresrechnung			1,968,626	59
Netto-Ausgaben			4,091,866	—
Rekapitulation.				
Netto-Ausgaben für bisheriges Netz	4,398,769	06		
idem neue Linien	4,091,866	—		
Summe von Titel A			8,490,635	06
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.				
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.				
1. Anschaffung eines neuen Halbsalon-Dampfers „St. Gotthard“ von 51 m Länge und 6 m Breite, mit einer Maschine von ca. 500 Pferdekraften, versenktem Salon auf dem Hinterdeck, einem Oberdeck mit Glaswand zwischen den Radkasten und einem Mast auf dem Vorderdeck	268,328	03		
2. Ausrüstung der 2 Eisboote I und II im Hafen Romanshorn mit je einem Naphtamotor von 6 HP.	15,358	80		
3. Restabschreibung auf dem ausser Betrieb gesetzten Dampfboot „St. Gallen“	÷ 34,931	90	248,754	93
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.				
4. Restabschreibung auf der verkauften Schale des früheren Dampfbootes „Rapperswil“	÷ 1,000	—		
5. Diverse Liquidationserlöse für Warenschiffmaterial, Mobilien etc.	÷ 733	50	1,733	50
Summe der Netto-Ausgaben von Titel B			247,021	43

Zusammenstellung

der

Verwendungen für den Bau der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen

per 31. Dezember 1897.

Zusammenstellung der Verwendungen für von 1890

	1890		1891		1892		1893	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.								
A. Organisations- und Verwaltungskosten, inkl. technische Bauleitung.								
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	15,070	05	46,409	41	46,990	82	57,549	93
2. Bureauekosten	1,054	55	1,754	05	6,719	09	1,328	25
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	504	73	2,481	19	639	34	+ 255	15
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	907	66	1,952	48	1,752	77	1,869	32
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Verschiedenes	180	46	353	45	361	90	511	65
B. Verzinsung des Baukapitals.								
1. Aktienkapital	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Obligationen	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	203	90	1,998	55	12,270	—	69,209	60
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	—	—	275	15	288	05
2. Entschädigungen	—	—	210	—	4,771	—	52,693	17
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	—	—	—	—	—	—	736	95
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Verschiedenes	—	—	34	90	46	80	5	—
D. Bahnbau.								
1. Unterbau.								
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	—	—	22,700	—	31,600	—
b. Tunnels	—	—	6,300	—	695,000	—	1,253,517	65
c. Brücken und Durchlässe	—	—	—	—	15,800	—	19,200	—
d. Beschotterung	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Chaussierung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	—	—	—	—	—	—	2,200	—
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—	25,100	—
g. Verschiedenes	—	—	1,895	20	235	40	720	15
2. Oberbau.								
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, inkl. Fundierung etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Legen des Oberbaues	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	—	—
Übertrag	17,921	35	63,389	23	807,562	27	1,516,274	57

den Bau der Linie Thalweil-Zug bis und mit 1897.

1894		1895		1896		1897		Zwischenrubriken				Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
67,559	38	75,555	21	98,749	55	83,532	47	.	.	491,416	82		
1,369	79	1,934	96	3,119	87	2,233	34	.	.	19,513	90		
62	17	÷ 673	11	÷ 221	29	÷ 217	83	.	.	2,320	05		
3,021	26	2,774	33	4,043	60	3,644	20	.	.	19,965	62		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
233	74	261	67	354	97	3,010	16	.	.	5,268	—	538,484	39
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
145,500	65	224,425	—	348,923	25	179,708	70	.	.	982,239	65	982,239	65
1,155	75	5,785	10	4,207	40	1,985	20	.	.	13,696	65		
146,012	90	308,112	20	463,390	75	165,854	41	.	.	1,141,044	43		
1,898	65	5,638	35	10,322	75	4,110	70	.	.	22,707	40		
70	16	812	87	—	—	1,424	90	.	.	2,307	93		
103	90	371	15	66	60	100	55	.	.	728	90	1,180,485	31
59,305	34	242,722	67	566,142	22	253,489	35	1,175,959	58				
953,000	—	840,000	—	647,183	40	÷ 6,756	20	4,388,244	85				
76,239	70	186,610	48	402,463	95	340,440	20	1,040,754	33				
23,800	—	13,500	—	64,000	—	213,180	91	314,480	91				
—	—	9,000	—	27,356	12	20,359	20	58,915	32				
8,100	—	2,700	—	7,200	—	10,939	—	54,039	—				
3,200	15	3,877	55	10,626	55	986	20	21,541	20	7,053,935	19		
156,724	75	109,706	85	11	—	89,364	75	355,807	35				
248,325	20	—	—	12	50	136,491	—	384,828	70				
—	—	—	—	6,057	17	254,629	54	260,686	71				
—	—	—	—	1,402	95	89,577	98	90,980	93				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,092,303	69		
1,895,683	49	2,033,115	28	2,665,413	31	1,848,088	73	.	.	8,146,238	88	2,701,209	35

