

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 46 (1898)

Artikel: Sechsvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1898

Autor: Birchmeier

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730399>

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: 02.10.2025

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

Sechsendvierzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1898.



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	12
III. Finanzverwaltung	18
IV. Betrieb:	
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	29
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs:	
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	30
2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	34
3. Durchschnittsergebnisse	35
4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	36
5. Frequenz nach den Stationen	37
6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren	42
7. Verkehr nach Entfernungen	44
8. Verkehr nach Warengattungen	47
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	50
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes:	
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	51
2. Statistik des Betriebsdienstes	54
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	59
b. Durchschnittsergebnisse und Verhältniszahlen	61
3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben	64 u. 65
D. Finanzergebnis	66
E. Verschiedenes:	
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	71
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	74
3. Werkstättebetrieb	77
4. Unfälle	80
5. Versicherungen	80
6. Personaletat	82
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	85
8. Kautionskassen	88
V. Bahnbau:	
1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien:	
a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben	89
b) Übrige Objekte	92
2. Bau neuer Linien:	
a) Allgemeines	94
b) Rechtsufrige Zürichseebahn	94
c) Thalweil-Zug	94
d) Etzweilen-Schaffhausen	95
e) Eglisau-Schaffhausen	95
VI. Direktion	95

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 1898, nebst Beilage.
- Beilagen:
1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
 2. Rechnung über die Reserve für Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.
 3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
 4. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.
 5. Rechnungen über die Nebengeschäfte.
 6. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)

B. Bericht des Verwaltungsrates.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen anmit den sechsundvierzigsten, das Jahr 1898 umfassenden Bericht über unsere Geschäftsführung nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung vorzulegen.

Bestand des Nordostbahnnetzes im Jahre 1898

(einschliesslich der von der Nordostbahn betriebenen Gemeinschaftsstrecken).

Strecken	Eröffnung	Baulänge	Betriebslänge
Eigenes Netz.			
1. Zürich-Aarau.	9. August 1847.	22,715 m	22,527 m
Zürich-Baden	29. September 1856.	8,789 m	8,749 m
Baden-Brugg	15. Mai 1858.	18,108 m	18,080 m
Brugg-Aarau			
		49,612 m	49,356 m
2. Zürich-Winterthur-Romanshorn.	16. Mai 1855	55,727 m	56,102 m
Winterthur-Romanshorn	27. Dezember 1855.	26,869 m	26,821 m
Winterthur-Zürich			
		82,596 m	82,923 m
3. Winterthur-Schaffhausen	16. April 1857.	30,380 m	29,911 m
4. Turgi-Waldshut	18. August 1859.	15,509 m	17,013 m
5. Altstetten-Zug-Luzern	1. Juni 1864.	62,548 m	64,783 m
		108,437 m	111,707 m
6. Rorschach-Romanshorn-Konstanz.	15. Oktober 1869.	14,832 m	15,110 m
Romanshorn-Rorschach	1. Juli 1871.	18,461 m	19,208 m
Romanshorn-Konstanz			
		33,293 m	34,318 m
7. Örlikon-Oberglatt-Bülach	1. Mai 1865.	15,945 m	15,545 m
8. Oberglatt-Dielsdorf	1. Mai 1865.	4,120 m	4,304 m
9. Winterthur-Etzweilen-Konstanz bezw. Kreuzlingen	17. Juli 1875.	61,575 m	63,040 m
10. Etzweilen-Singen	17. Juli 1875.	12,483 m	13,279 m
11. Zürich-Ziegelbrücke-Näfels bezw. Glarus	20. September 1875.	59,761 m	68,520 m
12. Glarus-Linthal	1. Juni 1879.	15,752 m	15,831 m
		169,636 m	180,519 m
	Übertrag	443,574 m	458,823 m

Strecken	Eröffnung	Baulänge		Betriebslänge	
		Übertrag 443,574 m		458,823 m	
13. Sulgen-Gossau.					
Sulgen-Bischofszell	1. Februar 1876.	10,163 m	} 22,670 m	10,046 m	} 22,458 m
Bischofszell-Gossau	5. Juli 1876.	12,507 m		12,412 m	
14. Winterthur-Bülach-Koblenz	1. August 1876.	47,170 m		48,377 m	
15. Effretikon-Hinweil	17. August 1876.	22,157 m		22,532 m	
16. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	1. Oktober 1877.	18,293 m		18,908 m	
17. Aarau-Suhr-Baden Ob. Stadt	6. September 1877.	24,267 m		27,478 m	
18. Baden Ob. Stadt-Wettingen	15. Oktober 1877.	734 m		1,478 m	
19. Otelfingen-Seebach-Örlikon-Kloten-Effretikon	15. Oktober 1877.	27,207 m		29,518 m	
20. Dielsdorf-Niederweningen	12. August 1891.	6,630 m	146,458 m	6,625 m	154,916 m
21. Zürich-Meilen-Rapperswil.					
Rapperswil-Stadelhofen	15. März 1894.	29,901 m	} 34,360 m	30,270 m	} 35,972 m
Stadelhofen-Hauptbahnhof	1. Oktober 1894.	4,459 m		5,702 m	
22. Etzweilen-Schaffhausen.					
Etzweilen-Feuerthalen	1. November 1894	15,065 m	} 16,249 m	15,109 m	} 16,934 m
Feuerthalen-Schaffhausen	2. April 1895.	1,184 m		1,825 m	
23. Thalweil-Zug	1. Juni 1897.		17,049 m		17,119 m
24. Eglisau-Neuhausen	1. Juni 1897.		17,213 m		17,873 m
			697,573 m		724,095 m
					rund 725 km

Gemeinschaftlich mit der Centralbahn: *)

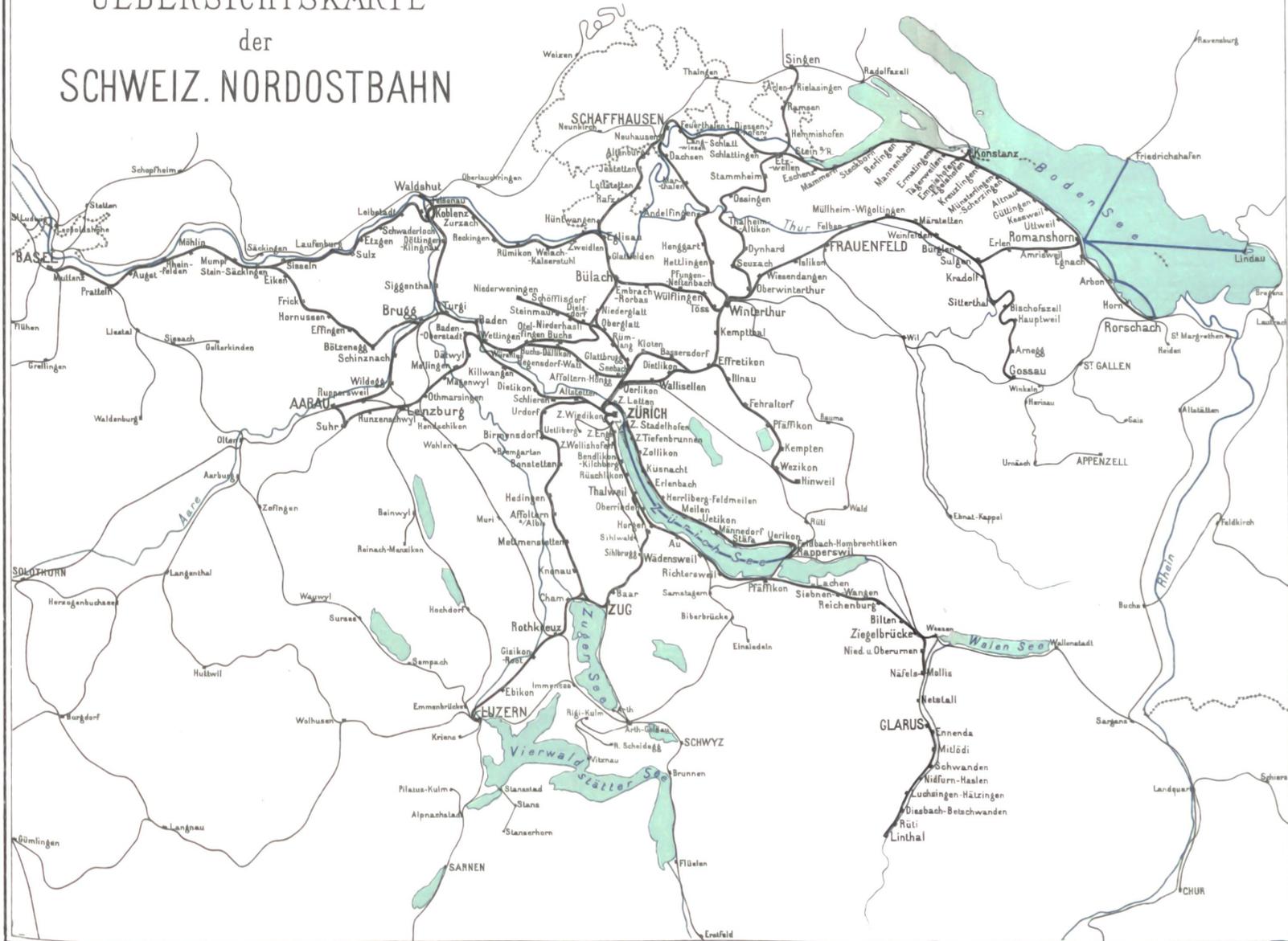
Bötzbergbahn.

Brugg-Pratteln (-Basel)	2. August 1875.	48,086 m		57,222 m	
Stein-Koblenz	1. August 1892.	25,501 m		26,124 m	
			73,587 m		83,346 m
					rund 84 km
			771,160 m	807,441 m	rund 809 km

*) Von der Schweiz. Centralbahn betriebene Gemeinschaftslinien:

Aargauische Südbahn (Aarau- und Brugg-Henschikon-Immensee)	Baulänge ^o 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.

Wir haben Ihnen in unserm letzten Berichte von dem Rekurse Kenntnis gegeben, den wir im Monat Februar gegen den Bundesratsbeschluss, betreffend Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und des Anlagekapitals der Nordostbahn, vom 11. Januar 1898, beim Bundesgerichte eingeleitet haben, sowie von den gleichartigen Schritten, welche gegen sie betreffende gleichartige Beschlüsse des Bundesrates von der Schweizer Centralbahn, der Gotthardbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn gethan worden sind. Der Schriftenwechsel in den fünf Rekursen nahm noch mehr als die Hälfte des Jahres in Anspruch, und es fiel der erste Rekursentscheid erst im Januar des laufenden Jahres. Er betrifft die Centralbahn.

Da das Urteil in unserm Rekurse noch aussteht, unterlassen wir es, in diesem Berichte auf die Entscheidungen des Bundesgerichtes näher einzutreten, uns vorbehaltend, im nächsten Berichte an Hand des unseren Rekurs betreffenden, in näherer Zeit zu erwartenden Urteils die wünschbaren Aufschlüsse über den Ausgang der Angelegenheit zu erteilen.

Disp. III des in unserm letzten Geschäftsberichte mitgeteilten Bundesratsbeschlusses vom 22. Februar 1898 bezeichnet die Linien, welche der Bundesrat von der Nordostbahngesellschaft auf dem Wege des konzessionsgemässen Rückkaufes zu erwerben gedenkt. Diesem Beschlusse hat er seither insoweit Folge gegeben, dass er den Rückkauf der im Laufe des Jahres 1898 zu kündenden und im Laufe des Jahres 1903 fälligen Linien angekündigt hat. Es sind dies folgende Linien bzw. konzessionsgemässen Rückkaufsobjekte:

1. Winterthur-Etzweilen-Ramsen (Schweizergrenze gegen Singen), Etzweilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen.
2. Romanshorn-Winterthur-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut (Stammnetz).
3. Winterthur-Schaffhausen.
4. Bötzbahn (hälftiger Anteil).
5. Winterthur-Koblenz.
6. Koblenz-Stein (hälftiger Anteil).
7. Niederglatt-Otelfingen und Otelfingen-Wettingen.
11. Aargauische Südbahn auf dem Gebiete der Kantone Luzern und Zug (hälftiger Anteil).

Zu Z. 11 hat der Bundesrat mit Rücksicht auf die Bestimmungen der Bundesbeschlüsse betreffend die Konzessionen für die Aargauische Südbahn, wonach der Bund vom Rückkaufsrechte nur Gebrauch machen darf, wenn er den Konzessionären die ganze Südbahn auf dem Gebiete der Kantone Aargau, Zug, Luzern und Schwyz abnimmt, gleichzeitig die Erklärung abgegeben, dass er bereit sei, auf den 2. bzw. 3. Mai 1903 die ganze Aargauische Südbahn zu übernehmen, während nach den Terminbestimmungen der Konzessionen für die Strecken auf aargauischem und schwyzerischem Gebiete diese erst (vor dem 30. April 1904) auf den 1. Mai 1909 kündbar wären.

Der Anteil der Centralbahn ist, wie überhaupt die Anteile dieser Gesellschaft an den Gemeinschaftsbahnen, gemäss dem Übereinkommen betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Schweizerischen Centralbahn

für den Rückkauf, auf den 1. Mai 1903 gekündet. Dies ist auch der Fall bezüglich des Anteiles der Schweizerischen Centralbahn an der bekanntlich mit Defizit betriebenen Linie Wohlen-Bremgarten, für welche die Eisenbahn-Gesellschaft Wohlen-Bremgarten, bestehend aus Centralbahn, Nordostbahn und Gemeinde Bremgarten, Konzessionärin ist. Nach dem Bundesratsbeschlusse vom 22. Februar 1898 scheint beim Bunde nicht die Absicht zu bestehen, auch den Anteil der Nordostbahn zu erwerben. Wir sahen uns deshalb veranlasst, hiegegen durch schriftliche Erklärung beim Bundesrat Rechtsverwahrung einzulegen für den Fall, dass wirklich die Absicht nicht bestehen sollte, die Konzession von der Eisenbahn-Gesellschaft Wohlen-Bremgarten als solcher, bezw. auch den Anteil der Nordostbahngesellschaft zurückzukaufen.

Mit Bezug auf den gleichzeitigen Rückkauf der ganzen Aargauischen Südbahn auf 1903, d. h. die Abtretung auch unserer Anteile an den aargauischen und schwyzerischen Strecken auf den genannten Termin, wird eine Erklärung später abzugeben sein.

Die weiteren Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement über die Aufstellung der konzessionsgemässen Sektionsrechnungen führten im Berichtsjahre zu einer gütlichen Erledigung der Angelegenheit. Am 23. Juli waren wir in der Lage, dem Eisenbahndepartement den Entwurf von Normen für die sektionsweise Berechnung der Anlagekosten und des Reinertrages unterbreiten zu können. Auf Grund bezüglichlichen Berichtes und Antrages des Eisenbahndepartements genehmigte der Bundesrat unterm 13. August unsere Vorschläge mit einer Modifikation, die zu beanstanden nicht gerechtfertigt gewesen wäre.

Die hiernach für die Aufstellung der Sektionsrechnungen massgebenden Grundsätze gewähren nun allerdings die vom Bundesrat verlangte, mehr ins einzelne gehende Genauigkeit des Rechnungsverfahrens, bedingen aber für die Bahnverwaltung einen ganz bedeutend grösseren Aufwand an Zeit und Arbeit.

Im Bundesratsbeschlusse vom 13. August ist vorbehalten, dass neben den für die sektionsweisen Rechnungen aufgestellten Normen die vom Bundesgericht festzusetzenden Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Anlagekapitales und Reinertrages massgebend sein werden.

Die Fristen zur Einreichung der neuen sektionsweisen Rechnungen wurden in teilweiser Abänderung des in unserm letzten Geschäftsberichte, S. 17, angeführten Bundesratsbeschlusses festgesetzt wie folgt:

- a) die Rechnungen für das Jahr 1894 sind bis Ende 1898 einzureichen;
- b) die übrigen Rechnungen bis Ende 1899, in der Meinung, dass deren Ablieferung successiv nach Fertigstellung der Rechnungen für ein Jahr zu erfolgen hat.

Die Sektionsrechnungen für 1894 sind gemäss litt. a rechtzeitig dem Eisenbahndepartement eingereicht worden, wobei, was den Inhalt der Rechnungen betrifft, alle Rechte gewahrt wurden, welche sich aus der schwebenden Feststellung der Grundsätze zur Bestimmung des konzessionsgemässen Anlagekapitales und Reinertrages ergeben werden. Sodann wurden insbesondere auch alle Rechte gewahrt bezüglich der noch nicht speziell berücksichtigten, konzessionsgemäss unserer Gesellschaft gehörenden, aber gemäss Vertrag von 1855 der Schweizerischen Centralbahn verpachteten Strecke Aarau-Wöschnau (solothurnische Grenze).

Der im letztjährigen Geschäftsberichte besprochene Rekurs gegen die vom Bundesrate verfügte provisorische Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds pro 1896 und einer Ergänzungseinlage für frühere Jahre wurde im Berichtsjahre vom Bundesgerichte, wie übrigens alle pendenten Rechnungsstreitigkeiten, wohl mit Rücksicht auf die Inanspruchnahme durch die erwähnten Rekurse der fünf Hauptbahnen noch nicht erledigt.

Durch Beschluss vom 3. Juni erteilte der Bundesrat dem Eisenbahndepartement den Auftrag, mit den Verwaltungen der fünf Hauptbahnen in Unterhandlung zu treten, um womöglich eine Verständigung über

die Normen zur Feststellung der Einlagen in den Erneuerungsfonds auf Grund des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 zu erzielen. Hiefür erteilte er dem Departement auf Grund eines Expertengutachtens, das im Auftrage des Eisenbahndepartements von den Herren C. Arbenz, gew. Direktor der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich, N. Convert, alt Direktor des Jura-Neuchâtelois in Neuenburg, H. W. Hall, Direktor der Schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur, R. Moser, gew. Oberingenieur für den Bahnbau der Nordostbahn in Zürich, M. Stocker, Stadtgenieur in Schaffhausen und Wolf, Maschineningenieur in Nidau erstattet worden war, bestimmte Wegleitungen. Die hiernach vom Eisenbahndepartement für die verschiedenen Objekte im Sinne von Art. 11 des Rechnungsgesetzes: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften aufgestellten Normen erschienen aber den Bahnen zu einer Verständigung nicht geeignet, weshalb die bezüglichen Verhandlungen zunächst zu keinem positiven Ergebnisse führten. Das Eisenbahndepartement veranlasste hierauf speziell bezüglich der Schienenabnützung auf Grund von den Bahnen mitzuteilender Messungsergebnisse neue Untersuchungen, die längere Zeit beanspruchten und in das laufende Jahr hinübergreifen. Da keine so rechtzeitige Erledigung zu erwarten war, dass auf Grund derselben für die Jahresrechnung 1898 verfügt werden konnte, erliess der Bundesrat abermals eine Verfügung, durch die die Einlagen in den Erneuerungsfonds pro 1898 provisorisch festgestellt werden.

Für 1897 hatte der Bundesrat, was die Nordostbahn betrifft, genau dieselbe provisorische Verfügung erlassen wie für 1896. Damals wurde vereinbart, dass auch für die Verfügung pro 1897 der zu erwartende Rekursentscheid des Bundesgerichtes bezüglich der Verfügung pro 1896 massgebend sein solle, was nun auch für die auf das Rechnungsjahr 1898 bezügliche Verfügung gilt, die wiederum dahin geht, dass für dies Jahr eine Einlage von Fr. 1,835,000 und für die vergangenen Jahre eine Ergänzungseinlage von Fr. 100,000 zu machen sei.

Anlässlich der Genehmigung der Jahresrechnungen für 1897 ist mit Bezug auf die Bauzinsenverrechnung während des Baues von Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen zu Lasten des Baukonto mit dem Bundesrate eine gleichartige Differenz entstanden wie bezüglich der Bauzinse für die rechtsufrige Zürichseebahn und Etzweilen-Schaffhausen (s. den letztjährigen Geschäftsbericht, S. 19). Es handelt sich auch hier um die Beanstandung der durchgängigen Verrechnung von $4\frac{1}{2}\%$, deren Berechtigung der Bundesrat, gestützt auf das Rechnungsgesetz vom 27. März 1896, zum Teil bestreitet. Die Angelegenheit ist ebenfalls vor Bundesgericht anhängig, und es werden nun voraussichtlich beide Rekurse gleichzeitig zur Erledigung gelangen. In weiterer Entwicklung unseres Rechtsstandpunktes führten wir hiebei insbesondere auch aus, dass Art. 24, Abs. 3, wenn er von der Nichtrückwirkung des neuen Rechnungsgesetzes auf die bereits auf Grund des Rechnungsgesetzes von 1883 vom Bundesrate revidierten und genehmigten Baurechnungen spreche, lediglich die auf Grund der Übergangsbestimmung des alten Gesetzes im Jahre 1884 erfolgte allgemeine Bereinigung der Baukonti der Bahnen im Auge habe. Das Gesetz wolle lediglich bestimmen, dass auf diese allgemeine Bereinigung nicht mehr zurückgekommen werden dürfe. Daraus, wie es der Bundesrat thut, zu folgern, dass für alle seitherigen, noch nicht bundesrätlich genehmigten Baurechnungsposten das neue Rechnungsgesetz zur Anwendung kommen müsse, sei mithin unrichtig; eine Rückwirkung des Gesetzes sei vielmehr hier ausgeschlossen und nach allgemeinem Rechte über die Rückwirkung eines Gesetzes könne auch hier das neue Rechnungsgesetz nicht zur Anwendung kommen, da es sich um lange vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnene Baurechnungen handle und diese als Ganzes betrachtet werden müssen. Das neue Rechnungsgesetz ist am 1. November 1896 in Kraft getreten; die beiden Linien sind am 1. Juni 1897 eröffnet worden. Eventuell können die Grundsätze des neuen Gesetzes erst vom 1. November 1896 an zur Anwendung kommen.

Die streitige Gesamtsumme beträgt ca. Fr. 247,000.

Durch Beschluss vom 22. Mai 1896 erteilten Sie dem Beschlusse des Verwaltungsrates vom 1. Mai gl. J., wonach die infolge des Um- und Ausbaues des Bahnhofes Zürich zu verlegende Hauptreparaturwerkstätte samt Bauwerkstätte und Imprägnieranstalt in Dietikon zwischen der Station und der zürcherisch-aargauischen Grenze erstellt werden sollte, die Genehmigung, infolgedessen dann im Oktober gleichen Jahres dem Eisenbahndepartement ein genereller Plan für diese Baute eingereicht wurde, der am 20. Februar 1897 die Genehmigung erhielt. Zugleich wurden wir zur Einreichung der Detail- oder Ausführungspläne eingeladen.

Das Verlegungsprojekt basierte auf der Voraussetzung, dass den wachsenden Bedürfnissen eines Netzes von 800 km auf lange Zeit genügt werden müsse. Danach bestimmte sich dessen bedeutender Umfang, der seinerseits für die Verlegung aus dem Hauptbahnhofe Zürich wesentlich bestimmend war. Mit der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptlinien konnte und durfte damals noch nicht gerechnet werden, am allerwenigsten damit, dass nur ein Teil des Nordostbahnnetzes vom Rückkauf werde betroffen werden. Für die Werkstättenfrage ward daher eine ganz andere Sachlage gegeben, als durch die eidgenössische Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 das Bundesgesetz über den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen angenommen wurde und auf Grund dieses Gesetzes der Bundesrat durch Beschluss vom 22. Februar verfügte, dass nur ein Teil der Nordostbahnlinien zu künden sei, wonach ca. $\frac{5}{8}$ des Nordostbahnnetzes an den Bund übergehen sollen, der Rest von ca. $\frac{3}{8}$ aber der Nordostbahngesellschaft verbleibt (s. S. 17/18 unseres Geschäftsberichtes für 1897). Nun schien uns klar, dass das Neubauprojekt für die Werkstätten nicht aufrecht erhalten werden könne, da augenscheinlich für die in der Hauptsache schon 1903 an den Bund übergehenden Linien die jetzigen Werkstätten noch lange genügen können, eine gemeinsame Benutzung der Werkstätten von Bund und Nordostbahn ausgeschlossen erscheinen muss und bis zum Übergang der zurückzukaufenden Linien die Nordostbahn mit den jetzigen Anlagen bei etwelcher Erweiterung noch ganz gut auskommen kann, wie eine eingehende technische Untersuchung ergeben hat. Andererseits bilden die Verhältnisse des Hauptbahnhofes Zürich durchaus kein Hindernis, die Werkstätten an ihrem jetzigen Platze zu belassen und nach Bedürfnis durch Anbau zu erweitern. Eine Erweiterung mit einem Kostenaufwande von Fr. 80,000 hat auch bereits stattgefunden.

Auf die Mahnung zur Einreichung der Ausführungspläne gaben wir deshalb am 1. April des Berichtsjahres die Erklärung ab, dass wir mit Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse auf die Ausführung des Verlegungsprojektes verzichten. Darauf wollte nun aber das Eisenbahndepartement nicht eingehen, indem es sich darauf stützen zu können glaubte, dass die Werkstätten unter allen Umständen unzulänglich geworden seien und nur durch einen Neubau ein befriedigender Zustand herbeigeführt werden könne. Eine mündliche Verhandlung vermochte ebenfalls nicht zu einer Verständigung zu führen, worauf das Eisenbahndepartement die Sache dem Bundesrate vorlegte, der nun unterm 4. Oktober folgenden Beschluss fasste:

„1. An der Ausführung der von der Aufsichtsbehörde seit Jahren verlangten und von der Bahnverwaltung im Jahr 1896 beschlossenen Anlage neuer Werkstätten für das Netz der Nordostbahn wird festgehalten.

„2. Die Direktion der Nordostbahn wird daher neuerdings eingeladen, die Ausführungspläne für die Werkstätten in Dietikon samt einem Programm über die Ausführung der Arbeiten innert zwei Monaten vorzulegen.

„3. Bei Nichteinhaltung dieses Termines wird der Bundesrat genötigt sein, weitere Massregeln zu treffen.“

Bei der vorhandenen Situation unserer Gesellschaft hinsichtlich der Rückkaufverhältnisse schien es der Verwaltung geboten, alle Mittel zu ergreifen, um eine den berechtigten Interessen der Gesellschaft besser entsprechende Lösung herbeizuführen.

Nach Einsicht eines eingehenden Berichtes unseres den Werkstätten vorgesetzten Departements über die Leistungsfähigkeit der hauptsächlich in Betracht kommenden Lokomotiv- und Wagen-Reparaturwerkstätten, aus

dem hervorging, dass diese Werkstätten noch ganz gut im Stande seien, ausser den laufenden Reparaturen, die in der bundesrätlichen Verordnung vom 5. Februar 1895 vorgeschriebenen periodischen Revisionen zu besorgen, beauftragte uns der Verwaltungsrat, beim Bundesrate das Gesuch um Revision seines Beschlusses von 4. Oktober einzureichen und zugleich vorsorglich, d. h. um die hiefür vorgesehene gesetzliche Frist nicht zu versäumen, gestützt auf Art. 14, Abs. 3 des Eisenbahngesetzes, den Rekurs an die Bundesversammlung gegen die bundesrätliche Auflage zu ergreifen, in der Meinung, dass dieser Rekurs nur dann statthaben solle, wenn das Revisionsgesuch abgelehnt würde. Beide Eingaben, denen der bereits erwähnte Bericht über die Leistungsfähigkeit der jetzigen Werkstätten einverleibt bzw. beigegeben wurde, wurden dem Bundesrate anfangs Dezember zugestellt. Durch Ihren Beschluss vom 20. Dezember, wonach der Generalversammlungsbeschluss vom 22. Mai 1896 aufgehoben und die Verwaltung ermächtigt wurde, das generelle Projekt vom 9. Oktober 1896 zurückzuziehen, wurde unser Vorgehen sanktioniert und die formelle Legitimation desselben gegenüber den Organen des Bundes ausser Zweifel gestellt.

Wir haben Ihnen in unserm Geschäftsberichte für 1896 (S. 23) von dem Abschlusse der Verhandlungen mit der thurgauischen Regierung über das Postulat dieser letzteren, betreffend Erstellung einer zweiten Spur Winterthur-Romanshorn, Kenntnis gegeben. Der Gegenstand, den die genannte Regierung, allerdings ohne Anerkennung unseres ablehnenden Standpunktes, vorläufig fallen liess, ist nun vom Eisenbahndepartement im Berichtsjahre aufgenommen worden, und zwar auf Grund eines Programmes über den weiteren Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes auf die zweite Spur, wonach auch noch die Strecken Brugg-Stein und Neuhausen-Schaffhausen auf die zweite Spur ausgebaut werden sollen.

Das Postulat, das mit Rücksicht auf den bevorstehenden Rückkauf besondere Bedeutung hat, ist von uns mit eingehender Begründung wegen mangelnden Bedürfnisses abgelehnt worden.

Postulate dieser Art sind auf Grund des erwähnten Programmes an alle fünf Hauptbahnen gestellt worden, die die daherigen gemeinsamen Interessen gemeinsam behandeln werden.

Seit 1897 liegt der Bundesversammlung der bundesrätliche Entwurf eines Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vor, das bezweckt, den Bahnlinien dieser Gattung gewisse Erleichterungen beim Bau und Betrieb zu gewähren, namentlich auch im Kontakt mit den Hauptbahnen. Unserer Gesellschaft, wie auch den übrigen, wurde schon vom Eisenbahndepartement bei Vorbereitung der Botschaft Gelegenheit zur Äusserung gegeben und später auch noch mit Bezug auf einzelne Punkte des den Räten vorgelegten Entwurfes.

Das Bestreben der Hauptbahnen musste dahin gehen, eine zu weitgehende Belastung der Hauptbahnen zu gunsten der Nebenbahnen zu verhindern und anderseits darauf hinzuwirken, dass die zu gewährenden Erleichterungen nicht nur selbständige Unternehmungen bildenden Nebenlinien, sondern auch den im Betriebe von Hauptbahn-Unternehmungen befindlichen Nebenlinien zugewendet werden.

Soweit es uns angezeigt schien, äusserten wir uns in diesem Sinne, teils separat, teils als Mitglied des Schweizerischen Eisenbahnverbandes in gemeinsamer Eingabe.

Unterm 15. Dezember 1895 wurde dem Eisenbahndepartement vom Verbands des Personales Schweizerischer Transportanstalten eine Petition eingereicht, durch welche die Revision des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten angeregt wurde. Die Begehren des Verbandes waren im wesentlichen folgende:

- a) Reduktion der Arbeitszeit von 12 auf 10 Stunden.
- b) Ausdehnung des gesetzlichen Ruhetages (von 24) auf 36 Stunden.
- c) Gewährung von jährlich acht Tagen Urlaub zu den bisherigen gesetzlichen 52 Ruhetagen hinzu.

Der Schweizerische Eisenbahnverband, dem vom Eisenbahndepartement Gelegenheit zur Äusserung über diese Eingabe geboten wurde, sprach sich in ablehnendem Sinne aus und zwar nicht nur wegen der ganz bedeutenden finanziellen Opfer, welche den Bahngesellschaften dadurch erwachsen würden, sondern auch deshalb, weil, wie sie ausführten, gar keine Veranlassung vorhanden ist, das Gesetz nach so kurzem Bestande und für das Personal keineswegs ungenügenden, ja zum Teil über das Ziel hinausgehenden Wirkungen in Hinsicht auf die Ruhezeit im Sinne der Erweiterung der gesetzlichen Vorschriften zu revidieren.

In der Folge machte der Bundesrat insoweit der Bundesversammlung eine der Anregung des Personalverbandes entsprechende Vorlage, als er den Entwurf eines revidierten Gesetzes einbrachte, in welchem die Begehren des Personals teilweise berücksichtigt sind. In der nationalrätlichen Kommission versuchte dann Nationalrat Sourbeck, eine Reihe von Anträgen durchzubringen, welche den Wünschen des Personales weiter entgegenkommen sollten, worauf die Kommission die ganze Vorlage zur nochmaligen Berichterstattung an den Bundesrat zurückwies.

Der Bundesrat gelangte nun mit Schreiben vom 2. August 1898 neuerdings an die Bahnen, um sich namentlich über die finanzielle Tragweite sowohl seines Entwurfes als der Anträge Sourbeck genaue Rechenschaft geben zu können. Der Schweizerische Eisenbahnverband gab mit Schreiben vom 24. November 1898 die erforderlichen Aufschlüsse und stellte sich im übrigen auf den gleichen Standpunkt wie im Jahre 1896, wobei er namentlich auch hervorhob, dass die schweizerischen Bahnangestellten ohnehin schon hinsichtlich der Ruhefristen bedeutend besser gestellt seien als die Bahnangestellten der ausländischen, speziell der deutschen Bahnen.

Das Eisenbahndepartement teilte mit Zuschrift vom 13. Oktober vorigen Jahres mit, es sei anlässlich der Fahrplankonferenz vom 11./12. August von seinen Organen auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, auf einzelnen stark befahrenen Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes zum vollen Nachtdienst überzugehen. Zugleich übermittelte es einen diese Frage betreffenden, von einem Inspektionsbeamten erstellten Bericht, in dem ausgeführt ist, dass in erster Linie die Zunahme der Zahl der Unfälle mit der Verkehrsdichtigkeit dazu führen müsse, den Nachtdienst auf den Hauptstrecken einzuführen, weil dadurch die Verkehrsabwicklung eines Tages, auf längere Zeit verteilt, in ruhigere Bahnen gelenkt würde, womit die Unfallgefahr vermindert würde.

Als weitem Zweck bezeichnete er die grössere Sicherung der Regelmässigkeit des Zugverkehrs und erwähnte andererseits als speziell für die Bahngesellschaften vom Gesichtspunkte der finanziellen Konsequenzen in Betracht kommende Momente:

1. dass mit der Einführung des Nachtdienstes viele Entschädigungen für Verspätung von Gütern und Wagenmietegebühren wegfallen;
2. dass in den meisten Stationen der Hauptlinien schon jetzt das erforderliche Personal vorhanden sei;
3. dass bei vielen Wärterposten die teuren und daneben oft minderwertigen Ablösungen wegfallen;
4. dass sowohl das lebende als das tote Material besser ausgenützt werden könne;
5. dass der Güterdienst so eingerichtet werden könne, dass Stockungen vermieden werden.

Unsere Äusserung erfolgte mit Bezug auf unsere Hauptverkehrsstrecken im Februar des laufenden Jahres auf Grund eingehender Prüfung der hier in Betracht kommenden Verhältnisse. Wir wiesen nach, dass die Ansicht, es werde durch die Einführung des vollen Nachtdienstes die Zahl der Unfälle vermindert, auf Irrtum beruhe. Die Erfahrung lehre, dass im Gegenteil gerade die Nacht die Herbeiführung der Unfälle begünstige.

Im weitem widerlegten wir die Anschauung, dass die im Berichte des Inspektionsbeamten unter 1—5 erwähnten Momente den Bahnen wirkliche Vorteile bringen. Die daselbst erwähnten Vorteile werden durch die Mehrkosten, die der volle Nachtdienst mit sich bringt, mehr als aufgewogen. Unsere Schlüsse waren kurz zusammengefasst folgende:

1. Für weitere Fahrleistungen im Personendienst in der Nacht liege zurzeit genügende Veranlassung nicht vor.

2. Für Fahrleistungen in der Nacht im Güterdienste sei eine Notwendigkeit nicht vorhanden; für eine Güter- und Wagenverteilung auf die Zwischenstationen in der Nacht wäre die Verlegung von Staffellägerzügen auf die Nacht und daherige volle Bethätigung aller Stationen mit ihrem Personal für Empfang, Abfertigung, Wagenverstellung etc. nötig, wofür die Kosten sehr bedeutend und die Gefahren erheblich vergrössert und der Nutzen recht gering wäre.

3. Für die direkt gehenden Güterwagen resp. Güterzüge sei in allen Fahrplänen bei ausgedehntem und dehnbarem Tagesdienst ohne Inkonvenienz für den Zugang noch voller Raum vorhanden.

4. Die bisherige Praxis, bei Wahrnehmung von unregelmässigem oder störendem Gang eines Güterzuges eine entsprechende Änderung oder Verlegung desselben vorzunehmen, habe sich ausreichend bewährt, und die beobachtete Massregel, bei periodisch lebhafterem Güterverkehr auf Hauptstationen den Rangier- und Ladedienst mehr oder weniger in die Nacht oder auf die ganze Nacht auszudehnen, habe sich als das natürlichste und beste Mittel gezeigt.

5. Die Direktion müsse es ablehnen und im Interesse der finanziellen Gestaltung auch die künftige Staatsbahn-Verwaltung davor warnen, den vollen Nachtdienst (Güterdienst) einzuführen und sie gedenke auch künftig bei der bisherigen Praxis zu verharren.

Wir haben Ihnen in unserm letztjährigen Geschäftsberichte mitgeteilt, dass auf Grund der bundesrätlichen Normen für den Bestand des Rollmaterials der Schweizerischen Hauptbahnen der Lokomotivpark der Nordostbahn bis 1900 successiv auf den Bestand von 240 Stück zu bringen ist, und dass von den hiernach 1897—1900 anzuschaffenden 30 neuen Maschinen 20 Stück schon vor der Beschlussfassung des Bundesrates in Bestellung gegeben waren. Diese 20 Stück bestehen aus Schnellzugmaschinen, während die kurze Zeit darauf in Bestellung gegebenen weiteren 10 Stück Güterzugmaschinen sind.

Seither sind dann auch die Erhebungen über die anzuschaffenden Wagen abgeschlossen worden, infolge dessen wir dem Verwaltungsrat die Anschaffung von 75 Personenwagen in den Jahren 1899—1902 und von 257 Güterwagen in den Jahren 1899 und 1900 beantragten. Der Verwaltungsrat beantragte Ihnen seinerseits Genehmigung der hiernach von ihm auf Grund einer weitem Vorlage der Direktion beschlossenen Vergabungen und Erteilung der erforderlichen Kredite für die bezeichneten Jahre, welche Anträge Sie durch Beschluss vom 20. Dezember genehmigten (s. Geschäftsbericht des Verwaltungsrates S. 12 u. 19).

Der vor Bundesgericht schwebende Steuerprozess mit der Stadt Zürich ist im Stadium der Instruktion und wird vielleicht im laufenden Jahre erledigt werden. Davon wird im wesentlichen abhängen das Schicksal der Steueranstände mit den Städten Winterthur und Schaffhausen.

Zu diesen Steuerkonflikten ist nun ein neuer ähnlicher gekommen mit dem Kanton Zug bezw. der Gemeinde Zug bezüglich des Bahnhofgebietes Zug.

Mit Bezug auf die Subventionsbeteiligung bei der Eisenbahnunternehmung Uerikon-Bauma und die Beteiligung bei einer Wynenthalbahn verweisen wir auf den Geschäftsbericht des Verwaltungsrates, S. 13.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Vom 16. März bis zum 2. April 1896 hat zwischen den Delegierten der vertragschliessenden Staaten in Paris die erste der Revisionskonferenzen stattgefunden, welche gemäss Art. 59 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 alle drei Jahre zusammenzutreten haben, um die zu dem Übereinkommen als notwendig erfundenen Abänderungen oder Ergänzungen in Vorschlag zu bringen. Diese Konferenz hat zu einem Schlussprotokoll geführt, das den Wortlaut der vorgeschlagenen neuen Bestimmungen enthält. Diese sind zahlreich, beschlagen aber sämtlich nur untergeordnete Punkte. Im ganzen bedeuten sie jedoch eine den Verkehrsinteressen angemessene Verbesserung bzw. Ergänzung des Übereinkommens. Um alle bisherigen Zusatzvereinbarungen, nämlich die Zusatzklärung vom 20. September 1893, die technische Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und nun das Zusatzübereinkommen von Paris in passende organische Verbindung mit dem Übereinkommen und unter sich zu bringen, ist das Centralamt in Bern von der Pariser Konferenz beauftragt worden, eine Neuausgabe des Übereinkommens vorzubereiten, die zu erscheinen habe, nachdem alle beteiligten Staaten das Zusatzübereinkommen ratifiziert haben werden. Dem Vernehmen nach haben gegenwärtig alle Staaten die Ratifikation erteilt, so dass diese Neuausgabe in Bälde erscheinen dürfte.

Im Laufe des Berichtsjahres sind mit den rumänischen Staatseisenbahnen, welche s. Z. der Berner Konvention nicht beigetreten sind, die Unterhandlungen über Erstellung eines direkten Tarifs für Sendungen von der Schweiz nach Rumänien und umgekehrt fortgesetzt worden. Ein abschliessendes Resultat ist immer noch ausgeblieben, da verschiedene Differenzen zwischen unserer Aufsichtsbehörde und der rumänischen Verwaltung sich noch nicht vollständig heben liessen. Die Weiterbehandlung wird voraussichtlich sistiert bleiben, bis die im vierten Entwurf vorliegende, und vor ihrem Abschluss stehende Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen für die internationalen Verbände durchgeführt sein wird, was im Laufe des nächsten Berichtsjahres zustande kommen dürfte.

Die im letzten Bericht erwähnte Revision der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement vom 1. Januar 1894 konnte während des Berichtsjahres nicht zu Ende geführt werden, da verschiedene, während der Revisionsarbeiten von Interessenten gestellte Begehren zunächst geprüft und in den Entwürfen berücksichtigt werden mussten. Immerhin sind die Arbeiten soweit gediehen, dass der Entwurf dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden konnte und die Einführung der Anlage V noch in der ersten Hälfte des Jahres 1899 möglich sein wird.

Die Abänderung des Transportreglements mit Rücksicht auf die im Nachfolgenden zu besprechende Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette wurde als IV. Nachtrag auf 1. Juni 1898 in Kraft gesetzt. Gleichzeitig mit der Neuausgabe der Anlage V soll ein neuer I. Nachtrag zum Transportreglement in Kraft gesetzt werden, welcher die noch gültigen Bestimmungen der bisherigen vier Nachträge, sowie eine unbedeutende Abänderung und Ergänzung des Reglements enthalten wird.

In das Jahr 1898 fällt die endliche Erledigung der Postulate des schweizerischen Nationalrates aus dem Jahr 1895, betreffend die abermalige Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette und die Rückvergütung des Unterschieds zwischen der Taxe für einfache Fahrt und Retourfahrt auf den nur zur Hinfahrt benützten Retourbilletten. Das letztere Postulat wurde durch ein bezügliches Reglement erledigt, das übrigens

hinsichtlich der durch Krankheit, Unfall oder Todesfall des Inhabers des Billets oder dessen Begleiters oder Familienangehörigen veranlassten Verhinderung die bisherige Praxis der Verwaltungen bestätigt und nur das Verfahren bei geschäftlicher Verhinderung neu regelt. Das erste, weit wichtigere und auch in die Finanzen der Gesellschaft tiefer eingreifende Postulat wollte erst in der Weise erledigt werden, dass die Verwaltungen beschlossen, dem Inhaber eines Retourbillets ohne Angabe eines Grundes zu gestatten, die Verlängerung der Gültigkeitsdauer seines Billets auf das Doppelte durch Zukauf eines halben einfachen Billets für die ganze Rückfahrtsstrecke zu bewirken. Die Ausführung dieser Massnahme begegnete aber unerwarteten Schwierigkeiten, da das Eisenbahndepartement daran Bedingungen knüpfte, deren Durchführung ganz unannehmbare Komplikationen und Einnahmefälle hätte zur Folge haben müssen (Viertelbillette für Kinder, Militärs und Abonnenten). Ausserdem hatte sich der Verwaltungsrat anlässlich der Genehmigung der bezüglichen Vorlage dahin ausgesprochen, dass er der einfachen Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf zehn Tage den Vorzug gegeben hätte. Mit Rücksicht hierauf sahen wir uns veranlasst, dem Verwaltungsrate die Sache neuerdings vorzulegen, der dann beschloss, die oben bezeichnete Massnahme fallen zu lassen und statt dessen alle Retourbillette, mit Ausnahme jener bis auf 10 km einfache Distanz, zehn Tage gültig zu erklären und zwar ohne die von anderer Seite verlangten besonderen Kontrollmassnahmen zur Verhütung des Missbrauchs (Abstempelung bei Fahrtunterbrechungen). Die Verwaltungen der übrigen schweizerischen Bahnen traten diesem Beschlusse ebenfalls bei, und die genannte Verlängerung konnte infolgedessen auf sämtlichen schweizerischen Bahnen gleichzeitig auf den 1. Juni 1898 in Kraft treten. Über den bis zum Jahresschluss sichtbar gewordenen Einfluss derselben auf die Verkehrseinnahmen wird an anderer Stelle berichtet werden.