Zusammenstellung der Verwendungen für von 1890

	1890		1891		1892		1893	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	17,921	35	63,389	23	807,562	27	1,516,274	57
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.								
<i>a.</i> Verwaltungsgebäude .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>b.</i> Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, inkl. Einsteighallen, Trottoirs etc. .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>c.</i> Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>d.</i> Wasserstationen und Brunnen, inkl. Wasserbeschaffung etc. .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>e.</i> Hebevorrichtungen (Krahnen etc.) u. Brückenzüge .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>f.</i> Wärterhäuser .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>g.</i> Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>h.</i> Verschiedenes .	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.								
<i>a.</i> Telegraphenleitungen .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>b.</i> Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>c.</i> Orientierungs- und Ordnungszeichen .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>d.</i> Einfriedigung und Barrieren .	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>e.</i> Verschiedenes .	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Rollmaterial.								
1. Lokomotiven und Tender .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Personenwagen .	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Gepäck- und Güterwagen .	—	—	—	—	—	—	—	—
III. Mobiliar und Gerätschaften.								
1. Für die allgemeine Verwaltung .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst .	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Für den Stationsdienst .	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Für den Transportdienst .	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Für die Werkstätten .	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Telegraphenapparate .	—	—	—	—	—	—	—	—
Total der Ausgaben	17,921	35	63,389	23	807,562	27	1,516,274	57

den Bau der Linie Thalweil-Zug bis und mit 1897.

1894		1895		1896		1897		Zwischenrubriken				Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1,895,683	49	2,033,115	28	2,665,413	31	1,848,088	73	.	.	8,146,238	88	2,701,209	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,527	—	30	—	388,556	65	200,875	25	592,988	90				
—	—	10	50	50,000	—	11,360	31	61,370	81				
—	—	—	—	1,483	50	36,279	15	37,762	65				
—	—	—	—	—	—	34,556	51	34,556	51				
—	—	—	—	47,675	—	21,676	28	69,351	28				
—	—	—	—	—	—	21,956	49	21,956	49				
—	—	—	—	163	25	801	15	964	40	818,951	04		
—	—	—	—	26	—	20,859	70	20,885	70				
—	—	—	—	—	—	66,409	68	66,409	68				
—	—	—	—	—	—	4,659	80	4,659	80				
648	10	596	70	518	65	32,156	55	33,920	—				
—	—	—	—	121	05	—	—	121	05	125,996	23	9,091,186	15
—	—	—	—	174,527	16	117,400	—	.	.	291,927	16	11,792,395	50
—	—	—	—	2,704	92	239,605	27	.	.	242,310	19		
—	—	—	—	169,899	89	—	—	.	.	169,899	89	704,137	24
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	7,691	57	.	.	7,691	57		
—	—	—	—	—	—	28,830	45	.	.	28,830	45		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	3,422	81	.	.	3,422	81	39,944	83
1,899,858	59	2,033,752	48	3,501,089	38	2,696,629	70	.	.	.	.	12,536,477	57

Zusammenstellung der Verwendungen für von 1891

	1891		1892		1893	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.						
A. Organisations- und Verwaltungskosten, inkl. technische Bauleitung.						
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	11,914	87	24,879	84	8,506	36
2. Bureaukosten	428	84	1,434	20	506	24
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	777	63	268	44	÷ 37	52
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	1,060	14	1,330	10	791	50
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—	—	—	—	—
6. Verschiedenes	44	—	213	25	220	26
B. Verzinsung des Baukapitals.						
1. Aktienkapital	—	—	—	—	—	—
2. Obligationen	—	—	—	—	—	—
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	116	80	1,425	10	2,066	20
C. Expropriation.						
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	—	—	—	—
2. Entschädigungen	—	—	—	—	—	—
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	—	—	—	—	—	—
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	—	—	—	—	—	—
5. Verschiedenes	—	—	38	—	—	—
D. Bahnbau.						
1. Unterbau.						
<i>a.</i> Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	—	—	—	—	—	—
<i>b.</i> Tunnels	—	—	—	—	—	—
<i>c.</i> Brücken und Durchlässe	—	—	—	—	—	—
<i>d.</i> Beschotterung	—	—	—	—	—	—
<i>e.</i> Chaussierung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	—	—	—	—	—	—
<i>f.</i> Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—
<i>g.</i> Verschiedenes	—	—	—	—	—	—
2. Oberbau.						
<i>a.</i> Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	—	—	—	—	—	—
<i>b.</i> Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	—	—	—	—
<i>c.</i> Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, inkl. Fundierung etc.	—	—	—	—	—	—
<i>d.</i> Legen des Oberbaues	—	—	—	—	—	—
<i>e.</i> Verschiedenes	—	—	—	—	—	—
Übertrag	14,342	28	29,588	93	12,053	04

den Bau der Linie Eglisau-Schaffhausen

bis und mit 1897.