Von den Verhandlungen mit den Bundesbehörden sind in weiteren Kreisen diejenigen über die Ermässigung der Tarife für den Export von frischem Obst und über die Beschleunigung dieser Transporte resp. über die Stellung der Wagen bekannt geworden. Die Verwaltungen der schweizerischen Bahnen haben erstere einstimmig und mit eingehender Begründung abgelehnt und der Gang der ganzen Obstcampagne hat die Richtigkeit ihrer Argumente voll bestätigt. Den ausserordentlich weit gehenden Begehren hinsichtlich der Wagenstellung sind die Verwaltungen, die ihren Wagenpark ohnehin schon erheblich verstärkt hatten, thunlichst entgegengekommen, so dass der sich auf eine ganz kurze Zeit ausserordentlich andrängende Verkehr mit wenigen und unerheblichen Ausnahmen in einer in Anbetracht der Umstände befriedigenden Weise bewältigt werden konnte.

Die bei den schweizerischen Bahnen seit 1891 bestandenen Abonnements zum Bezuge halber Billette hatten zwar eine nicht unbedeutliche Frequenz aufzuweisen; aber es fehlte dieser Einrichtung gerade das, was ausser der Preisermässigung die Annehmlichkeit des Abonnements für den Reisenden bilden sollte — der Wegfall des Lösens besonderer Billette und die freie Bewegung; zudem war der Apparat für die Verwaltungen zu kompliziert, weil er die Komptabilität der Stationen zu sehr belastete und die Abrechnung sich äusserst umständlich gestaltete. Ausserdem fehlte ein Abonnement auf kürzere Zeit für Touristen, Saison- und Ferienreisen und dergl. Wir beantragten daher dem Verwaltungsrat, Generalabonnements zu beliebigen Fahrten, wie sie für Jahresdauer, aber mit hohen Taxen, seit langem bei der Nordostbahn bestanden, künftig zu mässigen Taxen für die Dauer von 15 und 30 Tagen, 3, 6 und 12 Monaten, zunächst auf dem eigenen Netz der Nordostbahn einzuführen. Nachdem diese Massnahme die Genehmigung des Verwaltungsrates erhalten hatte, sind wir mit dessen Zustimmung mit den übrigen Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbands in Verhandlungen darüber eingetreten, diese Einrichtung auf das ganze schweizerische Verbandsnetz auszudehnen. Diese Verhandlungen hatten den gewünschten Erfolg, so dass am 1. Juni d. J. folgende Generalabonnements zu beliebigen Fahrten auf dem ganzen Verbandsnetze eingeführt werden konnten:

		I.	II.	III.
Für 15 Tage	zum Preise von	Fr. 60	42	30
" 30 "	" " "	" 100	70	50
" 3 Monate	" " "	" 240	170	120
" 6 "	" " "	" 380	270	190
" 12 "	" " "	" 600	420	300
" 12 "	für zwei Personen derselben Geschäftsfirma zum Preise von	" 800	560	400

Der finanzielle Erfolg dieser Massnahme ist aus den nachfolgenden Verkehrstabellen ersichtlich gemacht.

Die Verkehrsbeziehungen zu andern in- und ausländischen Bahnverwaltungen erforderten auch in diesem Jahre einen grossen Aufwand von Arbeit für die Erstellung neuer und die Umarbeitung bestehender Personen- und Gütertarife, deren Umfang bei dem Bestreben des fahrenden und Handel und Gewerbe treibenden Publikums, in weitestem Masse direkte Billette und direkte Frachtsätze auch für relativ seltenen und geringen Bedarf zur Verfügung zu haben, in einer Weise zunimmt, die der Klarheit und Handlichkeit der Tarife und der Möglichkeit, sie stets auf dem Laufenden zu erhalten, starken Eintrag thut. Die Aufzählung der einzelnen Tarifarbeiten unterlassen wir.

Die Verhandlungen mit der Generaldirektion der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen über die Neuordnung der beidseitigen Kostenbeteiligung am Bahnhof Schaffhausen konnten auch im Berichtsjahre nicht wesentlich gefördert werden.

Dagegen sind die Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch die rechtsufrige Zürichseebahn nunmehr dem Abschlusse eines Vertrages nahe, wonach die Nordostbahn sich an der Verzinsung der Anlagekosten und der Kosten für Betrieb und Unterhalt nach einem im wesentlichen auf dem Achsenprinzipie beruhenden Verteilungsmodus beteiligt.

In Sachen gegen die Sihlthalbahn betreffend die Bedingungen der Mitbenutzung unserer Station Sihlbrugg ist das vom bundesgerichtlichen Instruktionsrichter eingeleitete Vorverfahren (Expertise) abgeschlossen worden, und es steht nun der gerichtliche Entscheid zu gewärtigen.

Zum Vertrage mit der Sihlthalbahn über ihre Verbindung mit der Nordostbahn in Zürich für den Güterverkehr vom 21. Mai 1892, den die Sihlthalbahn zum Zwecke der Herbeiführung einer Revision der Bestimmungen über ihre der Nordostbahn zu leistende Entschädigung vorsorglich gekündet hatte, wurde ein Nachtragsvertrag abgeschlossen, durch den die Vergütung der Sihlthalbahn an die Nordostbahn für die Beförderung beladener und leerer Wagen auf dem Verbindungsgeleise Wiedikon-Giesshübel von Fr. 1. 50 Cts. auf Fr. 1. 15 Cts. per Wagen herabgesetzt wurde. Die übrigen noch vorgenommenen Änderungen sind nebensächlicher Art.

Die Angelegenheit, betreffend Feststellung der Bedingungen für die Führung der Züge der Aargauischen Südbahn bis und ab Arth-Goldau und für die Mitbenutzung dieser Station durch die Aargauische Südbahn, ist noch nicht abschliesslich erledigt worden.

Im Jahre 1893 wurde die Direktion vom Verwaltungsrate eingeladen, die Schweizerische Südostbahn auf gütlichem und eventuell auf gerichtlichem Wege zum Ersatze der finanziellen Einbussen anzuhalten, welche der Nordostbahn aus der Führung der ihr durch Bundesratsbeschlüsse vom 3. Mai und 2. September 1892 auf Veranlassung und im Interesse genannter Bahn neu aufgelegten täglichen zwei Züge auf der Bahnstrecke Richtersweil-Ziegelbrücke bezw. Glarus

erwachsen. Da die Südostbahn jede Beteiligung an den Kosten der genannten Züge ablehnte, wurde im April 1893 auf Grund von Art. 33, Abs. 3 des Eisenbahngesetzes beim Bundesgerichte Klage erhoben (s. Geschäftsbericht des Verwaltungsrates pro 1892, S. 12 und Geschäftsbericht der Direktion pro 1893, S. 11/12).

Der Prozess führte zu weitläufigen Expertisen und Erhebungen, denen am 16. November 1898, also nach ca. 5 $\frac{1}{2}$ jähriger Prozessdauer, das Urteil folgte. Die Experten bezifferten den der Nordostbahn bis Ende Mai 1893 erwachsenen Schaden auf Fr. 4,864.76 und den Gewinn der Südostbahn auf Fr. 5,403. Das Bundesgericht erkannte nun, es sei die Südostbahn beitragspflichtig, aber nicht für den ganzen der Nordostbahn erwachsenen Schaden von Fr. 4,864.78, sondern nur für ungefähr die Hälfte, weil es sich um Leistungen zur Förderung öffentlicher Interessen handle, an die auch die Nordostbahn beizutragen habe. Ferner müsse auch bei der Bestimmung der Quoten billige Rücksicht auf die Verschiedenheit der finanziellen Kräfte beider Gesellschaften genommen werden. Für weitere Jahre trat das Gericht auf die Beitragsforderung der Klägerin nicht ein, indem es fand, es sei hiefür der Zeitpunkt der actio nata noch nicht eingetreten. Dabei fiel namentlich auch in Betracht, dass die Experten erklärt hatten, es sei nicht möglich, die Grösse des Ausfalles in den folgenden Jahren auch nur annähernd zu bestimmen. Demgemäss entschied das Bundesgericht, die Schweizerische Südostbahn habe der Schweizerischen Nordostbahn für den dieser bis Ende Mai 1893 durch die Führung der Züge 123 und 126 erwachsenen Schaden Fr. 2,500 zu ersetzen; auf die weiteren Begehren der Nordostbahn wurde zurzeit nicht eingetreten.

Mit Rücksicht auf das schliessliche finanzielle Ergebnis und die lange Prozessdauer verzichteten wir mit verwaltungsrätlicher Genehmigung auf neue Klage für die folgenden Jahre, in Anbetracht namentlich auch, dass die Anhebung des Prozesses die Folge hatte, dass seither mancherorts eine grössere Zurückhaltung in der Forderung neuer Zugsleistungen beobachtet wurde.

Ungefähr zur gleichen Zeit gelangte noch ein anderer langjähriger Prozess von gleicher Art vor Bundesgericht zum Austrag, nämlich der sog. Nachtzugsprozess der Gesellschaft der Schweizerischen Westbahnen, später Jura-Simplon-Bahn, gegen die Gesellschaften der Schweizerischen Centralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen. Es verhält sich damit folgendermassen: Nachdem bereits seit dem 25. Juli 1886 auf Anordnung des Bundesrates von der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn zwischen Zürich und Bern mit Anschluss von und nach der Westschweiz in jeder Richtung ein Nachtzug geführt worden war, änderte der Bundesrat die Fahrordnung dieser Züge, über die in einer Konferenz der beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Schweizerischen Eisenbahndepartement vom 13. September 1886 eine Verständigung nicht hatte erzielt werden können, für den Winter vom 15. Oktober an in der Weise ab, dass der eigentliche Nachtdienst im wesentlichen auf die Strecke Bern-Genf verlegt wurde. Von diesem Zeitpunkte an fuhr in der einen Richtung der Zug, der von Zürich gegen 9 Uhr abging und in Bern nach Mitternacht anlangte, um 12 Uhr 45 Min. von Bern ab, um gegen 6 Uhr Genf zu erreichen; in der andern Richtung verliess der Zug Genf nachts 12 Uhr 30 Min. und langte in Bern gegen 6 Uhr, in Zürich gegen 10 Uhr morgens an. Dieser Fahrplan wurde beibehalten bis zum 1. Juni 1889, auf welchen Zeitpunkt die Fahrordnung des Zuges Zürich-Genf um etwa 2 Stunden vorgerückt wurde.

Für die ihnen aus dem Nachtzugsdienst erwachsenen Mehrkosten (den Überschuss der Mehrausgaben über die Mehreinnahmen) erhoben die Westbahnen, gestützt auf Art. 33 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes, einen Entschädigungs-Anspruch zunächst an den Bund. Zwischen diesen Parteien kam eine Vereinbarung zustande, wonach als Mehrkosten der Bahn für das erste Betriebsjahr der Betrag von Fr. 210,000 angenommen und die Beteiligung

des Bundes auf Fr. 70,000 festgesetzt wurde. Von der Annahme successiver Verringerung der Mehrkosten ausgehend, wurde ferner bestimmt, dass für jedes folgende Jahr Fr. 10,000 weniger zu bezahlen seien.

In dem nachher auf Grund der erwähnten Gesetzesbestimmung gegen die Schweizerische Centralbahn, die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen anhängig gemachten Prozesse wurde von den Westbahnen das Begehren gestellt, es seien die Netto-Mehrkosten der Klägerin auf Fr. 210,000, der Bundesbeitrag auf $\frac{1}{3}$ oder Fr. 70,000 und die Beiträge der Beklagten in einem durch das Bundesgericht festzusetzenden Verhältnis auf Fr. 93,333. 34 Cts. jährlich, eventuell auf die dem Bundesgerichte billig scheinenden Beträge, festzusetzen und zwar bis zum 15. Oktober 1890.

Das Bundesgericht stellte fest, dass eine Beitragspflicht der Beklagten nur ausgesprochen werden könne für so lange, als die Nachtzüge auf die in der Klage angegebene Weise organisiert seien, da für eine Beurteilung der erhobenen Ansprüche auf anderer Basis jegliche Anhaltspunkte fehlen. Dies führe dazu, dass eine Beitragspflicht jedenfalls nur bis zum 31. Mai 1889 ausgesprochen werden könne, da auf den 1. Juni 1889 eine wesentliche Änderung im Fahrplan der Nachtzüge in der Richtung Bern-Genf eingetreten sei.

Was das Quantitative betrifft, so schätzte das Bundesgericht die ungedeckte Mehrausgabe der Klägerin auf Grund von Expertise auf Fr. 130,000 für das Jahr und führte hinsichtlich der Beteiligung der Beklagten an diesen Mehrkosten folgendes aus: Die Führung der Nachtzüge begründe jedenfalls zwischen der Klägerin, der Centralbahn und der Nordostbahn eine sehr enge Interessengemeinschaft, indem die Nachtzüge eine neue, gewissen Klassen der Bevölkerung erwünschte Verbindung der von den drei Bahnen bedienten Verkehrscentren schufen und auch wegen der weiteren Anschlüsse den Verkehr auf der ganzen durchlaufenen Strecke beeinflussten. Das Interesse, das sowohl die Centralbahn, als namentlich die Nordostbahn an der Einführung der Nachtzüge haben, dürfe deshalb nicht zu gering angeschlagen werden, wiewohl zuzugeben sei, dass jene Züge doch am meisten dem Verkehrsrayon der Klägerin und den von ihr zu befriedigenden Interessen dienen. Dieser Umstand und die Erwägung, dass es sich nach dem Gesetze nur um Beiträge handle, die Hauptlast somit immerhin von derjenigen Verwaltung getragen werden müsse, der die besondere Leistung auferlegt wurde, in Verbindung mit der Thatsache, dass die Beklagten zum Teil selbst durch die Einführung der Nachtzüge belastet worden sind, führe dazu, dass die Mehrkosten der Klägerin nicht einfach zwischen den beteiligten Gesellschaften gleichmässig verteilt werden dürfen, dass vielmehr der Hauptanteil von der Klägerin selbst übernommen werden müsse. Es erscheine angemessen, dass von dem Betriebsdefizit der Klägerin von Fr. 130,000 im Jahre die Hälfte mit Fr. 65,000 zu ihren Lasten belassen, während die andere Hälfte den beklagten Gesellschaften auferlegt werde. Bei der Festsetzung der Beitragsquoten der drei Beklagten seien vorweg die Vereinigten Schweizerbahnen auszuschneiden, da sie eine besondere Stellung einnehmen und nur mit einer erheblich geringeren Summe belastet werden dürfen, als die beiden andern. Mit dem Betrage von Fr. 3000 dürften die Vereinigten Schweizerbahnen ihrer Beitragspflicht Genüge leisten. Was übrig bleibe, sei der Centralbahn und der Nordostbahn, da ihre Beteiligung eine gleichartige sei, zu gleichen Teilen zuzuweisen, immerhin in dem Sinne, dass dabei die eigenen Mehrkosten der beiden Gesellschaften berücksichtigt werden. Da diese Fr. 25,000 und Fr. 7500 betragen, so belaufe sich die gesamte, den beiden Gesellschaften auffallende Last auf Fr. 94,500. Hievon treffe es auf jede die Hälfte mit Fr. 47,250, welche Summe sich immerhin um einen den beiden Bahnen allfällig zukommenden Bundesbeitrag, worüber das Bundesgericht gegenwärtig nicht zu entscheiden habe, reduzieren würde. Nach Abzug der eigenen Verluste hätte somit die Centralbahn Fr. 22,250 und die Nordostbahn Fr. 39,750 an das Defizit der Klägerin beizutragen. Mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der beiden Gesellschaften seien diese Ziffern auf Fr. 23,000 und Franken 39,000 abzurunden.

Demgemäss hat das Bundesgericht die Klage insoweit gutgeheissen, dass es die beklagten Gesellschaften, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen, verurteilte, der Klägerin für die Zeit vom 15. Oktober 1886 bis zum 31. Mai 1889 folgende jährliche Beiträge an die Kosten des Nachtzuges zu bezahlen:

Schweizerische Centralbahn Fr. 23,000, Nordostbahn Fr. 39,000, Vereinigte Schweizerbahnen Fr. 3000.
Zinse wurden der Klägerin nicht zugesprochen.

Die Jura-Simplon-Bahn fordert nun aber auch noch den gleichen Beitrag vom 31. Mai 1889 bis 15. Oktober 1890 und hat eventuell neue gerichtliche Klage angekündigt. Über den weiteren Verlauf, insbesondere auch über die Frage der Beitragsleistung des Bundes an die zur Kostenbeteiligung verurteilten Bahnen, wird später zu berichten sein.

Im Abschnitt I des letztjährigen Geschäftsberichtes haben wir in Kürze auf die internationalen Schnellzugsverbindungen hingewiesen, welche die am 1. Juni 1897 eröffneten neuen Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug der Nordostbahn und Zug-Arth/Goldau der Gotthardbahn vermitteln.

Während mit der Eröffnung dieser Linien nur zwei Verbindungen Mailand-Stuttgart in beiden Richtungen ins Leben traten, gelang es, auf 1. Mai 1898 auch noch eine Schnellzugsverbindung in beiden Richtungen Mailand-Berlin herzustellen, infolgedessen gegenwärtig fünf wichtige Verbindungen bestehen, von denen im Norden drei Stuttgart und zwei Berlin als Ausgangs- bzw. Endpunkt haben, nämlich:

<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>					<i>d</i>	<i>e</i>	
10 ³⁰	7 ²⁸	8 ⁵⁰	⬇	ab	Mailand	an	⬆	10 ²²	7 ²³
8 ²⁸	3 ²⁰	6 ¹⁰	⬇	„	Zürich	„	⬆	2 ³³	9 ¹⁵
9 ³³	4 ²⁵	7 ¹⁵	⬇	an	Schaffhausen	ab	⬆	1 ³⁰	8 ¹¹
2 ¹⁵	9 ⁰⁸	12 ⁵⁴	⬇	„	Stuttgart	„	⬆	9 ⁰²	3 ²⁰
	9 ²⁰		⬇	„	Berlin	„	⬆	8 ²²	

Bei diesem Anlasse erwähnen wir auch eine wichtige mit 1. Juni 1898 eingeführte Verbesserung des Fahrplanes Zürich-Basel via Bötzingen dadurch, dass ein I. und II. Klasse führender Expresszug

11 ⁴⁰	⬇	ab	Zürich	an	⬆	7 ³⁰
1 ³⁰	⬇	an	Basel	ab	⬆	5 ³⁵

ingelegt wurde.

Dieser Zug wurde hergestellt einerseits zur Erleichterung und Förderung des Verkehrs zwischen Zürich und Basel, andererseits zur Gewinnung guter Anschlüsse für die Richtungen von und nach Strassburg, Karlsruhe, Frankfurt und weiter.

Seit einigen Jahren vermitteln wir auch die Führung eines Expresszuges Calais-Chur mit direkter Verbindung von und nach London (Engadine Express) auf unseren Strecken Basel-Zürich und abwechselnd Zürich-Ziegelbrücke oder Zürich-Rapperswil. Der Zug, der nur Restaurations- und Schlaf- resp. Salon-Wagen führt, kursiert vom 10. Juli bis 10. September, bis Ende Juli wöchentlich viermal, vom 1. August an täglich.

Den Mitteilungen in unserm letzten Geschäftsberichte, betreffend den Umbau des Bahnhofes der Schweiz. Centralbahn in Basel, können wir heute den Wortlaut des endgültigen Bundesratsbeschlusses über den Umbau des Personenbahnhofes vom 24. Januar 1899 beifügen, nämlich:

„1. Der Umbau des Personenbahnhofes der Centralbahn in Basel hat im Sinne des Bundesratsbeschlusses vom 25. Januar 1898 und auf Grundlage des generellen Projektes der Centralbahn vom 24. März gleichen Jahres mit Tieferlegung des Bahnniveau um 2.70 m und Anlage der Überführungen der Pfeffinger- und der St. Margarethen-

Strasse nach den von der Centralbahn angenommenen Forderungen der Delegation des Regierungsrates von Basel zu geschehen.

Dem Gesuch des Kantons Basel-Stadt betreffend Tieferlegung des Bahnhofes um mindestens 3 Meter unter gleichzeitiger Weitersenkung des Centralbahnplatzes um 30 *cm* kann aus den im Bericht des Eisenbahndepartements enthaltenen Gründen nicht zugestimmt werden.

2. Die Schweizerische Centralbahn wird eingeladen, für den Umbau des Personenbahnhofes in Basel ein definitives Projekt mit Tieferlegung des Bahnplanums um 2.70 *m* mit thunlichster Beförderung und spätestens innerhalb einer Frist von zwei Monaten zur Genehmigung vorzulegen.

3. Bei Ausarbeitung dieser Pläne hat die Bahngesellschaft den Weisungen des Eisenbahndepartements betreffend einzelne Projektmodifikationen und Erweiterungen Folge zu geben und ferner die folgenden Begehren der Regierung von Basel-Stadt einer genauen Prüfung zu unterwerfen und dem Eisenbahndepartement bezügliche Vorschläge einzureichen:

a) Ermöglichung der spätern Erstellung einer fahrbaren Überführung der Bruderholzstrasse auf Kosten der Stadt und entsprechende etwaige Senkung der Gütergeleise daselbst.

b) Erstellung einer direkten Fussgängerverbindung zwischen dem Gundoldingerquartier und dem Aufnahmsgebäude.

4. Betreffend die Verbindung der Güterstrasse mit der Binningerstrasse wird die Bahnverwaltung eingeladen, dem Eisenbahndepartement eine Projektstudie für die Überführung der Güterstrasse über die Elsässerlinie mit einer Darstellung der als notwendig erachteten Geleisedisposition vorzulegen, und es wird das Departement endgültig entscheiden, ob diese Überführung oder die von der Bahnverwaltung projektierte Unterführung zum Vollzuge kommen soll.

5. Es wird Akt genommen von dem gemäss Bundesratsbeschluss vom 25. Januar vorigen Jahres bezüglich Vereinbarung mit der Bahnverwaltung vom Grossen Rate des Kantons Basel-Stadt am 12. Mai gefassten Beschlusse betreffend Subvention der Stadt.“

III. Finanzverwaltung.

Das Aktienkapital besteht unverändert aus 158,967 Stammaktien und 1033 Prioritätsaktien. Von diesen 160,000 Aktien waren bis Ende 1898 ins Aktienbuch der Gesellschaft eingetragen:

	Stammaktien.	Prioritätsaktien.	Total.
Von 416 Aktionären in der Schweiz .	31,468	377	31,845
„ 168 „ im Ausland .	41,245	8	41,253
<u>584</u>	<u>72,713</u>	<u>385</u>	<u>73,098</u>

Von den konsolidierten Anleihen gelangte auf 1. März 1898 die erste verfallene Rate von Fr. 1,000,000 des Subventionsdarlehens des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal zur Rückzahlung. Der Rest dieses Darlehens von Fr. 2,650,000 wird im Jahr 1899 fällig. Hinwieder machten die Baubedürfnisse die Aufnahme eines weiteren Anlehens erforderlich. Mit Bewilligung der Generalversammlung vom 14. Mai 1898

wurde ein solches von 15 Millionen Franken, verzinslich zu 4 0/0, im Juni v. J. emittiert. Ein Pfandrecht wurde für dieses Anleihen nicht bestellt, in der Meinung jedoch, dass während der ganzen Dauer des letztern allfällig später auszugebenden Obligationen keine besseren Rechte eingeräumt werden sollen, eventuell dieses Anleihen in eine neu zu errichtende Hypothek einzubeziehen wäre. Zur Durchführung der Anleiheoperation hatten wir uns mit einem Bankkonsortium, an dessen leitender Stelle sich wiederum die Basler Handelsbank befand, in Verbindung gesetzt. Die zum Kurse von 100,50 0/0 zur öffentlichen Subskription aufgelegten Fr. 12,000,000 wurden hiebei derart überzeichnet, dass nur 8 0/0 der Anmeldungen Berücksichtigung finden konnten.

Die erlaufenen Emissionskosten von Fr. 11,527. 38 Cts. haben wir der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung belastet.

Der Betrag der gekündeten aber noch nicht eingelösten Obligationen älterer Anleihen reduzierte sich von Fr. 41,500 zu Ende 1897 auf Fr. 9,000 am Schlusse des Berichtsjahres, indem von den Ausständen der beiden Anleihen vom 1. Dezember 1885 und 1. Oktober 1886 im Berichtsjahre zusammen 64 Titel à Fr. 500 = Fr. 32,000 zur Einlösung vorgewiesen worden sind, und ferner die bisher noch ausstehend gebliebene Obligation von Fr. 500 des 4 0/0 Anleihe von Fr. 7,100,000 vom 1. Oktober 1860 als mit 1. Juni 1898 verjährt abgeschrieben wurde. Den Nominalbetrag dieser Obligation haben wir der Pensions- und Hilfskasse unserer Angestellten zugewendet.

Am eidgenössischen Eisenbahnpfandbuche kamen im Jahre 1898 zur Löschung:

- a) Vom 4 0/0 15 Millionen-Anleihen, d. d. 1. Dezember 1885, 6 Obligationen à Fr. 500 = Fr. 3,000.
- b) Vom 4 0/0 20 Millionen-Anleihen, d. d. 1. Oktober 1886, 84 Obligationen à Fr. 500 = Fr. 42,000.
- c) Vom Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal 1 Obligation, d. d. 1. Juli 1879, von Fr. 1,000,000.

Es verbleiben von den beiden erstern Anleihen zu löschen:

<i>ad a,</i>	7	Obligationen à	Fr. 500	=	Fr. 3,500. —
<i>ad b,</i>	10	„	à „ 500	=	„ 5,000. —
Zusammen				<u>17</u>	<u>Obligationen à Fr. 500 = Fr. 8,500. —</u>

Dagegen wurden ins Pfandbuch nachträglich noch die restlichen 55 Titel à Fr. 1000 = Fr. 55,000 des 3 1/2 0/0 Anleihe von Fr. 10,512,500 vom 20. September 1897 eingetragen.

Über den Kapitalverkehr im Jahr 1898 geben wir nachstehend einen Auszug der Bilanz per 31. Dezember 1898 hinsichtlich derjenigen Konti, auf denen gegenüber dem Vorjahr eine Veränderung eingetreten ist.

Zufolge Rechnung V betrug der Passivsaldo vortrag aus dem Vorjahr	Fr. 18,475,663. 80 Cts.
Hievon ab: Vermehrung der verfügbaren Mittel im Berichtsjahr	„ 8,466,086. 58 „
Verbleibt ein Passivsaldo auf Ende 1898 von	<u>Fr. 10,009,577. 22 Cts.</u>

In der anschliessenden Tabelle II und den daran geknüpften Erläuterungen ist der nähere Nachweis hierüber geleistet.

I. Auszug aus der Bilanz der Nordostbahn per 31. Dezember 1898,
 verglichen mit derjenigen per 31. Dezember 1897
 über Konti, welche einen Kapitalverkehr aufweisen.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1898 gegen 1897			
	1897		1898		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren.								
1. Verwendungen zu Bauzwecken:								
a) Nettobelastung für das bisherige Netz	171,758,039	74	173,469,691	67	1,711,651	93	—	—
b) „ für neue N. O. B.-Linien	44,562,575	54	45,556,616	02	994,040	48	—	—
c) „ für unvollendete Bauobjekte	15,735,136	36	18,905,021	62	3,169,885	26	—	—
2. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen	21,123,000	—	21,165,000	—	42,000	—	—	—
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,315,619	30	2,334,317	81	18,698	51	—	—
4. Zu amortisierende Verwendungen	16,263,292	86	15,860,930	10	—	—	402,362	76
	271,757,663	80	277,291,577	22	5,936,276	18	402,362	76
B. Kreditoren.								
1. Konsolidierte Anleihen:								
4 % Anleihen von Fr. 15,000,000. — d. d. 1. Juni 1898	—	—	15,000,000	—	15,000,000	—	—	—
2. Subventionsdarleihen:								
Subvention für die Linie Glarus-Linthal	3,650,000	—	2,650,000	—	—	—	1,000,000	—
	3,650,000	—	17,650,000	—	15,000,000	—	1,000,000	—
Rekapitulation:								
Einnahmen.								
Summe der Verminderung der „Debitoren“ . . . . .	.	.	402,362	76	.	.	.	.
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“ . . . . .	.	.	14,000,000	—	14,402,362	76	.	.
Ausgaben.								
Summe der Vermehrung der „Debitoren“ . . . . .	.	.	.	.	5,936,276	18	.	.
Netto-Vermehrung der verfügbaren Mittel, laut neben- stehendem Nachweis . . . . .	.	.	.	.	.	.	8,466,086	58

II. Nachweis über die Vermehrung der Aktiven laut Bilanz pro 1898
gegenüber den Aktiven im Jahr 1897.

	Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1898 gegen 1897			
	1897		1898		Vermehrung		Verminderung	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.								
Verfügbare Mittel.								
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	233,499	70	4,381,144	75	4,147,645	05	—	—
2. Wertschriften	1,205,517	—	1,208,726	—	3,209	—	—	—
3. Entbehrliche Liegenschaften:								
Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	1,079,116	79	1,248,066	64	168,949	85	—	—
4. Materialvorräte:								
a) Materialkonto	1,171,757	36	999,148	23	—	—	172,609	13
b) Materialrechnung des Bahnoberingenieurs	1,957,859	27	1,906,016	20	—	—	51,843	07
c) Werkstätte-Konto	324,712	—	313,789	85	—	—	10,922	15
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	65,108	62	74,965	50	9,856	88	—	—
	6,037,570	74	10,131,857	17	4,329,660	78	235,374	35
Hievon ab:								
Verminderung der Aktiven . . . . .	.	.	.	.	235,374	35		
Restbetrag gleich der Vermehrung der Aktiven . . . . .	.	.	.	.	4,094,286	43		
B. Passiven.								
1. Schwebende Schulden	8,592,547	42	4,501,433	95	—	—	4,091,113	47
2. Spezialfonds	10,778,148	74	11,643,729	04	865,580	30	—	—
3. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	878,342	40	247,977	62	—	—	630,364	78
4. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung NOB.	4,264,195	98	3,748,293	78	—	—	515,902	20
	24,513,234	54	20,141,434	39	865,580	30	5,237,380	45
Hievon ab:								
Vermehrung der Passiven . . . . .	.	.	.	.	.	.	865,580	30
Restbetrag gleich der Verminderung der Passiven . . . . .	.	.	.	.	.	.	4,371,800	15
Rechnungsabschluss.								
Die Vermehrung der „Aktiven“ beträgt . . . . .	.	.	.	.	4,094,286	43		
Die Verminderung der „Passiven“, beträgt . . . . .	.	.	.	.	4,371,800	15		
Netto-Vermehrung der Aktiven im Jahre 1898 . . . . .	.	.	.	.	.	.	8,466,086	58

Über die in diesen beiden Tabellen enthaltenen Mutationen gegenüber dem Bestande zu Ende 1897 fügen wir, soweit solches nötig erscheint, einige erläuternde Bemerkungen bei:

A. Aktiven.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

a) Bisheriges Netz	Fr. 1,711,651. 93 Cts.
b) Neue Linien	„ 994,040. 48 „
	<hr/>
	Fr. 2,705,692. 41 Cts.

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

c) Unvollendete Bauobjekte.

Die bisherigen Aufwendungen für die zu Ende 1898 unvollendet gebliebenen und deshalb noch nicht definitiv auf Baurechnung verbuchten Objekte umfassen:

1. Oerlikon: Stationserweiterung	Fr. 252,283. 58 Cts.
2. Zürich: Bahnhofserweiterung	„ 13,974,129. 83 „
3. Dietikon: Technische Vorarbeiten für die neue Werkstättenlage	„ 51,468. 90 „
4. Turgi: Versetzen des Güterschuppens in Altstetten	„ 17,666. 81 „
5. Aarau: Neue Lokomotivdrehzscheibe nebst zugehörigen Geleiseanlagen	„ 10,956. 17 „
6. Erstellen der zweiten Spur Zürich-Thalweil	„ 829,183. 01 „
7. Geleisevermehrungen und Erweiterungsbauten auf diversen Stationen	„ 46,561. 88 „
8. Vorsorglicher Landerwerb für Stationserweiterungen	„ 60,406. 73 „
9. Erstellen neuer und bezw. Verstärkung bestehender Brückenkonstruktionen	„ 10,856. 15 „
10. Erstellen neuer und Erweitern bestehender Wärterwohnhäuser	„ 13,514. 74 „
11. Diverse kleinere Ergänzungsbauten	„ 2,614. 98 „
12. In Lieferung begriffenes Rollmaterial	„ 30,079. 84 „
13. Verschiedene Inventaranschaffungen	„ 40,781. 64 „
14. Einzahlungen auf die Kapitalbeteiligung der Nordostbahn an dem neuen Bahnhof Luzern, gemäss Vertrag vom 30. Januar 1894	„ 3,589,350. — „
	<hr/>
	Fr. 18,929,854. 26 Cts.

abzüglich:

15. Diverse Gutschriften für Ausfallmaterial beseitigter Objekte	„ 24,832. 64 „
	<hr/>
	Total Fr. 18,905,021. 62 Cts.
Zu Ende 1897 waren auf diesen Konto verbucht	Fr. 15,735,136. 36 Cts.
Hiezu kommen für zu Ende des Berichtsjahres unvollendet gebliebene Bauten	Fr. 3,568,434. 03 Cts.
abzüglich die pro 1898 vollendeten, bezw. definitiv verbuchten Objekte mit	„ 398,548. 77 „
	<hr/>
somit Nettovermehrung pro 1898	„ 3,169,885. 26 „
	<hr/>
Total wie vorstehend	Fr. 18,905,021. 62 Cts.

II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.

Die Vermehrung auf diesem Titel betrifft den Nordostbahn-Anteil an zwei weitem Kapitaleinzahlungen von zusammen Fr. 42,000 für die Aargauische Südbahn.

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Der Nachweis der bezüglichen Nettovermehrung ist in Beilage 6 zu den Jahresrechnungen enthalten.

IV. Zu amortisierende Verwendungen.

Über die Herabminderung dieses Kontos ist in der Bilanz selbst unter Ziffer IV das Detail gegeben.

V. Verfügbare Mittel.

An solchen wurde beansprucht:

1. Zu Verwendungen für Bauzwecke:

a) Für das bisherige Netz und die Nebengeschäfte, laut Rechnung III	Fr. 2,397,694. 24 Cts.
oder abzüglich der Überträge vom Konto „Unvollendete Bauobjekte“	„ 398,440. 74 „
	<hr/>
	Fr. 1,999,253. 50 Cts.
b) Für die neuen Linien, laut Rechnung IV	„ 994,040. 48 „
c) Für die unvollendeten Bauobjekte, abzüglich Fr. 108. 03 Cts. Zuwendung aus dem Betriebsertrag	„ 3,568,326. — „
d) Für Kapitaleinzahlungen auf die Gemeinschaftsbahnen	„ 42,000. — „
2. Zur Rückzahlung der I. Rate des Subventionsdarlehens für die Linie Glarus-Linthal	„ 1,000,000. — „
	<hr/>
	Fr. 7,603,619. 98 Cts.

Davon kommen in Abzug:

1. Erlöse und Rückerstattungen auf der Baurechnung III

(Bisheriges Netz und Nebengeschäfte)	Fr. 667,343. 80 Cts.
abzüglich die Überträge auf die zu amortisierenden Verwendungen	„ 297,637. 24 „
	<hr/>
	Fr. 369,706. 56 Cts.

2. XV. Amortisationsquote

„ 700,000. — „	„ 1,069,706. 56 „
----------------	-------------------

Somit Netto-Bedarf

 Fr. 6,533,913. 42 Cts.

An Baugeldern standen zur Verfügung:

Das 4 0/0 Anleihen vom 1. Juni 1898 mit	Fr. 15,000,000. — Cts.
---	------------------------

Es ergab sich somit ein Überschuss der verfügbaren Mittel von Fr. 8,466,086. 58 Cts.

wodurch sich der Passivsaldo der Kapitalrechnung vom Jahr 1897, wie bereits auf pag. 19 bemerkt, von	„ 18,475,663. 80 „
--	--------------------

zu Ende des Berichtsjahres reduzierte auf	<hr/> Fr. 10,009,577. 22 Cts.
---	-------------------------------

Mit Bezug auf die hiedurch eingetretene Vermehrung der verfügbaren Mittel ist zu bemerken:

1. Wechsel.

Der Zinsertrag auf den im Berichtsjahr diskontierten Wechseln beträgt Fr. 76,617. 55 Cts. oder im Durchschnitt 3.76 0/0.

2. Wertschriften.

Der Bilanzwert der eigenen Wertpapiere betrug zu Ende 1898 Fr. 1,205,517. — Cts.

Hiezu kamen im Berichtsjahr:

2 Stück 2 0/0, bezw. 3 ³ / ₄ 0/0 Kaufschuldbriefe auf veräusserten Landparzellen	Fr. 31,054. — Cts.	
6 Stück 4 0/0 Schuldbriefe auf Liegenschaften in Zürich mit zus.	„ 272,500. — „	
500 „ 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen, d. d. 1. Juni 1898, à 1000 Fr.	„ 500,000. — „	„ 803,554. — „
		Fr. 2,009,071. — Cts.

Dagegen gingen aus:

1. Infolge Rückzahlung: eines 3 0/0 Schuldbriefes, d. d. 5. Juli 1895	Fr. 208,380. — Cts.	Inventarwert:
--	---------------------	---------------

2. Infolge Verkauf: 295 Stück 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen, d. d. 1. Juni 1898 à 1000 Fr.	„ 295,000. — „	
--	----------------	--

3. Infolge Abtretung an die Hilfs- und

Kautionskassen:

6 Stück 4 0/0 Schuldbriefe auf Liegenschaften in Zürich an die Pensions- und Hilfskasse	Fr. 272,500. — Cts.	
14 Stück 3 ¹ / ₂ 0/0 Centralbahn-Obligationen, d. d. 1. Juni 1894, an die Krankenkasse der N. O. B.	„ 13,965. — „	
2 Stück 3 ¹ / ₂ 0/0 Nordostbahn-Obligationen, d. d. 15. Juni 1895, an die Kautionskasse der ständigen Arbeiter	„ 1,995. — „	
1 Stück 3 ¹ / ₂ 0/0 Nordostbahn-Obligation, d. d. 15. Juni 1895, an die Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs	„ 1,010. — „	„ 289,470. — „
		Fr. 792,850. — Cts.

Hiezu: Netto-Abschreibung auf verschiedenen Obligationen wegen Neuwertung derselben	„ 7,495. — „	„ 800,345. — „
---	--------------	----------------

Verbleibt ein Wertschriftenbestand auf 31. Dezember 1898 von Fr. 1,208,726. — Cts.
gemäss nachfolgender Spezifikation.

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1898.

Nominalbetrag		Zinsfuß	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1898.			
Fr.	Cts.					Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Schuldbriefe.									
9,054	—	2	1 Schuldbrief	4. April 1898	100	9,054	—		
22,000	—	3 ³ / ₄	1 „	30. März 1898	100	22,000	—		
13,331	50	4	3 „	Diverse	100	13,331	50		
44,385	50							44,385	50
II. Diverse schweizerische Obligationen.									
1. Kantonale Obligationen.									
450,000	—	3	Kanton Bern	1. Mai 1895	94 ⁰⁰	.	.	426,000	—
2. Obligationen von Bankinstituten.									
230,000	—	4	Bank für Oriental. Eisenbahnen in Zürich	24. Juli 1894	100	.	.	230,000	—
3. Eisenbahn-Obligationen.									
115,000	—	3 ¹ / ₂	Obligationen der Schweiz. Centralbahn .	1. Juni 1894	98 ⁰⁵	113,447	50		
101,000	—	3 ¹ / ₂	idem „ Gotthardbahn	1. April 1895	99 ⁰⁰	100,293	—		
216,000	—							213,740	50
III. Nordostbahn-Obligationen.									
2,000	—	4	Obligationen	1. Okt. 1887	101	2,020	—		
205,000	—	4	idem	1. Juni 1898	101 ⁵⁰	208,075	—		
54,000	—	3 ¹ / ₂	idem	31. Aug. 1894	98 ⁵⁰	53,190	—		
9,000	—	3 ¹ / ₂	idem	15. Juni 1895	98 ⁰⁰	8,865	—		
270,000	—							272,150	—
IV. Diverse Aktien.									
10,500	—		Zürcher Theater-Aktien	1. Mai 1891	10	1,050	—		
14,000	—		Anteilscheine der neuen Zürcher Tonhülle-Gesellschaft	30. Nov. 1892	10	1,400	—		
100,000	—		Sihlthalbahn-Aktien	1. Febr. 1892.	20	20,000	—		
124,500	—							22,450	—
1,334,885	50		Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1898	.	.	.	.	1,208,726	—
3,169	0/0		Durchschnittlicher Zinsertrag	.	.	.	.	3,498	0/0

3. Entbehrliche Liegenschaften.

Liegenschaftskonto der Nordostbahn.

Der Bilanz- resp. Inventarwert der Liegenschaften belief sich zu Ende des Vorjahres auf Fr. 1,079,116. 79 Cts.

Pro 1898 kamen in Zuwachs:

1. 26,645. — m^2 Areal des alten verlassenen Bahnhofes Zug, samt anschliessenden aufgelassenen Bahnstrecken	Fr. 123,083. 85 Cts.
2. 26,615.4 m^2 Vorsorglich für Bauzwecke erworbene Landparzellen	„ 73,105. 55 „
3. 4,867. — m^2 Torfschuppen-Areal samt Hochbauten in Schaffhausen, Übertrag vom Baukonto	„ 64,109. 20 „
4. 2,591.2 m^2 Diverse kleinere Käufe	„ 5,877. 70 „
	<hr/>
	Fr. 266,176. 30 Cts.

Dagegen gingen im Berichtsjahr ab:

1. Infolge Verkauf diversen Areals im Flächeninhalt von 23,740.9 m^2 in den Gemarkungen Romanshorn, Schaffhausen, Winterthur, Gossau, Reckingen, Fislisbach und Zug	Fr. 129,612. 91 Cts.
2. Infolge Übertragung auf den Baukonto für Stationserweiterung Töss und Erstellung von Wärterwohnhäusern in den Gemarkungen Klein-Andelfingen, Gütikhausen und Singen 2,237.5 m^2	„ 143. — „
	<hr/>
	Fr. 129,755. 91 Cts.

Abzüglich Mehrerlöse auf obigen Verkäufen	„ 32,529. 46 „	„ 97,226. 45 „
---	----------------	----------------

Nettozuwachs pro 1898 „ 168,949. 85 „

Somit Inventarbestand auf 31. Dezember 1898 Fr. 1,248,066. 64 Cts.

Die Korrentrechnung des Liegenschaftskonto ergab folgendes Resultat:

Einnahmen für Pacht- und Mietzinse	Fr. 20,643. 85 Cts.
Hiezu: obige Mehrerlöse auf Verkäufen	„ 32,529. 46 „
	<hr/>
	Fr. 53,173. 31 Cts.
Abzüglich: Die Ausgaben für Unterhalt der Gebäude, Steuern etc.	„ 5,107. 60 „
Restiert ein Netto-Ertrag von	<hr/>
	Fr. 48,065. 71 Cts.

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

4. Materialvorräte.

a) Materialkonto (Hauptmagazinverwaltung).

Die Verminderung der Materialvorräte um Fr. 172,609. 13 Cts. setzt sich wie folgt zusammen:

Lokomotivkohlen (Briquettes, Saar- und Ruhrkohlen) von t 20,050. 85 mit Fr. 512,417. 60 Cts. auf t 12,573. 60 mit Fr. 301,303. 87 Cts.	Fr.	211,113. 73 Cts.
Diverse Brennmaterialien, Eisen- und Schnittwaren	„	6,835. 63 „
	Fr.	217,949. 36 Cts.
Abzüglich Vermehrung auf Putz- und Schmiermaterialien, wie Schmieröle, Putzfäden, Talg und diverse Konsummaterialien, sowie Bekleidungsartikel	„	45,340. 23 „
Netto-Verminderung wie oben	Fr.	172,609. 13 Cts.

b) Materialrechnung des Bahnoberingenieurs.

Von der Fr. 51,843. 07 Cts. betragenden Verminderung entfallen auf:

Holz- und Eisenschwellen	Fr.	107,930. 20 Cts.
Brückenbestandteile	„	43,155. 33 „
In Ausführung begriffene Arbeiten, Kiesgruben etc.	„	118,371. 62 „
	Fr.	269,457. 15 Cts.
ab: Vermehrung auf Schienen und Befestigungsmittel	Fr.	87,503. 24 Cts.
Weichen, Kreuzungen und Verschiedenes	„	130,110. 84 „
	„	217,614. 08 „
Somit Netto-Verminderung	Fr.	51,843. 07 Cts.

c) Werkstättekonto.

Der Bestand der Reservevorräte für Lokomotiven und Wagen hat sich im Berichtsjahr um Fr. 3,982. 09 Cts. erhöht, wogegen die Ausstände für unvollendete Arbeiten um Fr. 14,904. 24 Cts. zurückgegangen sind. Hieraus resultiert die in Tabelle II ausgewiesene Netto-Verminderung von Fr. 10,922. 15 Cts.

d) Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.

Die Nettovermehrung von Fr. 9,856. 88 Cts. besteht aus dem Schuldbetreffnis des Schweiz. Eisenbahnverbandes, sowie der Kontokorrent-Schuld der Kautionskasse der Güterarbeiter mit zusammen Fr. 33,870. 17 Cts., abzüglich Fr. 22,478. 59 Cts. Verminderung der Kontokorrent-Guthaben an Couponszahlstellen und Fr. 1,534. 70 Cts. Rückgang der Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen.