1894		1895		1896		1897		Zwischenrubriken				Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
39,386	25	60,970	71	79,490	80	74,684	14	.	.	299,832	97		
2,138	02	3,679	63	2,690	50	2,070	89	.	.	12,948	32		
28	—	÷ 564	48	÷ 205	03	÷ 199	47	.	.	67	57		
2,727	77	4,071	79	4,897	16	4,252	—	.	.	19,130	46		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
686	40	359	19	253	37	1,607	50	.	.	3,383	97	335,363	29
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
9,548	80	31,735	64	105,433	95	71,538	95	.	.	221,865	44	221,865	44
574	75	4,463	10	2,692	85	1,786	95	.	.	9,517	65		
272	83	491,306	43	274,779	62	43,344	53	.	.	809,703	41		
6	—	10,661	25	4,412	25	4,523	90	.	.	19,603	40		
9	30	1,659	38	139	95	1,994	05	.	.	3,802	68		
126	15	1,772	33	4,350	74	745	37	.	.	7,032	59	849,659	73
—	—	53,206	—	642,454	42	479,529	36	1,175,189	78				
—	—	—	—	127,700	—	24,475	—	152,175	—				
—	—	271,620	20	780,914	15	338,109	79	1,390,644	14				
—	—	7,283	18	51,600	—	75,169	36	134,052	54				
—	—	—	—	30,647	05	22,711	—	53,358	05				
—	—	—	—	1,200	—	10,057	25	11,257	25				
4,760	32	3,102	50	1,721	70	2,007	82	11,592	34	2,928,269	10		
—	—	220,715	98	25,198	15	÷ 9,093	35	236,820	78				
209,157	98	÷ 20,394	02	26,492	69	65,247	55	280,504	20				
—	—	2,596	55	÷ 4,928	19	101,881	76	99,550	12				
—	—	468	10	5,977	19	63,438	32	69,883	61				
—	—	—	—	—	—	81	50	81	50	686,840	21		
269,422	57	1,148,713	46	2,167,913	32	1,379,964	17	.	.	3,615,109	31	1,406,888	46

Zusammenstellung der Verwendungen für von 1891 bis

	1891		1892		1893	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	14,342	28	29,588	93	12,053	04
3. Hochbau und mechanische Stations- einrichtungen.						
<i>a.</i> Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—
<i>b.</i> Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, inkl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	—	—	—	—	—	—
<i>c.</i> Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Re- misen und Magazine	—	—	—	—	—	—
<i>d.</i> Wasserstationen und Brunnen, inklusive Wasser- beschaffung etc.	—	—	—	—	—	—
<i>e.</i> Hebevorrichtungen (Krahnen etc.) und Brückenwagen .	—	—	—	—	—	—
<i>f.</i> Wärterhäuser	—	—	—	—	—	—
<i>g.</i> Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	—	—	—	—	—	—
<i>h.</i> Verschiedenes	—	—	—	—	—	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.						
<i>a.</i> Telegraphenleitungen	—	—	—	—	—	—
<i>b.</i> Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	—	—	—	—	—	—
<i>c.</i> Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—	—	—	—	—
<i>d.</i> Einfriedigung und Barrieren	—	—	—	—	—	—
<i>e.</i> Verschiedenes	—	—	—	—	—	—
II. Rollmaterial.						
1. Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	—
2. Personenwagen	—	—	—	—	—	—
3. Gepäck- und Güterwagen	—	—	—	—	—	—
III. Mobiliar und Gerätschaften.						
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	—	—
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungs- dienst	—	—	—	—	—	—
3. Für den Stationsdienst	—	—	—	—	—	—
4. Für den Transportdienst	—	—	—	—	—	—
5. Für die Werkstätten	—	—	—	—	—	—
6. Telegraphenapparate	—	—	—	—	—	—
Total der Ausgaben .	14,342	28	29,588	93	12,053	04

den Bau der Linie Eglisau-Schaffhausen
und mit 1897.

1894		1895		1896		1897		Zwischenrubriken				Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
269,422	57	1,148,713	46	2,167,913	32	1,379,964	17	.	.	3,615,109	31	1,406,888	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	90,127	92	128,668	60	218,796	52				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	—	—	15	—	26,983	69	26,998	69				
—	—	—	—	—	—	21,400	94	21,400	94				
—	—	—	—	12,834	50	17,648	65	30,483	15				
—	—	—	—	—	—	1,803	—	1,803	—				
—	—	—	—	130	30	187	70	318	—	299,800	30		
—	—	—	—	403	45	5,724	71	6,128	16				
—	—	30	—	—	—	38,050	41	38,080	41				
—	—	—	—	—	—	2,814	45	2,814	45				
—	—	—	—	1,823	—	50,292	38	52,115	38				
—	—	—	—	116	80	—	—	116	80	99,255	20	4,014,164	81
												5,421,053	27
—	—	—	—	118,547	83	117,400	—	.	.	235,947	83		
—	—	—	—	1,666	14	141,101	96	.	.	142,768	10		
—	—	—	—	6,980	—	1,023	05	.	.	8,003	05	386,718	98
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	7,457	20	.	.	7,457	20		
—	—	—	—	—	—	24,632	87	.	.	24,632	87		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	.	.	—	—		
—	—	—	—	—	—	3,472	81	.	.	3,472	81	35,562	88
269,422	57	1,148,743	46	2,400,558	26	1,968,626	59	.	.	.	.	5,843,335	13