B. Passiven.

I. Schwebende Schulden.

Dieselben sind um Fr. 4,091,113. 47 Cts. niedriger als im Vorjahr, herrührend von der Verminderung folgender Hauptbuchkreditoren:

Gekündigte, aber noch nicht eingelöste Obligationen	Fr.	32,500. — Cts.
Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungs- und Krankenkassen, sowie der Barkautionen von Beamten und Angestellten	„	158,601. 05 „
Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten	„	69,211. — „
Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	„	906,564. 56 „
Baukapitalsaldo der Bötzbeargbahn und Linie Koblenz-Stein	„	29,905. 03 „
Guthaben von Couponszahlstellen	„	11,368. 35 „
Darleihen auf kürzere Dauer	„	3,000,000. — „
	Fr.	4,208,149. 99 Cts.

	Übertrag	Fr. 4,208,149. 99 Cts.
Abzüglich: Vermehrung für ausstehende Coupons und Ratazinse, Konto-Korrentsaldo der Bürgschaftsgenossenschaft und Konto pro Diversi	„	117,036. 52 „
	Netto-Verminderung wie oben	<u>Fr. 4,091,113. 47 Cts.</u>

II. Spezialfonds.

Von deren Netto-Vermehrung von Fr. 865,580. 30 Cts. kommen auf:

1. Den Erneuerungsfonds der Nordostbahn	Fr.	903,894. 70 Cts.
2. Den Versicherungsfonds	„	7,983. 12 „
3. Den Fonds zur „Förderung spezieller Eisenbahninteressen“	„	10,000. — „
		<u>Fr. 921,877. 82 Cts.</u>
Abzüglich: Verminderung der zu Ende 1898 liquidierten Reserve für die Oberbauerneuerung auf der Linie Altstetten-Zug-Luzern	„	56,297. 52 „
	Netto-Vermehrung wie oben	<u>Fr. 865,580. 30 Cts.</u>

Im übrigen wird bezüglich der Details auf die Beilagen 1—3 zu den Jahresrechnungen verwiesen.

III. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.

Zur Sicherstellung der vom Bundesrate anlässlich Genehmigung der Jahresrechnungen pro 1897 verfügt, unter Titel IV D „Finanzergebnis“ näher erwähnten Abschreibungen wurden gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1898 zu Gunsten der Gewinn- und Verlustrechnung vom Jahr 1897 der Reserve entnommen	Fr.	400,000. — Cts.
Zuzüglich der in Beilage 4 zu den Jahresrechnungen spezifizierten weitem Verwendungen von	„	230,364. 78 „
ergibt sich eine Gesamt-Verminderung von	Fr.	<u>630,364. 78 Cts.</u>

IV. Gewinn- und Verlustrechnung.

Zu der in Tabelle II pag. 21 des Berichtes ausgewiesenen Verminderung des Aktivsaldo gegenüber dem Vorjahre von	Fr.	515,902. 20 Cts.
ist zuzuschlagen die oben unter Ziffer III angeführte Zuwendung aus der „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ von Fr. 400,000. — abzüglich die das Jahr 1897 betreffenden Abschreibungen von Fr. 250,244. 30 Cts. gemäss Verlangen des Schweiz. Bundesrates anlässlich Genehmigung der Jahresrechnungen pro 1897, somit netto	„	149,755. 70 „
ergibt ein effektive Verminderung des Aktivsaldo pro 1898 von	Fr.	<u>665,657. 90 Cts.</u>

welche in Abschnitt 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 5,939,091 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute Betriebslänge des eigenen Netzes betrug am Ende des Jahres 1898 725 Kilometer, die durchschnittliche ebensoviel. Im Jahr 1898 wurden im ganzen 219,737 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 303 Zugskilometer mehr als im Jahr 1897 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1897	1898
	Kilometer	Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	4,009,797	4,199,413
2. Güterzüge mit Personenbeförderung	406,609	435,009
3. Reine Güterzüge	903,070	870,225
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	27,065	30,430
	<hr/>	<hr/>
	5,346,541	5,535,077
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	21,789	24,911
2. Fakultativ-Güterzüge	351,024	379,103
	<hr/>	<hr/>
	5,719,354	5,939,091

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1897 (709 Kilometer)				1898 (725 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1897			
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
10,427,394	15	39.81	I. Ertrag des Personentransportes	11,063,069	45	40.25	635,675	30	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
797,471	88	3.04	1. Vom Gepäck	849,375	48	3.09	51,903	60	—	—
390,753	80	1.49	2. Von Tieren	404,972	78	1.47	14,218	98	—	—
13,370,403	89	51.05	3. Von Gütern	13,895,761	18	50.56	525,357	29	—	—
14,558,629	57	55.58								
24,986,023	72	95.39								
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,095,702	—	4.18	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	1,201,178	76	4.37	105,476	76	—	—
82,996	87	0.32	2. Ertrag von Hilfsgeschäften . . .	42,815	23	0.15	—	—	40,181	64
28,148	60	0.11	3. Sonstige Einnahmen	29,102	72	0.11	954	12	—	—
1,206,847	47	4.61								
26,192,871	19	100	. . . Total der Einnahmen . . .	27,486,275	60	100	1,293,404	41	—	—

Bei der Vergleichung der oben stehenden Verkehrseinnahmen pro 1898 mit jenen aus dem Jahr 1897 ist zunächst zu beachten, dass die Länge des Netzes von 709 Kilometern (mittlere Betriebslänge für 1897 infolge der Eröffnung der Linien Thalweil—Zug und Schaffhausen—Eglisau am 1. Juni 1897) auf 725 Kilometer gestiegen ist. Diese Vergrößerung hat indessen zur Verkehrs- und Einnahmen-Vermehrung wenig beigetragen, da die neuen Linien auch eine Umleitung des Verkehrs von andern Linien und eine der Wegeabkürzung entsprechende Taxenherabsetzung bewirkten. Um so erfreulicher ist die aus der allgemeinen Verkehrsvermehrung entstandene bedeutende Vermehrung der Einnahmen aus allen Verkehrsgattungen. In denselben sind übrigens im Berichtsjahre, wie die nachstehenden Tabellen erzeigen, insbesondere im Personenverkehre so erhebliche Verschiebungen eingetreten, dass eine kurze Erklärung derselben wohl angebracht erscheint.

Zu Tabelle 2. Personenverkehr. Auf die diesjährigen Resultate haben die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette, die Aufhebung der Abonnements auf halbe Billette und die Einführung der General-Abonnements einen bedeutenden Einfluss ausgeübt. Die erste der genannten Massnahmen bewirkte eine Verminderung der Zahl der einfachen Billette und der daherigen Einnahmen zu Gunsten der Retourbillette, die zweite eine Verminderung der einfachen und der Retourbillette zu Gunsten der General-Abonnements. Die Einnahmen aus einfachen Billetten II. und III. Klasse sind von Fr. 3,171,644. 14 Cts. auf Fr. 2,896,290. 28 Cts. also um den erheblichen Betrag von Fr. 275,353. 86 Cts. zurückgegangen; dabei ist der Einfluss der allgemeinen Verkehrsmehrung auch auf diesem Titel nicht berücksichtigt. Es lässt sich ohne grosse Weiterungen nicht ganz

genau bestimmen, wie viel hievon auf Rechnung der Verlängerung der Gültigkeit der Retourbillette, d. h. auf die Lösung von solchen an Stelle einfacher Billette und wie viel auf die Aufhebung der Abonnements entfällt. Wenn von den Einnahmen aus letztern in der Zeit vom 1. Juni bis Ende 1897 (Fr. 191,550. 19 Cts.) nach Massgabe des Verhältnisses der Gesamteinnahmen aus gewöhnlichen Billetten II. und III. Klasse $\frac{3}{8}$, d. h. rund Fr. 72,000 auf einfache halbe Billette entfielen, so beziffert sich die Mindereinnahme auf einfachen Billetten infolge der Verlängerung der Retourbillette auf Fr. 203,000, und, da an Stelle der einfachen Billette Retourbillette getreten sind, der wirkliche Verlust der Verwaltung aus dieser Massnahme auf den Retourrabatt von rund 30% hievon, d. h. auf rund Fr. 61,000, wenn die Verkehrsvermehrung nicht in Anschlag gebracht wird. Beide Ziffern sind übrigens als Maxima zu betrachten, da auch ein kleinerer Teil von einfachen Billetten von Reisenden, die General-Abonnenten wurden, ohne vorher Abonnenten auf halbe Billette zu sein, an die Abonnements übergangen. Diese relativ unerheblichen Summen beweisen, dass die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette, der gegenüber die Bahnverwaltungen sich früher weniger wegen ihres finanziellen Belanges, sondern mehr wegen der mit ihr unbestreitbar verbundenen Übelstände hinsichtlich der Billettkontrolle ablehnend verhielten, einen recht bescheidenen Effekt hatte, m. a. W. sich als ein wirkliches Bedürfnis nicht erwies. Noch zutreffender ist dies durch eine spezielle Untersuchung dargethan worden, die wir über die Gebrauchsdauer der Retourbillette vor und nach deren Verlängerung angestellt haben. Diese ergab u. a., dass von 100 vorher nur 3 Tage gültig gewesenen und nun auf 10 Tage verlängerten Retourbilletten 91,3 Stück auch nachher nur für 3 Tage benutzt worden sind, und dass von sämtlichen 3 und mehr Tage gültigen Billetten sogar nur bei 1,7 Stück von 100 die zehntägige Gültigkeit ganz beansprucht wurde.

Wenn zu der Einnahme aus gewöhnlichen Retourbilletten II. und III. Klasse im Jahr 1897	Fr. 5,287,429. 51 Cts.
der Übergang von einfachen Billetten mit Fr. 203,000 — Fr. 61,000 =	„ 142,000. — „
zugezählt, dagegen davon der Betrag der halben Abonnements-Retourbillette mit Fr. 191,550 — Fr. 72,000 =	„ 120,000. — „
abgezählt wird, so ergibt sich ohne andere Verkehrsmutation für 1898 eine Einnahme von	„ 5,309,429. 51 „
sie betrug aber effektiv	„ 5,585,499. 02 „
die wirkliche Vermehrung beträgt daher rechnungsmässig	„ 276,069. 51 „

Bei Beurteilung dieser Differenz ist nun nicht zu übersehen, dass ein gewisser, leider nicht zu bestimmender Teil der Einnahme aus Retourbilletten an die neuen General-Abonnements übergegangen ist. Diese haben auch die Einnahmen aus Strecken-Abonnements und aus kombinierbaren Rundreisebilletten beeinflusst, letzters vorläufig nur in geringerem Masse und nur im internen schweiz. Verkehre, da diejenigen im internationalen Verkehre noch Fr. 90,211 mehr als 1897 ergaben. Auf den Sonntags-, Lust- und Rundfahrtbilletten ist kein Ausfall zu verzeichnen, obschon diese offenbar von den General-Abonnements auch nicht unberührt geblieben sind. Auf Rechnung der neuen General-Abonnements ist also zu setzen:

Die Mindereinnahme aus dem Wegfall der Abonnements auf halbe Billette	Fr. 191,550. 19 Cts.
Die Mindereinnahme aus Strecken-Abonnements	„ 7,877. 42 „
Die Mindereinnahme aus kombinierbaren Rundreisebilletten	„ 67,269. 22 „
zusammen	Fr. 266,696. 83 Cts.

Hiezu kommt, wie bemerkt, ein gänzlich unbestimmbarer Posten für gewöhnliche, einfache und Retourbillette für Personen, die früher überhaupt nicht Abonnenten und nicht Abnehmer von kombinierbaren Rundreise-

billetten waren. Die Einnahme aus Generalabonnements betrug aber Fr. 623,698. 22 Cts.
Es ergibt sich also eine rechnungsmässige Mehreinnahme von „ 357,001. 39 „
d. h. ein Betrag, der den nicht bestimmbareren Ausfall an gewöhnlichen Billetten (im Endresultat ist ein solcher nicht eingetreten; die Retourbillette haben sich gegenteils erheblich vermehrt, s. o.) zweifellos weit übersteigt. Die Bahnverwaltungen haben also mit den General-Abonnements schon in den ersten sieben Monaten ihres Bestandes kein schlechtes Geschäft gemacht und dazu noch dem verkehrenden Publikum einen grossen Vorteil zugewendet.

Die übrigen den Personenverkehr betreffenden Ziffern der Tabelle 2 geben zu besondern Erläuterungen keinen Anlass.

Der Gepäckverkehr und die Einnahmen aus demselben sind seit einem Jahrzehnt in ununterbrochener Steigerung begriffen und haben sich in diesem Zeitraum gerade verdoppelt. Es hängt das nur zum Teil mit der Entwicklung des Personenverkehrs zusammen; der grössere Teil der Vermehrung entfällt auf die unter diesem Titel verrechneten Expressgutsendungen, eine Beförderungsweise, die ungeachtet der höhern Taxen beim Publikum ihrer Schnelligkeit und Einfachheit wegen immer mehr Anklang findet.

Leider ist nicht dasselbe vom Viehtransport zu sagen. Die Einnahmen sind zwar auch hier, infolge der Vermehrung der Pferdetransporte (Truppenzusammenzug), um einen kleinen Betrag gestiegen; dagegen macht sich doch der Niedergang der Kleinviehtransporte (IV. Kl., Schafe, kleine Schweine, Hunde), der seit 1894 von 285,544 Stück nach und nach auf 62,814 Stück im Berichtsjahre zurückgegangen ist und im Ausbleiben der Schaftransporte aus Österreich und Russland nach Frankreich wegen seuchenpolizeilichen Massnahmen seine Erklärung findet, fühlbar. Die Einnahme aus dem Viehtransport steht überhaupt zum Betriebsaufwand für denselben in einem starken Missverhältnis; mit einer eingehendern Statistik wäre leicht nachzuweisen, dass die Verwaltung dabei thatsächlich im ganzen kaum auf ihre Kosten kommt und insbesondere für den Transport der Einzelstücke mehr als ihre Einnahme opfern muss, zu gunsten des einheimischen Konsums und der Landwirtschaft. An eine Änderung war und ist aber aus naheliegenden Gründen nicht zu denken.

Der Güterverkehr weist eine Vermehrung der Quantitäten um ca. 3 0/0 und der Einnahmen von ca. 4 0/0 aus, hat sich also in normalen Verhältnissen entwickelt. Die Rohmaterialien (Baumaterialien) sind etwas zurückgegangen; dagegen haben sich die höher klassifizierten Güter (Industrie-Artikel und Hilfsstoffe), namentlich auch das Eilgut vermehrt.

Die Tabellen 3 und 4 erklären sich durch sich selbst und weisen keine anormalen Erscheinungen auf.

In Tabelle 5, Stationsverkehr, mag auffallen, dass bei einer Reihe von Stationen, neben Zürich und Winterthur namentlich Oerlikon und Altstetten, sodann alle Stationen der rechtsufrigen Zürichseebahn mit Ausnahme von Uetikon und Feldbach und die linksufrigen Stationen Bendlikon und Horgen recht bedeutende Minderziffern im Personenverkehr ergeben haben. Es sind dies teils Verschiebungen, da die Fahrten mit halben Billetten auf Abonnements hier wegfallen und auf Generalabonnements übergegangen sind, die nun besonders und nicht mehr bei den Stationen aufgeführt werden mussten, weil deren Verteilung auf die Stationen unbekannt ist, wie bei Zürich und Winterthur; bei Oerlikon hängt die sehr grosse Minderfrequenz mit der Eröffnung der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon zusammen; bei Bendlikon ist sie aus dem Abgang einer Zahl Abonnenten (Übergang an die Dampfschwalben), bei Horgen aus dem Übergang eines Teils des Verkehrs an die Station Horgen-Oberdorf zu erklären. Dagegen könnte aus der allgemein eingetretenen Verminderung der Personenzahlen der rechtsufrigen Seestationen (zusammen 75,340 Personen) doch wohl der Schluss auf eine Abschwächung des Personenverkehrs überhaupt gezogen werden, deren Ursachen uns z. Z. nicht bekannt sind. Verschiebungen in der Rangordnung

der Stationen nach der Personenzahl wie in diesem Jahre sind bisher nicht vorgekommen; die ersten 10 Stationen rangierten wie folgt:

1897	1898
1. Zürich (Hauptbahnhof)	Zürich (Hauptbahnhof)
2. Winterthur	Winterthur
3. Oerlikon	Zürich-Enge
4. Zürich-Enge	Baden
5. Baden	Thalweil
6. Altstetten	Altstetten
7. Zürich-Stadelhofen	Schaffhausen
8. Thalweil	Oerlikon
9. Horgen	Zürich-Stadelhofen
10. Schaffhausen	Horgen

Zu den übrigen Tabellen ist, da sie sich durch sich selbst erklären, nichts Besonderes zu bemerken.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1897 = 709 Kilom., 1898 = 725 Kilom.)		1897	1898
Personentransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	14,707.19	15,259.41
„ „ „ Reisenden	„	0.82	0.83
„ „ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.18	4.15
Zahl der Personenkilometer		249,634,160	266,663,704
„ „ „ -Wagenachskilometer		47,914,491	51,184,596
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.54	19.92
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total	Reisende	352,093	367,812
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	18,023	18,465
„ „ Personen-Wagenachskilometer kommen	„	5.21	5.21
„ 100 bewegte Sitzplätze kommen	„	28.82	28.69
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	1,124.78	1,171.55
„ „ Tonne	„	18.45	18.41
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	56.57	57.11
„ „ Reisenden	„	6.24	6.34
Zahl der Tonnenkilometer		1,409,683	1,487,320
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	32.61	32.23
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,988	2,051
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	61	64
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.38	3.45
Viehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	551.13	558.58
„ „ Stück	„	1.22	1.50
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	24.49	27.22
Zahl der Tonnenkilometer		1,595,496	1,487,592
Gütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer (inkl. Lokalspesen)	Franken	18,858.12	19,166.57
„ „ Tonne	„	4.32	4.35
„ „ Tonnenkilometer (exkl. Lokalspesen)	Centimes	8.78	8.79
Zahl der Tonnenkilometer		144,983,400	150,747,558
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)		84,948,151	87,745,172
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	46.82	47.19
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	204,490	207,928
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	4,368	4,406
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.74	1.75
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	35,241.22	36,156.11
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	1,702.18	1,755.99
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	36,943.40	37,912.10

5. Frequenz nach den Stationen.

	*			Güter			Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück						Tonnen	Tonnen
1. Aarau	135,783	539	1,851	21,416	15,140	36,556	+ 18,813	- 2,571	17	19
2. Affoltern a. A.	71,816	272	793	5,861	11,947	17,808	+ 3,418	+ 2,077	40	41
3. Affoltern b. Z.	6,250	16	23	3,398	4,097	7,495	- 538	- 214	189	79
4. Altenburg-Rheinau	11,947	11	28	551	1,057	1,608	+ 2,433	+ 1,066	171	166
5. Altnau	22,961	58	404	1,611	1,202	2,813	+ 768	+ 865	129	139
6. Altstetten	196,040	224	689	10,112	27,683	37,795	- 16,805	+ 355	6	17
7. Amrisweil	71,768	403	3,042	5,759	12,688	18,447	+ 4,300	+ 2,033	41	40
8. Andelfingen	42,747	135	945	3,027	5,639	8,666	+ 465	+ 2,875	68	70
9. Arbon	99,364	358	409	3,329	15,308	18,637	+ 16,953	+ 3,824	27	39
10. Arlen-Rielasingen	23,060	17	59	2,392	4,946	7,338	+ 2,770	- 568	128	81
11. Arnegg	19,311	47	1,726	540	4,481	5,021	+ 88	- 7	145	105
12. Au (Zürich)	28,490	34	150	1,584	1,633	3,217	- 940	+ 339	106	130
13. Baar	79,584	104	1,084	6,320	10,380	16,700	+ 34,914	+ 4,551	33	43
14. Baden	242,002	1,047	2,331	11,021	35,451	46,472	+ 24,181	+ 4,242	4	12
15. Baden-Oberstadt	40,898	91	295	15,652	4,723	20,375	+ 9,066	+ 1,381	74	35
16. Bassersdorf	38,874	86	350	1,608	2,534	4,142	+ 1,431	- 194	78	119
17. Bendlikon-Kilchberg	78,972	74	58	1,503	4,921	6,424	- 20,796	+ 2,757	35	88
18. Berlingen	10,478	34	70	817	643	1,460	+ 1,125	+ 210	181	169
19. Bilten	11,029	24	257	825	929	1,754	+ 1,446	+ 254	178	162
20. Birmensdorf	46,489	85	182	1,072	2,928	4,000	+ 4,115	- 1,652	62	122
21. Bischofszell	42,817	257	1,664	2,354	6,399	8,753	+ 959	- 941	67	69
22. Bonstetten	27,547	60	123	11,861	3,340	15,201	+ 2,032	+ 1,087	110	47
23. Brugg	137,933	406	4,253	13,512	14,004	27,516	+ 9,274	+ 1,463	15	27
24. Buchs b. Aarau	12,204	—	—	—	—	—	+ 5,032	—	169	—
25. Buchs-Dällikon	8,523	21	58	184	182	366	- 212	+ 84	184	189
26. Buchs (Zürich)	6,286	6	18	501	334	835	- 230	+ 302	188	182
27. Bülach	105,681	237	1,918	5,463	10,487	15,950	+ 752	- 1,988	24	44
28. Bürglen	43,261	110	1,109	4,596	9,448	14,044	+ 3,281	+ 414	66	50
29. Cham	64,173	163	361	13,756	31,014	44,770	+ 4,724	- 1,875	44	13
30. Dachsen	25,007	71	168	683	754	1,437	- 1,070	- 1,464	121	170
31. Dätwyl	13,849	40	100	1,458	2,684	4,142	+ 454	- 115	162	120
32. Dielsdorf	23,232	100	829	4,151	2,549	6,700	+ 1,507	- 381	126	86
33. Diesbach	11,906	13	38	960	1,579	2,539	+ 602	- 71	173	144
34. Diessenhofen	65,990	170	1,277	1,501	8,530	10,031	+ 2,579	+ 4,365	43	60
35. Dietikon	146,331	156	551	11,335	16,805	28,140	+ 2,202	+ 5,504	13	25
36. Dietlikon	48,640	46	149	1,438	3,393	4,831	+ 3,126	- 1,064	58	110
37. Döttingen-Klingnau	29,755	96	359	2,063	2,632	4,695	+ 5,995	+ 483	100	111
38. Dynhard	18,185	16	129	1,025	897	1,922	+ 1,184	- 283	150	156
39. Ebikon	29,084	17	112	442	1,359	1,801	+ 1,677	- 3,318	102	160
40. Effretikon	111,516	77	867	2,300	2,247	4,547	- 1,703	- 33	22	115
Übertrag	2,249,783	5,721	28,829	177,981	286,967					

* 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.

				Güter			Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen		
	Personen	Gepäck	Vieh	Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
									Personen-zahl	Güter-gewicht	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen			
Übertrag	2,249,783	5,721	28,829	177,981	286,967						
41. Eglisau	32,793	110	719	1,037	1,167	2,204	- 8,440	- 4,614	93	150	
42. Egnach	31,455	85	335	1,953	4,168	6,121	+ 3,502	- 1,540	94	90	
43. Embrach-Rorbas	73,989	155	226	9,296	10,876	20,172	- 416	+ 2,182	39	36	
44. Emmishofen - Egelshofen	25,219	91	130	12,309	7,539	19,848	+ 1,599	+ 274	119	37	
45. Ennenda	25,389	69	21	1,437	6,198	7,635	- 117	- 303	118	77	
46. Erlen	34,318	122	2,860	2,504	3,607	6,111	+ 3,189	+ 1,853	91	91	
47. Erlenbach	59,764	120	103	846	1,743	2,589	- 3,910	- 59	49	142	
48. Ermatingen	37,295	212	673	2,505	2,568	5,073	+ 3,098	+ 963	82	103	
49. Eschenz	10,210	26	221	1,094	958	2,052	+ 366	+ 491	182	152	
50. Etzweilen	13,358	7	558	565	439	1,004	+ 509	+ 271	163	179	
51. Fehraltorf	26,034	77	578	1,957	2,092	4,049	- 203	+ 23	113	121	
52. Felben	35,707	62	1,212	2,491	1,964	4,455	+ 2,741	+ 1,119	88	117	
53. Feldbach-Hombrechtikon	37,502	87	430	2,883	3,046	5,929	+ 652	- 809	80	93	
54. Feuerthalen	23,160	51	223	1,258	6,449	7,707	- 980	- 5,405	127	75	
55. Frauenfeld	137,601	527	3,142	14,007	37,409	51,416	+ 13,083	+ 5,588	16	11	
56. Gisikon-Root	40,806	48	664	8,012	17,323	25,335	+ 283	- 2,269	75	30	
57. Glarus	79,198	419	645	6,759	14,701	21,460	+ 630	- 879	34	33	
58. Glattbrugg	17,496	37	143	361	1,433	1,794	- 4,888	- 68	151	161	
59. Glattfelden	10,984	42	38	821	2,176	2,997	+ 311	+ 613	179	137	
60. Gossau	27,724	54	866	720	4,200	4,920	+ 1,542	+ 254	108	108	
61. Güttingen	21,191	52	223	1,760	2,700	4,460	- 177	+ 535	138	116	
62. Hauptweil	16,473	71	208	1,316	4,230	5,546	+ 1,196	+ 622	153	97	
63. Hedingen	27,138	98	226	2,749	2,181	4,930	+ 3,889	- 306	112	107	
64. Hemmishofen	10,590	7	189	912	382	1,294	+ 1,178	- 356	180	173	
65. Henggart	39,213	93	810	2,887	2,167	5,054	- 1,625	+ 506	77	104	
66. Herrliberg-Feldmeilen	56,186	90	206	2,216	2,376	4,592	- 1,242	+ 236	52	114	
67. Hettlingen	39,602	22	121	1,298	680	1,978	+ 2,358	+ 20	76	155	
68. Hinweil	22,376	83	392	1,657	4,311	5,968	+ 739	- 142	132	92	
69. Horgen	171,727	676	330	10,061	21,247	31,308	- 10,615	- 4,214	10	22	
70. Horgen-Oberdorf	44,200	43	96	1,171	3,455	4,626	+ 13,572	+ 941	64	113	
71. Horn	30,981	42	60	4,347	11,021	15,368	+ 2,778	+ 857	96	46	
72. Hüntwangen-Wyl	15,589	112	547	1,759	828	2,587	+ 2,970	- 997	157	143	
73. Hunzenschwyl	14,261	39	164	160	318	478	+ 441	+ 86	160	187	
74. Jestetten	29,966	22	231	3,589	1,298	4,887	+ 10,593	+ 3,663	98	109	
75. Illnau	28,501	86	473	1,378	3,966	5,344	+ 1,772	+ 1,532	105	101	
76. Islikon	62,611	101	262	2,190	1,809	3,999	+ 2,540	+ 671	46	123	
77. Kempten	26,030	160	159	2,509	7,012	9,521	+ 238	+ 108	114	65	
78. Kemptthal	88,751	59	277	4,930	9,145	14,075	- 15,527	- 7,725	29	49	
79. Kessweil	19,127	33	159	696	816	1,512	+ 1,350	- 13	147	167	
Übertrag	3,794,298	10,011	47,749	298,381	496,965						

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen		
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
									Personen-zahl	Güter-gewicht	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen			
Übertrag	3,794,298	10,011	47,749	298,381	496,965						
80. Killwangen	42,506	37	152	608	2,482	3,090	- 956 +	1,149	71	133	
81. Kloten	55,451	130	270	1,672	1,712	3,384	+ 4,142 -	212	54	128	
82. Knonau	14,321	36	873	477	747	1,224	+ 1,490 -	202	159	174	
83. Koblenz	20,347	28	512	9,328	1,612	10,940	+ 630 +	998	141	57	
84. Konstanz	79,735	332	148	18,257	8,062	26,319	+ 851 -	4,802	32	28	
85. Kradolf	21,656	95	490	1,734	3,656	5,390	+ 1,119 -	558	135	98	
86. Kreuzlingen	31,345	168	707	4,059	6,745	10,804	+ 4,085 +	789	95	59	
87. Küsnacht	125,755	266	184	1,290	4,861	6,151	- 7,241 -	676	20	89	
88. Lachen	45,914	205	5,256	4,376	6,916	11,292	+ 1,084 -	2,603	63	55	
89. Langwiesen	5,658	3	8	—	—	—	- 446	—	190	—	
90. Lenzburg	28,680	115	722	4,112	8,336	12,448	- 1,490 -	3	103	54	
91. Linthal	21,746	62	374	1,874	3,751	5,625	- 2,004 -	513	133	96	
92. Lottstetten	11,793	19	28	727	414	1,141	+ 2,659 +	219	176	175	
93. Luchsingen	28,535	65	162	1,236	4,142	5,378	- 1,683 +	309	104	99	
94. Luzern	134,880	803	7,253	36,353	34,973	71,326	+ 2,365 +	512	18	5	
95. Mägenwyl	5,504	19	22	1,460	1,664	3,124	+ 376 +	24	191	132	
96. Männedorf	76,812	209	233	1,127	4,542	5,669	- 3,524 -	2,034	37	95	
97. Märstetten	36,122	80	2,215	7,142	10,190	17,332	+ 2,462 -	169	85	42	
98. Mammern	20,091	51	203	1,147	1,073	2,220	+ 406 +	66	142	149	
99. Mannenbach	12,037	45	179	633	392	1,025	+ 1,109 +	197	170	178	
100. Marthalen	37,045	128	719	5,130	4,878	10,008	- 1,469 +	133	83	61	
101. Meilen	87,851	191	311	1,586	5,876	7,462	- 4,648 -	2,763	30	80	
102. Mellingen	27,452	144	316	10,872	2,878	13,750	- 917 +	2,077	111	52	
103. Mettmenstetten	34,368	122	262	2,346	5,195	7,541	+ 1,134 -	683	90	78	
104. Mitlödi	21,723	41	72	564	3,219	3,783	+ 263 +	474	134	125	
105. Müllheim-Wigoltingen	50,982	131	1,470	10,121	17,544	27,665	+ 7,220 +	5,313	56	26	
106. Münsterlingen-Scherzingen	25,876	61	144	1,231	5,663	6,894	+ 812 +	877	115	83	
107. Näfels-Mollis	24,243	112	188	3,273	5,338	8,611	+ 1,872 -	86	124	71	
108. Netstal	11,927	54	118	9,382	4,787	14,169	- 1,092 -	1,876	172	48	
109. Neuhausen (N. O. B.)	59,174	111	216	3,992	8,900	12,892	+ 28,150 +	6,205	50	53	
110. Nidfurn-Haslen	19,006	26	31	682	2,618	3,300	- 307 +	323	148	129	
111. Niederglatt	42,725	125	225	1,935	1,706	3,641	- 2,576 -	207	69	127	
112. Niederhasli	11,872	46	79	152	324	476	+ 403 -	68	174	188	
113. N.- u. O.-Urnen	23,566	46	151	895	1,811	2,706	+ 794 -	491	125	141	
114. Niederweningen	15,950	63	411	15,918	7,944	23,862	+ 579 +	3,221	156	31	
115. Oberglatt	36,221	88	328	400	486	886	+ 1,928 +	252	84	181	
116. Oberrieden	41,269	73	121	2,794	3,908	6,702	- 7,740 -	159	73	85	
117. Oberrieden-Dorf	16,093	19	21	363	985	1,348	+ 6,877 -	40	155	172	
118. Oberwinterthur	36,017	22	83	927	2,219	3,146	+ 5,495 +	739	86	131	
119. Örlikon *)	184,842	324	668	10,640	49,025	59,665	-122,708 +	2,012	8	8	
Übertrag	5,421,388	14,706	73,674	479,196	738,539						

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			. Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen		
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
									Personen-zahl	Güter-gewicht	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen			
Übertrag	5,421,388	14,706	73,674	479,196	738,539						
120. Ossingen	12,288	39	809	1,248	1,504	2,752	- 527 +	996	168	140	
121. Otelfingen	12,432	35	106	1,549	443	1,992	+ 906 -	471	167	154	
122. Othmarsingen	9,483	19	75	976	1,078	2,054	- 2,703 +	186	183	151	
123. Pfäffikon (Schwyz)	25,527	42	193	5,971	1,074	7,045	- 1,127 -	7,495	117	82	
124. Pfäffikon (Zürich)	46,848	225	712	2,407	13,490	15,897	+ 3,302 -	491	60	45	
125. Pfungen-Neftenbach	55,006	55	145	24,106	10,084	34,190	- 580 -	1,545	55	20	
126. Rafz	20,807	97	482	1,182	1,834	3,016	+ 5,425 +	1,499	140	136	
127. Ramsen	19,187	23	858	1,111	691	1,802	+ 3,427 -	103	146	159	
128. Rapperswil	38,826	152	456	3,245	6,323	9,568	- 1,613 +	2,155	79	63	
129. Rekingen	7,192	17	30	9,263	1,806	11,069	+ 520 +	2,039	187	56	
130. Regensdorf-Watt	11,538	23	50	87	961	1,048	+ 876 +	355	177	176	
131. Reichenburg	19,349	89	447	872	1,491	2,363	- 868 +	142	144	146	
132. Richtersweil	132,801	321	284	9,286	16,696	25,982	+ 687 -	340	19	29	
133. Romanshorn	149,936	594	5,175	115,930	50,288	166,218	+ 6,139 +	6,430	12	3	
134. Rorschach	78,294	321	372	11,297	27,600	38,897	+ 5,799 -	3,232	36	16	
135. Rothkreuz	30,860	52	370	1,800	2,851	4,651	- 9,405 -	3,934	97	112	
136. Rümikon	7,616	26	95	3,684	253	3,937	+ 602 -	460	186	124	
137. Rümliang	43,480	58	141	905	4,239	5,144	+ 1,742 +	502	65	102	
138. Rüslikon	82,019	75	316	1,382	7,130	8,512	- 4,183 -	166	31	72	
139. Rüti (Glarus)	7,594	13	91	444	1,445	1,889	+ 77 +	405	185	157	
140. Ruppertsweil	71,154	23	89	727	1,571	2,298	+ 13,278 -	466	42	147	
141. Schaffhausen	189,824	814	9,445	70,242	31,437	101,679	+ 18,878 +	14,513	7	4	
142. Schinznach	22,911	64	129	579	457	1,036	+ 1,538 -	6,164	130	177	
143. Schlatt	14,564	8	37	445	322	767	- 1,097 +	259	158	183	
144. Schlattingen	13,118	13	185	1,457	206	1,663	+ 745 +	1,175	164	164	
145. Schlieren	101,591	74	135	5,822	47,877	53,699	+ 12,938 +	26,465	25	9	
146. Schöfflisdorf-Niederweningen	14,133	68	101	471	263	734	- 545 +	2	161	185	
147. Schwanden	61,705	134	1,451	6,387	12,499	18,886	+ 1,046 +	1,071	47	38	
148. Seebach	5,226	28	6	4,071	5,462	9,533	+ 1,337 +	3,580	192	64	
149. Seuzach	29,381	12	82	567	174	741	+ 3,772 +	191	101	184	
150. Siebnen-Wangen	37,387	75	1,219	3,047	5,045	8,092	+ 959 -	795	81	74	
151. Siggenthal	29,916	76	286	3,883	3,822	7,705	- 1,700 -	1,297	99	76	
152. Sihlbrugg	18,393	46	142	1,832	1,869	3,701	+ 3,605 -	449	149	126	
153. Singen	27,617	26	7,013	20,932	16,571	37,503	+ 4,651 +	4,369	109	18	
154. Sitterthal	12,963	46	354	3,497	10,540	14,037	+ 1,165 +	1,572	165	51	
155. Stäfa	99,796	436	378	1,903	8,068	9,971	- 9,588 -	3,706	26	62	
156. Stammheim	21,620	80	1,980	3,221	2,473	5,694	+ 3,101 +	972	136	94	
157. Steckborn	32,818	132	213	2,591	2,764	5,355	+ 954 +	824	92	100	
Übertrag	7,036,588	19,137	108,126	807,615	1,041,240						

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personen-	Güter-
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
									zahl	gewicht
Übertrag	7,036,588	19,137	108,126	807,615	1,041,240					
158. Stein am Rhein	42,555	131	561	3,314	7,597	10,911	+ 4,772	+ 1,589	70	58
159. Steinmaur	11,852	58	189	28,048	826	28,874	+ 438	- 5,177	175	23
160. Suhr	46,752	38	1,474	783	2,105	2,888	+ 6,101	+ 413	61	138
161. Sulgen	49,526	108	1,959	1,776	3,169	4,945	+ 4,676	+ 1,180	57	106
162. Tägerweilen	25,844	69	214	977	2,044	3,021	+ 3,385	+ 649	116	135
163. Thalheim-Altikon	20,843	64	320	1,198	520	1,718	- 1,211	- 547	139	163
164. Thalweil	215,875	291	208	4,181	24,254	28,435	+ 25,203	- 2,264	5	24
165. Töss	16,343	112	32	9,388	30,598	39,986	+ 626	- 4,443	154	15
166. Turgi	108,179	95	307	2,806	6,506	9,312	+ 5,690	+ 1,943	23	66
167. Ürikon	27,878	34	155	806	1,631	2,437	- 892	- 400	107	145
168. Ütikon	48,399	113	261	32,583	32,422	65,005	+ 1,464	+ 4,953	59	6
169. Urdorf	25,182	69	51	606	883	1,489	+ 1,873	- 458	120	168
170. Uttweil	21,259	35	281	684	941	1,625	+ 2,788	+ 66	137	165
171. Wädensweil	151,455	575	462	10,321	23,098	33,419	- 5,529	- 516	11	21
172. Wallisellen	119,310	156	262	3,112	5,885	8,997	+ 2,339	- 2,633	21	68
173. Weiaoh-Kaiserstuhl	16,863	70	266	2,994	1,302	4,296	- 2,978	+ 566	152	118
174. Weinfeldern	75,831	323	3,170	6,933	14,136	21,069	+ 5,506	+ 2,396	38	34
175. Wettingen	41,733	53	286	1,977	4,511	6,488	+ 6,070	- 3,151	72	87
176. Wetzikon	19,982	53	218	1,525	5,234	6,759	- 489	+ 870	143	84
177. Wiesendangen	61,055	22	190	935	1,061	1,996	- 817	- 519	48	153
178. Wildegg	57,588	105	185	35,621	15,887	51,508	- 1,592	+ 3,741	51	10
179. Winterthur	585,223	1,957	5,157	65,198	146,436	211,634	- 12,432	+ 2,040	2	2
180. Wülflingen	24,327	40	63	1,469	7,752	9,221	- 2,047	- 816	123	67
181. Würenlos	24,554	50	270	630	736	1,366	+ 4,232	+ 652	122	171
182. Ziegelbrücke	12,818	29	429	509	413	922	+ 731	- 267	166	180
183. Zollikon	56,071	23	57	434	1,430	1,864	- 7,111	- 92	53	158
184. Zürich (Hauptbahnhof)*)	1,633,435	9,257	8,537	166,092	507,276	673,368	-116,356	- 24,505	1	1
185. Zürich-Enge	244,008	746	358	3,399	5,004	8,403	+ 14,259	+ 1,006	3	73
186. Zürich-Letten	35,438	62	66	264	367	631	- 19,734	- 106	89	186
187. Zürich-Stadelhofen	178,046	846	183	—	—	—	- 15,837	—	9	—
188. Zürich-Tiefenbrunnen	35,874	86	203	10,399	53,481	63,880	- 5,292	+ 652	87	7
189. Zürich-Wiedikon	92,865	395	81	—	—	—	+ 1,332	—	28	—
190. Zürich-Wollishofen	63,871	122	163	3,416	19,396	22,812	- 1,493	+ 3,646	45	32
191. Zug	139,114	428	1,538	13,268	29,327	42,595	+ 4,781	- 10,827	14	14
192. Zurzach	22,475	190	382	1,323	1,711	3,034	- 1,842	- 545	131	134
193. Zweisimmen	3,424	7	19	710	1,544	2,254	+ 85	+ 73	193	148
Bözbergbahn und fremde Bahnen	858,881	7,831	95,339	1,249,359	473,930	1,723,289	+ 60,070	- 1,206		
General-Abonnements	543,698	—	—	—	—	—	+543,698	—		
Rundfahrten	420,709	—	—	—	—	—	- 45,075	—		
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—	—	—	17,186	17,186	34,372	—	+ 15,034		
Transitverkehr	171,224	2,369	37,741	702,862	702,862	1,405,724	+ 7,757	+ 149,110		
Total	13,386,947	46,149	269,763	3,194,701	3,194,701					

*) 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.	10,064,500		10,064,500	756,673		756,673	6,506,685	42	4,145,580	35
II. Direkter Verkehr.										
Bötzbergbahn	96,190	100,239	196,429	44,663	112,178	156,841	320,118	16	738,602	94
Vereinigte Schweizerbahnen . .	364,403	327,668	692,071	116,797	122,694	239,491	954,147	96	885,439	73
Rhätische Bahnen	8,280	5,677	13,957	25	—	25	44,646	58	348	67
Rorschach-Heiden-Bahn	3,249	1,698	4,947	2,236	4,386	6,622	10,993	60	20,556	37
Appenzellerbahn	9,199	8,596	17,795	—	—	—	24,625	29	553	69
Appenzeller Strassenbahn	1,407	1,354	2,761	—	—	—	4,187	42	—	—
Frauenfeld-Wyl-Bahn	1,197	1,487	2,684	—	—	—	4,168	79	1,354	14
Tössthalbahn	16,075	14,095	30,170	16,398	13,209	29,607	35,299	80	95,811	63
Sihlthalbahn	3,957	4,419	8,376	33,187	7,421	40,608	4,432	86	112,534	50
Südostbahn	80,034	27,151	107,185	7,811	10,486	18,297	120,233	81	57,137	97
Gotthardbahn	69,444	46,365	115,809	17,899	73,968	91,867	159,968	18	384,023	29
Rigibahnen	11,070	534	11,604	—	—	—	22,218	36	—	—
Zuger- und Vierwaldstätter-See .	15,955	95	16,050	—	—	—	29,302	37	—	—
Schweiz. Centralbahn	110,611	108,452	219,063	65,535	48,424	113,959	454,666	29	757,073	27
Aargauische Südbahn	27,040	36,977	64,017	12,150	2,796	14,946	58,854	36	69,097	81
Schweiz. Seethalbahn	23,579	26,279	49,858	7,369	4,415	11,784	59,083	76	71,041	88
Langenthal-Huttwil-Wohlsen-Bahn .	495	728	1,223	2,505	2,114	4,619	3,280	55	26,268	28
Emmenthalbahn	319	828	1,147	6,876	10,077	16,953	3,067	56	90,115	47
Jura-Simplon-Bahn	41,702	37,320	79,022	67,983	100,989	168,972	238,020	12	963,228	39
Thuner- und Briener-See	410	429	839	—	—	—	3,871	28	—	—
Berner Oberlandbahnen	1,241	30	1,271	225	32	257	4,146	33	3,500	35
Jura-Neuchâtelois	368	448	816	1,011	435	1,446	2,446	12	13,198	10
Italienische Bahnen	7,007	5,501	12,508	11,782	40,254	52,036	35,692	57	231,241	83
Grossh. bad. Staatsbahnen	67,334	57,519	124,853	17,435	127,401	144,836	234,270	18	522,958	83
Elsass-Lothringische Bahnen . . .	10,112	12,342	22,454	3,935	41,181	45,116	63,140	25	134,057	40
Südwestdeutsche Bahnen	1,856	1,954	3,810	2,635	85,000	87,635	14,414	77	308,059	04
Kgl. Sächsische Staatsbahnen . . .	263	205	468	439	3,199	3,638	3,669	27	31,060	90
„ Württemberg. „	14,184	16,459	30,643	20,694	19,863	40,557	99,972	81	191,653	22
„ Bayerische „	8,864	6,122	14,986	7,535	22,948	30,483	95,443	65	221,981	22
Österreichisch-Ungar. Bahnen . . .	13,891	10,599	24,490	2,025	44,803	46,828	76,032	10	577,617	71
Norddeutsche Bahnen	*	*	*	2,003	94,063	96,066	*		341,450	83
Belgische Bahnen	**	**	**	1,597	44,797	46,394	**		136,905	14
Niederländische Bahnen	*	*	*	1,285	439	1,724	*		5,866	07
Französische Bahnen	**	**	**	2,577	10,700	13,277	**		42,909	94
Saarkohlen Verkehr	—	—	—	—	193,096	193,096	—	—	466,553	25
Übertrag			11,935,806			2,474,653	9,691,100	57	11,647,782	21

* 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 . . . . .	.	.	11,935,806	.	.	2,474,653	9,691,100	57	11,647,782	21
III. Transit-Verkehr.										
Bötzbergb.-Ostschweiz. Bahnen	19,604	13,030	32,634	30,698	16,851	47,549	122,895	62	184,967	01
„ -Central-u. Westschweiz. Bahnen	3,317	2,000	5,317	2,505	961	3,466	7,537	67	5,235	10
Ostschweiz. Bahnen unter sich	12,028	5,269	17,297	13,582	3,163	16,745	37,241	31	29,930	38
Ostschweiz. B.-Gotthardb. u. Italien	4,678	3,631	8,309	8,037	47,850	55,887	21,033	44	165,084	29
„ -Central- u. Westschweiz. Bahnen	15,859	21,441	37,300	48,453	53,712	102,165	139,224	76	411,628	73
„ -Frankreich u. weiter	987	5,706	6,693	39	2,475	2,514	39,836	98	5,491	30
Central- u. Westschweiz. Bahnen unter sich	8,413	8,073	16,486	1,805	2,767	4,572	8,724	84	6,292	48
Central-u. Westschweiz. Bahnen-Gotthardb. u. Italien	369	8	377	179	1,206	1,385	293	75	1,245	09
Schweiz. B.-Bad. Staatsbahnen	3,121	21,820	24,941	5,861	75,854	81,715	57,555	82	247,786	55
„ -Elsass-Lothr. Bahnen	1,728	11,600	13,328	1,918	13,223	15,141	36,797	67	36,415	40
„ -Südwest- u. Norddeutschland, Belgien u. Niederlande	711	1,066	1,777	2,625	179,424	182,049	9,365	40	450,246	53
„ -Württemb. u. Sachsen	2,158	10,457	12,615	33,541	18,361	51,902	33,031	41	238,192	16
„ -Bayer. Staatsbahnen	1,465	4,813	6,278	6,756	17,491	24,247	36,233	47	192,691	60
„ -Österreich-Ungarn	4,903	6,551	11,454	5,483	44,488	49,971	57,421	18	191,483	57
Internationaler Verkehr	25,002		25,002	31,767	31,787	63,554	180,427	76	227,485	94
IV. Verschiedenes.										
Coupons für kombinierbare Rundfahrt-Billette	323,611		323,611	—	—	—	674,497	46	—	—
Militär-Transporte mit Gutscheinen	65,072		65,072	*	*	*	68,917	42	57,610	07
General-Abonnements	543,698		543,698	—	—	—	623,698	22	—	—
Extrazüge, direkt verrechnet.	2,766		2,766	—	—	—	7,156	04	—	—
Beamten-Billette	294,680		294,680	—	—	—	72,106	30	—	—
Hilfsbedürftige Fremde	1,506		1,506	—	—	—	2,533	74	—	—
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—		—	17,186		17,186	—	—	201,165	55
abzüglich:							11,927,630	83		
Vergütungen aus dem Lokalverkehr auf Gemeinschafts-Strecken							15,185	90		
Total			13,386,947			3,194,701	11,912,444	93	14,300,733	96

* 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	11,002,594	152,525,040	1,498,295	35,863,118	
1		3,527	3,527	2,217	2,217	41	67,232	2,756,512	35,206	1,443,446
2		118,837	237,674	14,783	29,566	42	19,343	812,406	23,596	991,032
3		486,439	1,459,317	22,059	66,177	43	40,785	1,753,755	17,956	772,108
4		817,350	3,269,400	36,741	146,964	44	19,251	847,044	23,411	1,030,084
5		930,259	4,651,295	19,989	99,945	45	48,332	2,174,940	51,198	2,303,910
6		805,732	4,834,392	41,079	246,474	46	30,526	1,404,196	211,484	9,728,264
7		657,785	4,604,495	17,399	121,793	47	29,268	1,375,596	30,773	1,446,331
8		495,063	3,960,504	34,039	272,312	48	125,581	6,027,888	53,784	2,581,632
9		642,175	5,779,575	46,936	422,424	49	23,453	1,149,197	63,884	3,130,316
10		401,687	4,016,870	25,645	256,450	50	257,206	12,860,300	96,752	4,837,600
11		528,535	5,813,885	24,746	272,206	51	18,551	946,101	28,777	1,467,627
12		303,588	3,643,056	16,343	196,116	52	12,582	654,264	43,849	2,280,148
13		388,373	5,048,849	19,941	259,233	53	14,774	783,022	14,512	769,136
14		241,723	3,384,122	16,626	232,764	54	39,092	2,110,968	37,533	2,026,782
15		279,120	4,186,800	20,607	309,105	55	17,380	955,900	7,992	439,560
16		215,108	3,441,728	54,988	879,808	56	45,367	2,540,552	62,499	3,499,944
17		247,640	4,209,880	19,524	331,908	57	38,706	2,206,242	20,535	1,170,495
18		209,325	3,767,850	18,107	325,926	58	197,691	11,466,078	41,968	2,434,144
19		226,878	4,310,682	31,822	604,618	59	7,760	457,840	11,953	705,227
20		105,937	2,118,740	46,732	934,640	60	6,631	397,860	5,731	343,860
21		258,763	5,434,023	20,005	420,105	61	15,614	952,454	20,331	1,240,191
22		125,533	2,761,726	51,962	1,143,164	62	15,245	945,190	13,000	806,000
23		298,759	6,871,457	31,135	716,105	63	8,574	540,162	18,950	1,193,850
24		163,138	3,915,312	42,784	1,026,816	64	3,775	241,600	9,584	613,376
25		126,800	3,170,000	19,967	499,175	65	10,675	693,875	11,718	761,670
26		122,872	3,194,672	12,669	329,394	66	8,087	533,742	15,084	995,544
27		677,565	18,294,255	72,236	1,950,372	67	9,594	642,798	12,235	819,745
28		88,973	2,491,244	36,286	1,016,008	68	15,003	1,020,204	48,090	3,270,120
29		116,543	3,379,747	29,738	862,402	69	23,611	1,629,159	11,544	796,536
30		230,647	6,919,410	110,600	3,318,000	70	7,240	506,800	45,688	3,198,160
31		62,860	1,948,660	20,486	635,066	71	12,834	911,214	7,341	521,211
32		272,635	8,724,320	199,236	6,375,552	72	22,220	1,599,840	41,596	2,994,912
33		18,419	607,827	38,803	1,280,499	73	3,695	269,735	28,470	2,078,310
34		85,298	2,900,132	61,203	2,080,902	74	14,059	1,040,366	15,039	1,112,886
35		64,350	2,252,250	74,961	2,623,635	75	1,727	129,525	8,536	640,200
36		74,436	2,679,696	32,955	1,186,380	76	2,275	172,900	5,326	404,776
37		26,207	969,659	15,501	573,537	77	46,482	3,579,114	26,025	2,003,925
38		29,467	1,119,746	29,425	1,118,150	78	2,039	159,042	5,014	391,092
39		21,657	844,623	23,590	920,010	79	5,524	436,396	14,070	1,111,530
40		32,591	1,303,640	44,430	1,777,200	80	3,662	292,960	5,214	417,120
Übertrag		11,002,594	152,525,040	1,498,295	35,863,118	Übertrag	12,294,040	222,502,777	2,744,543	104,635,918

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.
Übertrag	12,294,040	222,502,777	2,744,543	104,635,918	Übertrag	12,523,525	243,829,187	3,074,667	136,687,558
81	8,046	651,726	6,764	547,884	121	429	51,909	2,341	283,261
82	4,544	372,608	6,093	499,626	122	725	88,450	844	102,968
83	57,564	4,777,812	36,318	3,014,394	123	818	100,614	1,091	134,193
84	2,541	213,444	6,086	511,224	124	369	45,756	2,841	352,284
85	16,871	1,434,035	13,401	1,139,085	125	318	39,750	1,917	239,625
86	5,580	479,880	44,603	3,835,858	126	333	41,958	69,045	8,699,670
87	1,263	109,881	1,796	156,252	127	1,905	241,935	864	109,728
88	2,257	198,616	3,680	323,840	128	1,075	137,600	2,360	302,080
89	25,807	2,296,823	4,650	413,850	129	491	63,339	206	26,574
90	1,085	97,650	4,319	388,710	130	1,126	146,380	2,453	318,890
91	4,961	451,451	15,977	1,453,907	131	151	19,781	418	54,758
92	3,609	332,028	2,144	197,248	132	142	18,744	491	64,812
93	4,329	402,597	6,196	576,228	133	6,165	819,945	215	28,595
94	1,921	180,574	3,463	325,522	134	526	70,484	794	106,396
95	1,594	151,430	2,442	231,990	135	252	34,020	121	16,335
96	3,872	371,712	3,304	317,184	136	105	14,280	52	7,072
97	1,655	160,535	6,642	644,274	137	15	2,055	733	100,421
98	12,514	1,226,372	4,163	407,974	138	107	14,766	97	13,386
99	5,387	533,313	9,396	930,204	139	228	31,692	75	10,425
100	1,589	158,900	8,477	847,700	140	73	10,220	148	20,720
101	2,029	204,929	6,490	655,490	141	2,548	359,268	11,363	1,602,183
102	1,038	105,876	2,216	226,032	142	113	16,046	95	13,490
103	5,886	606,258	5,099	525,197	143	45	6,435	37	5,291
104	2,232	232,128	2,146	223,184	144	182	26,208	109	15,696
105	8,144	855,120	39,979	4,197,795	145	140	20,300	34	4,930
106	2,040	216,240	4,995	529,470	146	169	24,674	1,269	185,274
107	26,612	2,347,484	5,825	623,275	147	1,774	260,778	684	100,548
108	1,141	123,228	5,225	564,300	148	589	87,172	222	32,856
109	576	62,784	1,908	207,972	149	270	40,230	530	78,970
110	1,213	133,430	15,534	1,708,740	150	37	5,550	5	750
111	787	87,357	2,409	267,399	151	109	16,459	120	18,120
112	555	62,160	1,482	165,984	152	144	21,888	287	43,624
113	2,379	268,827	23,881	2,698,553	153	1,993	304,929	9	1,377
114	708	80,712	3,300	376,200	154	176	27,104	2	308
115	2,178	250,470	2,504	287,960	155	379	58,745	281	43,555
116	901	104,516	3,409	395,444	156	155	24,180	490	76,440
117	500	58,500	4,807	562,419	157	15	2,355	44	6,908
118	1,905	224,790	2,632	310,576	158	7	1,106	—	—
119	426	50,694	1,584	188,496	159	12	1,908	13	2,067
120	1,246	149,520	4,785	574,200	160	5	800	18	2,880
Übertrag	12,523,525	243,829,187	3,074,667	136,687,558	Übertrag	12,547,740	247,129,000	3,177,385	149,915,018

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen		Güter		Distanz		Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.		
Übertrag	12,547,740	247,129,000	3,177,385	149,915,018	Übertrag	12,548,538	247,260,248	3,177,515	149,936,551		
161	187	30,107	16	2,576	181	—	—	—	—		
162	68	11,016	18	2,916	182	4	728	—	—		
163	91	14,833	8	1,304	183	2	366	—	—		
164	11	1,804	10	1,640	184	—	—	—	—		
165	38	6,270	7	1,155	185	12	2,220	—	—		
166	329	54,614	34	5,644	186	—	—	—	—		
167	2	334	3	501	187	—	—	—	—		
168	18	3,024	11	1,848	188	—	—	—	—		
169	—	—	3	507	189	—	—	—	—		
170	19	3,230	10	1,700	190	—	—	—	—		
171	10	1,710	—	—	191	—	—	—	—		
172	23	3,956	2	344	192	13	2,496	—	—		
173	—	—	1	173	193	—	—	—	—		
174	—	—	3	522	211	—	—	—	—		
175	2	350	1	175	General- Abonne- ments	543,698	13,592,450	—	—		
176	—	—	3	528							
177	—	—	—	—							
178	—	—	—	—	Beamten- Billette	294,680	5,805,196	—	—		
179	—	—	—	—							
180	—	—	—	—	Fahrpost- Stücke über 5 Kg.	—	—	17,186	811,007		
Übertrag	12,548,538	247,260,248	3,177,515	149,936,561						Total	13,386,947	266,663,704	3,194,701	150,747,558

8. Verkehr nach Warengattungen.

	1897	1898	Gegenüber 1897	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, sowie Kleie	285,239	297,874	12,635	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate	57,229	57,909	680	—
3. Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren	6,229	6,271	42	—
4. Kartoffeln	35,801	30,418	—	5,383
5. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	15,912	16,226	314	—
6. Obst, frisches	13,162	72,505	59,343	—
7. Obst, gedörrtes	5,104	4,071	—	1,033
8. Südfrüchte, frische und getrocknete	5,987	6,586	599	—
9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret	6,556	7,355	799	—
10. Käse und Zieger	15,172	15,794	622	—
11. Butter, auch Kunstbutter (Margarin-B.) u. Schweinefett	3,839	4,682	843	—
12. Eier	9,504	9,838	334	—
13. Kaffee und Kaffeesurrogate	8,810	9,320	510	—
14. Zucker, raffiniert	41,106	35,895	—	5,211
15. Rohzucker	2,931	2,588	—	343
16. Tabak, roh und fabriziert	4,044	3,230	—	814
	516,625	580,562	63,937	—
II. In flüssigem Zustande				
17. Milch und Rahm, frisch	21,522	24,391	2,869	—
18. Milch und Rahm, sterilisiert, konserviert und kondensiert	5,936	5,909	—	27
19. Wein und gestampfte Weintrauben	93,382	9,5912	2,530	—
20. Most (Obstmost)	2,164	3,001	837	—
21. Bier	51,412	52,078	666	—
22. Mineralwasser	3,449	3,777	328	—
23. Branntwein und Liqueur (exkl. Sprit)	2,835	2,576	—	259
	180,700	187,644	6,944	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat und Effekten)	22,948	25,908	2,960	—
25. Hausrätliche Gegenstände, neue, nicht in andern Tit. genannte, Bücher, Musikinstrumente, Kunstgegen- stände u. dgl.	8,037	8,810	773	—
	30,985	34,718	3,733	—
	728,310	802,924	74,614	—
B. Brennmaterialien:				
26. Brennholz und Holzkohlen	54,264	45,015	—	9,249
27. Torf	4,654	4,542	—	112
28. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquettes, Koaks	534,015	574,725	40,710	—
	592,933	624,282	31,349	—
C. Baumaterialien:				
29. Steine, auch Marmor, rohe (Sp.-T. III)	187,884	164,295	—	23,589
30. Steine, auch Marmor, bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art (Sp.-T. II)	16,823	13,347	—	3,476
31. Steine, gebrannte (Sp.-T. III)	105,804	106,375	571	—
32. Schiefer	6,804	7,189	385	—
33. Sand und Kies	70,252	58,828	—	11,424
34. Asphalt	4,747	6,580	1,833	—
35. Cement, Kalk, gebrannter und Gips, gemahlener	178,558	177,160	—	1,398
36. Cement-Platten, -Röhren, -Steine, Cementwaren (Sp.-T. III)	14,725	14,612	—	113
37. Gipsdielen, Schilfbretter, Spreutafeln, Holzwollebretter, Korksteine und Korksteinplatten	3,258	3,820	562	—
38. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe	1,683	1,673	—	10
	590,538	553,879	—	36,659
Übertrag	1,911,781	1,981,085	69,304	—

Verkehr nach Warengattungen.

			Gegenüber 1897	
	1897	1898	mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,911,781	1,981,085	69,304	—
D. Metallindustrie:				
39. Eisen und Stahl, roh und alt, Eisen- und Stahlabfälle, Erze (Sp.-T. III)	55,879	69,837	13,958	—
40. Eisen und Stahl, façonnirt (Art. des Sp.-T. II)	105,701	102,223	—	3,478
41. Schienen und Schwellen samt Zubehör, neu, Bestandteile von Lokomotiven und Wagen	13,149	10,259	—	2,890
42. Eisen- und Stahlwaren (Art. des Sp.-T. I)	37,383	38,036	653	—
43. Blei und Zink	4,563	4,618	55	—
44. Unedle Metalle, als: Kupfer, Zinn u. dgl.	7,582	8,484	902	—
45. Maschinen und Maschinenteile	59,646	63,491	3,845	—
	283,903	296,948	13,045	—
E. Textilindustrie:				
46. Baumwolle, rohe und Baumwollabfälle (Sp.-T. I)	24,003	25,712	1,709	—
47. Baumwollgarne (inkl. Zwirn), roh, gefärbt und gebleicht	22,916	23,860	944	—
48. Baumwollgewebe, rohe, gefärbte und gebleichte, Baumwollwaren aller Art, auch Broderien und Stickereien	30,740	32,544	1,804	—
49. Wolle, roh oder gewaschen, Wollabfälle und Kunstwolle (Sp.-T. I)	6,405	6,559	154	—
50. Wollgarne, Wollgewebe und Wollwaren aller Art	7,194	7,080	—	114
51. Flachs, Hanf aller Art, Jute, Ramie, Chinagrass, Rhea	4,771	4,391	—	380
52. Garne, Gewebe und Waren von Flachs, Hanf u. dgl.	5,368	5,706	338	—
53. Seidenabfälle, Cocons	416	443	27	—
54. Seide, roh u. gezwirnt, Chappe, Stoffe u. Waren von Seide	13,609	13,479	—	130
	115,422	119,774	4,352	—
F. Gerberei:				
55. Felle und Häute	8,325	8,801	476	—
56. Rinde und Loh	6,857	6,952	95	—
57. Gerbstoffe, andere als Rinde	1,119	1,425	306	—
58. Leder und Lederwaren	7,781	8,192	411	—
59. Gerbereiabfälle	2,052	2,537	485	—
	26,134	27,907	1,773	—
G. Glas- und Thonfabrikation:				
60. Fenster- und Tafelglas (Sp.-T. I)	7,024	6,424	—	600
61. Hohlglaswaren (Sp.-T. II)	9,651	9,346	—	305
62. Porzellan- und Thonwaren des Sp.-T. II	5,489	5,485	—	4
63. Thonröhren und Thonwaren des Sp.-T. III	7,305	7,276	—	29
	29,469	28,531	—	938
H. Papierfabrikation:				
64. Lumpen, Papierabfälle und altes Papier	8,009	8,749	740	—
65. Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff	11,783	13,606	1,823	—
66. Papier, Karton und Pappen (Klassen A und B)	14,046	15,442	1,396	—
67. Packpapier und Packpappe des Sp.-T. I	8,911	9,760	849	—
	42,749	47,557	4,808	—
I. Strohindustrie:				
68. Strohwaren aller Art	818	817	—	1
K. Holzindustrie:				
69. Holz, mitteleuropäisches (Bau-, Werk- und Nutzholz), in Blöcken, Stämmen und Stangen (Sp.-T. III)	91,870	82,252	—	9,618
70. Holz, mitteleuropäisches, geschnitten, als: Balken, Bretter, Latten, auch Schwellen (Sp.-T. III)	149,941	146,508	—	3,433
71. Holz, anderes als mitteleuropäisches (Sp.-T. I)	3,646	4,598	952	—
72. Parquetteriewaren und grobe Bauschreinerarbeiten	12,164	11,162	—	1,002
73. Holzwaren, grobe, des Sp.-T. III	3,486	4,327	841	—
74. Übrige nicht genannte Holzwaren	9,242	9,160	—	82
	270,349	258,007	—	12,342
Übertrag	2,680,625	2,760,626	80,001	—

Verkehr nach Warengattungen.

		1897	1898	Gegenüber 1897	
				mehr	weniger
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag		2,680,625	2,760,626	80,001	—
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:					
75. Erden aller Art (exkl. Farberden)		10,215	14,371	4,156	—
76. Farberden (Erdfarben)		2,024	2,163	139	—
77. Farbhölzer in Blöcken und Stücken oder gemahlen		1,126	1,494	368	—
78. Sumach		668	718	50	—
79. Farben aller Art (exkl. Erdfarben)		6,435	6,544	109	—
80. Salzsäure		5,079	4,974	—	105
81. Schwefelsäure		9,594	10,263	669	—
82. Andere ätzende Säuren, exkl. flüssige Phosphorsäure in Fässern		3,936	3,749	—	187
83. Spirit		9,335	9,771	436	—
84. Soda und Sodalaug, Pottasche		15,480	16,245	765	—
85. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. I		18,386	18,372	—	14
86. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. III		2,616	2,706	90	—
87. Salze anderer Art, nicht besonders genannte		10,647	12,049	1,402	—
88. Schwefel		1,855	1,900	45	—
89. Stärke und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesirup		3,967	4,437	470	—
90. Fette, nicht essbare, Fettwaren, Seifen und Kerzen		12,396	14,754	2,358	—
91. Teer und Pech des Sp.-T. III		5,584	6,162	578	—
92. Harze, Brauerharz, Kolophonium und Pech des Sp.-T. I		1,519	1,493	—	26
93. Mineralöle, schwere (Sp.-T. III)		2,506	2,843	337	—
94. Mineralöle, andere, als: Petroleum, Naphta, Benzin, Ligroin etc.		34,806	35,426	620	—
95. Öle, vegetabilische		8,663	9,325	662	—
96. Tierhaare aller Art		1,014	1,286	272	—
97. Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Espartogras		1,856	1,692	—	164
98. Cichorienwurzeln		400	537	137	—
99. Samen und Sämereien aller Art, exkl. Getreide		2,364	2,178	—	186
100. Heu und Stroh, auch Torfstreu		17,495	15,552	—	1,943
101. Ölkuchen und Kraftfuttermittel aller Art		5,240	6,555	1,315	—
102. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel des A.-T. 14		45,844	46,899	1,055	—
103. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel, andere		13,959	15,350	1,391	—
104. Eis		19,263	17,948	—	1,315
		274,272	287,756	13,484	—
M. Hilfsmittel zum Transport:					
105. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend		7,718	10,202	2,484	—
106. Andere Fahrzeuge		9,527	9,097	—	430
107. Leere Gebinde und Emballagen		35,534	36,966	1,432	—
		52,779	56,265	3,486	—
N. Nicht rubrizierte Waren:					
108. Einzelsendungen		13,076	13,818	742	—
109. Wagenladungen		15,420	19,402	3,982	—
		28,496	33,220	4,724	—
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>		60,559	56,834	—	3,725
		89,055	90,054	999	—
Gesamttotal		3,096,731	3,194,701	97,970	—

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durchschnittl. Bahnlänge Kilometer	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.		
	Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugkilometer			per Wagenachsenkilom.			per Bahnkilometer			
							Fr. Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Personen		Gepäck	Vieh	Güter	Total
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	9.27	5.40	18.32	11,668	614	426	17,750	90,458	1,982	
1879	401	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	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	9.24	5.53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833	
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	9.38	5.31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770	
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	9.17	5.43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963	
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	8.90	5.57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992	
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.48	8.83	5.03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905	
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	8.45	4.89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445	
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	8.54	4.86	18.88	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427	
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	8.41	4.76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665	
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.06	4.87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,395	1,685	
1889	564	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.16	5.00	18.78	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685	
1890	564	250,947	1,387	180,508	4.45	56.48	8.44	4.80	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616	
1891	567	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	8.47	4.55	18.01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651	
1892	633	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	8.65	4.32	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522	
1893	633	290,934	1,688	186,967	4.33	55.88	8.55	4.47	18.06	12,585	943	533	17,018	31,079	1,791	
1894	662	313,382	1,746	182,303	4.25	56.48	8.65	4.33	17.92	13,332	986	631	16,731	31,680	1,728	
1895	686	320,891	1,831	185,941	4.28	56.74	8.76	4.36	17.92	13,745	1,039	551	17,195	32,530	1,670	
1896	687	340,614	1,952	203,534	4.18	56.55	8.65	4.41	17.88	14,225	1,104	549	18,538	34,416	1,765	
1897	709	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	
1898	725	367,812	2,051	207,928	4.15	57.11	8.79	4.44	17.98	15,259	1,171	559	19,167	36,156	1,756	

* 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 Kilometer, der Jahresdurchschnitt ebenso viel.

1. Ausgaben.

1897				1898					
Betriebene Bahnlänge 793 Kilometer				Betriebene Bahnlänge 809 Kilometer			Differenz gegen 1897		
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	
674,950	53	3.79	I. Allgemeine Verwaltung	698,244	17	3.70	+	23,293	64
3,175,749	52	17.83	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	3,602,934	97	19.11	+	427,185	45
5,853,190	49	32.87	III. Expeditions- und Zugsdienst	6,147,808	44	32.61	+	294,617	95
5,961,967	57	33.48	IV. Fahrdienst	6,135,036	33	32.54	+	173,068	76
2,142,619	17	12.03	V. Verschiedene Ausgaben	2,271,000	05	12.04	+	128,380	88
17,808,477	28	100	Totalausgaben	18,855,023	96	100	+	1,046,546	68

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Betriebsdienstes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres erzeugt eine Vermehrung von Fr. 1,046,546. 68 Cts. Es kostete der Zugskilometer vergleichsweise:

1896	1897	1898
Fr. 2. 70 Cts.	Fr. 2. 72 Cts.	Fr. 2. 78 Cts.

Von der Ausgabenvermehrung der Kapitel I—IV fällt eine Summe von nahezu Fr. 400,000 auf Personalkosten, und zwar Fr. 191,000 auf regulativmässige Gehaltserhöhungen, Fr. 23,000 auf Taglohnerhöhungen an provisorisch angestelltes Betriebspersonal, auf die Wirkung der Personalvermehrung für die am 1. Juni 1897 eröffneten neuen Linien für das ganze Jahr 1898 und Fr. 121,000 auf höhere Nebenbezüge des Maschinen- und Zugspersonals. Mehrausgaben sind ferner erwachsen für Bekleidung Fr. 15,800, Fr. 173,000 für stärkeren Geleiseumbau, Nachschotterungen und Regulierungen auf den neuen Linien und vermehrten Brückenanstrich, Fr. 14,000 für Telegraphenleitungen, Block- und Glockensignale, Fr. 5,600 für grössere Schneeräumungsarbeiten, Fr. 185,800 für Oberbauerneuerung, hauptsächlich im Bahnhof Zürich, Fr. 4,800 für Umbau von Materialtransportwagen, Fr. 11,900 für Drucksachen (grössere Druckkosten für Fahrtenpläne, Mindererlös für Tarife), Fr. 49,600 für grösseren Gas- und Wasserkonsum im erweiterten Bahnhof Zürich, Einführung der elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Zug und vermehrten Heizmaterialverbrauch auf den Stationen, Fr. 154,300 auf vermehrten Materialverbrauch der Lokomotiven wegen Zunahme der Leistungen und Fr. 68,700 für Unterhalt des Rollmaterials.

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 . .	158,529. 86	61,646. 09	172,137. 69	9,596. 68	27,175. 78	2,699. 68	357,843. 33	73,942. 45
Streckenumbau	472,007. 50	204,842. 87	408,236. 17	44,365. 67	123,922. 13	8,141. 28	1,004,165. 80	257,349. 82
	630,537. 36	266,488. 96	580,373. 86	53,962. 35	151,097. 91	10,840. 96	1,362,009. 13	331,292. 27
	÷ 266,488. 96		÷ 53,962. 35		÷ 10,840. 96		÷ 331,292. 27	
	364,048. 40		526,411. 51		140,256. 95		1,030,716. 86	
h i e z u :								
Oberbau-Erneuerungs- anteile für fremde Ge- meinschaftsbahnhöfe	6,417. 93		7,382. 70		4,167. 97		17,968. 60	
	370,466. 33		533,794. 21		144,424. 92		1,048,685. 46	
a b z ü g l i c h :								
Oberbau-Erneuerungs- anteile fremder Ver- waltungen für Ge- meinschaftsbahnhöfe	11,177. 90		12,975. 83		12,103. 87		36,257. 60	
S u m m e	359,288. 43		520,818. 38		132,321. 05		1,012,427. 86	

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr vorgenommen:

von	Eisenschienen	Profil II	auf	Stahlschienen	Profil V	mit neuen eisernen Schwellen .	2,454 ^m
"	"	" II	"	Eisenschienen	" V	mit mittelg. Eisenschwellen .	124 "
"	"	" II	"	mittelg. Stahlschienen	" V	mit Belassung der Holzschwellen	1,038 "
"	"	" II	"	Eisenschienen	" V	" " " "	42 "
"	"	" II	"	mittelg. Stahlschienen	" V	mit mittelg. Eisenschwellen .	176 "
"	"	" III	"	Stahlschienen	" V	mit neuen eis. Schwellen . .	2,812 "
"	"	" III	"	mittelg. Stahlschienen	" V	und mittelg. Eisenschwellen .	119 "
"	"	" III	"	" " "	" V	mit Belassung der Holzschwellen	119 "
"	"	" III	"	Eisenschienen	" V	" " " "	24 "
"	"	S. N. B.	"	mittelg. Stahlschienen	" V	und mittelg. Eisenschwellen .	31 "
"	"	"	"	neue " "	" V	und neue Eisenschwellen . .	10,662 "
"	"	"	"	" " "	" V	mit Belassung der Holzschwellen	21 "
"	"	"	"	mittelg. " "	" V	" " " "	238 "
"	Stahlschienen	N. L.	"	neue " "	" V	und neue Eisenschwellen . .	27 "
"	Eisenschienen	"	"	" " "	" V	" " " "	103 "
"	"	"	"	" " "	" V	" " Holzschwellen . .	1,976 "
"	"	"	"	mittelg. " "	" V	mit Belassung der Holzschwellen	21 "
"	"	Profil V	"	neue " "	" V	und neue Eisenschwellen . .	8,040 "
						Übertrag	28,027 ^m

							Übertrag	28,027 m
von	Stahlschienen	Profil V	auf neue	Stahlschienen	Profil V	und neue	Eisenschwellen	. . 10,585 "
"	"	" V	" "	"	" V	" "	Holzschwellen	. . 150 "
"	Eisenschienen	" V	" mittelg.	"	" V	" mittelg.	Eisenschwellen	. 107 "
"	Stahlschienen	" V	" neue	"	" V	mit Belassung	der Eisenschwellen	24 "
"	Eisenschienen	" V	" mittelg.	"	" V	" "	" Holzschwellen	49 "
								<hr/> 38,942 m

ferner:

Umbau von Holzschwellen auf Eisenschwellen, zwischen Zürich und Oerlikon	. . . . .	216 m	
Umbau von Eisenschwellen auf Holzschwellen, zwischen Horgen-Oberdorf und Sihlbrugg	. . . . .	634 "	850 "
Zusammen Haupt- und Nebengeleise, inkl. 114 Weichenverbindungen	. . . . .		<hr/>39,792 m

gegen 27,306 m mit 81 Weichenverbindungen im Jahr 1897.

Die „Verschiedenen Ausgaben“ sind um Fr. 128,380.88 Cts. grösser als im Vorjahr. Hievon entfallen Fr. 93,691.62 Cts. auf Kapitel V A 3 „Miete für Rollmaterial“, einerseits infolge Zunahme der kilometerischen Leistungen fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetze, andererseits wegen der in letztjährigem Geschäftsberichte unter Titel II „Verhältnis zu andern Transportanstalten“ bereits erwähnten Erhöhung der Mietsätze für gegenseitige Benützung der Güterwagen im süddeutsch-schweizerischen Verkehr. Dieser Mehrausgabe steht indes unter verschiedenen Einnahmen, Kapitel III 1 c, „Miete für Rollmaterial“ eine Mehreinnahme von Fr. 50,751.16 Cts. gegenüber, so dass eine Nettovermehrung von Fr. 42,940.46 Cts. unter diesem Titel verbleibt. Durch die Vermehrung der Steuerobjekte in den Kantonen Schaffhausen, Zürich und Zug und mehrfachen Erhöhungen des Steuerfusses ergibt sich auf Kapitel V C 6 „Steuern und Abgaben“ eine Mehrausgabe von Fr. 79,905.85 Cts., und endlich erforderte auch Kapitel V C 7 „Beiträge in die Pensions- und Hilfskasse, Unterstützungen und Geschenke“ einen Mehraufwand von Fr. 22,924.21 Cts., der in der Steigerung der Besoldungsausgaben, bezw. der hieraus resultierenden Mehreinlage für Gehaltserhöhungsbefrisse und übrige statutarische Zuwendungen an die genannte Kasse begründet liegt. Wesentliche Minderausgaben ergeben sich auf Kapitel V C 3 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“ mit Fr. 32,720.01 Cts. wegen vermehrtem Vortrag unerledigt gebliebener wichtigerer Haftpflichtfälle auf das Jahr 1899; ferner Fr. 33,733.84 Cts. auf Kapitel V C 4 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“ infolge Wegfall der ausserordentlichen Belastung der Betriebsrechnung pro 1897 unter diesem Kapitel wegen des Ausstandes vom 12./13. März 1897. Die übrigen Kapitel weisen nur unwesentlichere Differenzen auf.

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

	1897	1898
Übertrag vom Vorjahre	147 Fälle	61 Fälle
Neu hier angebracht	4,193 "	2,676 "
Von fremden Bahnen überwiesen	1,035 "	996 "
Total	<hr/> 5,375 Fälle	<hr/> 3,733 Fälle
Erledigt im Berichtjahre	5,314 "	3,708 "
Unerledigt blieben	<hr/> 61 Fälle	<hr/> 25 Fälle

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

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

Es bleibt somit eine Nettoausgabe von
gegenüber der reklamierten Summe von

	1897	1898
Fr.	88,225. 45 Cts.	Fr. 60,699. 48 Cts.
"	17,153. 27 "	" 23,361. 14 "
Fr.	71,072. 18 Cts.	Fr. 37,338. 34 Cts.
Fr.	295,003. — Cts.	Fr. 111,165. — Cts.

An Bruttoausgaben partizipieren:

a) Gänzlicher Verlust
b) Beschädigungen
c) Verspätungen

	1897	1898
Fr.	8,523. 18 Cts.	Fr. 25,787. 43 Cts.
"	41,546. 48 "	" 26,062. 05 "
"	38,155. 79 "	" 8,850. — "
Fr.	88,225. 45 Cts.	Fr. 60,699. 48 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

a) Getreide
b) Mehl
c) Wein
d) Sprit und Öl
e) Kolonialwaren
f) Eisenwaren
g) Baumwollwaren
h) Holzwaren
i) Glaswaren
k) Diverse
Personenverkehr

	1897	1898
Fr.	7,223. 42 Cts.	Fr. 3,555. 70 Cts.
"	697. 28 "	" 1,363. 55 "
"	5,610. 92 "	" 4,232. 52 "
"	3,224. 47 "	" 5,786. 62 "
"	10,168. 60 "	" 11,699. 20 "
"	6,241. 95 "	" 8,191. 02 "
"	8,918. 70 "	" 8,638. 67 "
"	3,969. 73 "	" 3,609. 43 "
"	5,304. 20 "	" 2,464. 79 "
"	8,359. 23 "	" 9,890. 98 "
"	28,516. 95 "	" 1,267. — "
Fr.	88,225. 45 Cts.	Fr. 60,699. 48 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven: Bestand. Im Berichtsjahre fand eine Vermehrung an Lokomotiven nicht statt, dagegen wurden zwei, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven der Serie A³ Nr. 154 und 155, zu Lasten des Erneuerungsfonds, abzüglich des Altmaterialwertes vom Konto „Rollmaterial“ abgeschrieben; es waren somit zu Ende des Berichtsjahres 217 Stück vorhanden, gegenüber 219 Stück im Vorjahre.

Leistungen. Von diesen Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 190 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 171, wovon 139 im Strecken- und 32 im Rangierdienst. Jene 190 Lokomotiven haben im ganzen 8,460,801 Kilometer, nämlich im Fahrdienst*) 7,301,781 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 Kilometer berechnet) 1,159,020 Kilometer zurückgelegt (1897: 8,279,176 Kilometer, wovon 7,069,150 im Fahr- und 1,210,026 im Rangierdienst).

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 17 Lokomotiven.

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

* Die durch Lokomotiven der V. S. B. in den Arlbergzügen ausgeführten Kilometer (80,430) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso nicht 658 Kilometer, die durch die Lokomotiven anderer fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn zurückgelegt worden sind.

Fahrleistungen der Lokomotiven pro 1898 exkl. Rangierdienst.

No.	Sektionen	Fahrplanmäßige Züge				Extrazüge		Total der Zugs-kilometer	Vorpann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-transport-Kilometer	Leer-fahrten-Kilometer	Total der Kilometer
		Schnell- und Personenzugs-Kilometer	Güterzüge mit Personenbeförderung-Kilometer	Güterzüge-Kilometer	Schnell- u. Personenzugs-Kilometer	Güterzüge-Kilometer							
1	Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz, Turgi-Waldshut	1,534,718	226,315	344,183	13,834	186,790	2,305,840	267,252	2,573,092	12,628	34,191	2,619,911	
2	Winterthur-Schaffhausen	149,428	7,104	17,166	120	287	174,105	2,160	176,265	14	1,980	178,259	
3a	Oerlikon-Bilach-Oberglatt-Dielsdorf	125,396	19,776	—	672	16,291	162,135	7,320	169,455	87	169	169,711	
3b	Dielsdorf-Niederweningen	29,111	—	—	14	144	29,269	—	29,269	—	—	29,269	
4	Winterthur-Bülach-Koblentz	250,260	35,922	68,510	401	17,597	372,690	8,466	381,156	28	4,927	386,111	
5	Zürich-Richterswil-Glarus	*439,170	25,264	153,156	4,613	9,471	*631,664	27,355	*659,019	1,428	1,050	*661,497	
6	Glarus-Linthal	52,208	4,544	9,177	92	844	66,865	3,917	70,782	516	4,010	75,308	
7	Effretikon-Wezikon-Hinweil	87,223	—	14,122	117	158	101,620	460	102,080	117	532	102,729	
8a	Winterthur-Etzwilen-Konstanz, Etzwilen-Ramsen (Grenze)	219,487	15,167	63,309	233	60,679	358,875	29,292	388,167	5,004	3,435	396,606	
8b	Ramsen (Grenze)-Singen	25,550	15,330	1,288	—	6,167	48,335	2,002	50,337	105	738	51,175	
9	Sulgen-Gossau	69,447	14,136	—	169	91	83,843	208	84,051	205	106	84,362	
10	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	75,368	—	—	20	571	75,959	625	76,584	—	323	76,907	
11	Effretikon-Seebach-Oetfingen, Wettin-gen-Subr-Aarau	172,004	36,623	17,748	46	259	226,680	3,362	230,042	845	100	230,987	
12	Zürich-Altstetten-Zug-Luzern	439,592	11,960	104,171	1,594	32,474	589,791	23,803	613,594	—	5,455	619,049	
13	Zürich-Meilen-Rapperswil	238,662	—	44,032	678	29,488	312,860	7,063	319,923	—	167	320,090	
14	Etzwilen-Schaffhausen	72,451	10,439	6,650	75	611	90,226	422	90,648	—	245	90,893	
15a	Eglisau-Schaffhausen (schweiz. Strecke)	60,503	7,463	—	408	11,411	79,785	4,429	84,214	169	68	84,451	
15b	Eglisau-Schaffhausen (bad. Strecke)	40,336	4,976	—	272	4,312	49,896	2,672	52,568	40	40	52,648	
16	Thalweil-Zug	118,499	—	26,713	1,553	1,458	148,223	23,828	172,051	99	2,725	174,875	
Total eigenes Netz		4,199,413	435,009	870,225	24,911	379,103	5,908,661	414,636	6,323,297	21,285	60,256	6,404,838	
Brugg-Basel		331,805	96,492	231,550	1,694	65,546	727,087	36,825	763,912	—	359	764,271	
Koblentz-Stein		77,181	22,834	11,560	104	915	112,594	1,228	113,822	—	79	113,901	
Total Bötzberegbahn		408,986	119,326	243,110	1,798	66,461	839,681	38,053	877,734	—	438	878,172	
Gesamt-Total		*4,608,399	554,335	1,113,335	26,709	445,564	*6,748,342	452,689	*7,201,031	21,285	60,694	*7,283,010	
Führung der Arlbergzüge auf Teilstrecke der V. S. B.		—	15,686	—	—	—	15,686	—	15,686	—	—	15,686	
Aushilfe an schweiz. Bahnen		—	1,248	—	—	1,377	2,625	420	3,045	—	40	3,085	
Total		—	*6,293,003	—	473,650	*6,766,653	453,109	*7,219,762	21,285	60,734	*7,301,781		
		—	*6,077,981	—	465,946	*6,543,927	416,712	*6,960,639	45,023	63,488	7,069,150		
plus 1898		—	215,022	—	7,704	222,726	36,397	259,123	—	—	232,631		
minus 1898		—	—	—	—	—	—	—	23,788	—	2,754		

* Siehe Bemerkung auf vorstehender Seite.

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

	1897	1898
Verbrauch an Steinkohlen Kgr.	78,505,320	Kgr. 86,463,765
„ „ Tannenholz Ster	1,988	Ster 2,018,175
Totalverbrauch (1 Ster Tannenholz zu 400 Kgr. Steinkohlen berechnet) Kgr.	79,300,520	Kgr. 87,271,035
Verbrauch an Schmiermaterial „	156,953	„ 193,411,476
Kosten des Brennmaterials Fr.	2,042,647. 36 Cts.	Fr. 2,175,272. 40 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm „	2. 57 „	„ 2. 49 „
„ „ Schmiermaterials „	63,167. 04 „	„ 80,036. 57 „
„ „ „ per 1 Kilogramm „	— . 40,24 „	„ — . 41,38 „
„ „ Putzmaterials, Beleuchtung, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand „	94,370. 79 „	„ 111,942. 83 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten „	620,855. 91* „	„ 626,403. 86* „
Totalkosten „	2,821,041. 10* „	„ 2,993,655. 66* „

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

	1897	1898
Verbrauch an Brennmaterial Kgr.	8,830,950	Kgr. 8,582,950
„ „ Schmiermaterial „	21,940	„ 21,224
Kosten des Brennmaterials Fr.	227,470. 35 Cts.	Fr. 213,934. 14 Cts.
„ „ Schmiermaterials „	8,829. 93 „	„ 8,782. 82 „
„ „ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand „	11,921. 21 „	„ 12,810. 44 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten „	85,794. 94* „	„ 92,222. 03* „
Totalkosten „	334,016. 43* „	„ 327,749. 43* „

Wagen: Bestand.

Personenwagen. Zu Ende des Jahres 1897 waren vorhanden 642 Personenwagen mit 1526 Achsen und 27,382 Sitzplätzen; hiezu kamen im Laufe des Berichtsjahres 1898 30 Personenwagen mit 90 Achsen und 1950 Sitzplätzen, ein vierachsiger Wagen mit 56 Sitzplätzen wurde ausrangiert, so dass sich auf Ende 1898 ein Bestand ergab von 671 Personenwagen mit 1612 Achsen und 29,276 Sitzplätzen.

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurde 1 gedeckter und 2 offene alte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen kamen neu hinzu:

10 Gepäckwagen	mit 20 Achsen und	60 Tonnen Tragfähigkeit
150 gedeckte Eilgutwagen	„ 300 „ „	1875 „ „
und 50 offene Güterwagen	„ 100 „ „	750 „ „

*) In diesen Summen sind die zum Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfzylindern, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 27,780. 68 Cts. (1897: €2,901. 79) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 40,104. 44 Cts., welche zur Abschreibung der zwei ausrangierten Lokomotiven aufgewendet wurden.

so dass der Bestand am Ende des Berichtsjahres 3145 Wagen mit 6292 Achsen und 36,255 Tonnen Tragfähigkeit beträgt.

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf eigenen Linien:

	1897		1898	
Personenwagen	44,668,740		48,945,435	
Gepäck- und Güterwagen	30,164,229	74,832,969 *	31,497,551	80,442,986 *
			<u>49,884,532</u>	
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	7,274,730		8,366,486	
Gepäck- und Güterwagen	45,832,624	53,107,354	49,884,532	58,251,018
			<u>49,884,532</u>	
Total		<u>127,940,323</u>		<u>138,694,004</u>

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	8,323,042		7,710,765	
Gepäck- und Güterwagen	72,561,536		74,609,664	
Schweiz. Bahnpostwagen	7,226,192	88,110,770	7,783,994	90,104,423
			<u>7,783,994</u>	

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

<u>162,943,739</u>	<u>170,547,409</u>
--------------------	--------------------

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Betriebsjahre auf 18,528 Kgr., wofür Fr. 5,610.60 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 19,811 Kgr. mit einer Ausgabe von Fr. 5,174.70 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 9204,8 Achsenkilometer zurückgelegt (1897: 8224,9).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 622,019.24 Cts. (1897: Fr. 603,584.47 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 1312.54 Cts. (1897: Fr. 4451.48 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten folgende ebenfalls dem Erneuerungsfond belastete Summen:

Fr. 5,648.29 Cts. für den Umbau von zwei Krankenwagen,
 „ 23,256.40 „ für die Abschreibung eines Personenwagens und 3 Güterwagen.

*) exkl. die Leistungen {		1897	1898
	der Werkzeugwagen	3400 Km.	5376 Km.
	des Gastransportwagens	— „	1422 „

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		1897	1898
					1897	1898		
a) Stand und Leistungen.								
Zahl der Lokomotiven	87	29	62	7	186	185	33	32
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen Km.	3,700,030	1,310,275	2,141,035	68,462	6,960,639	7,219,802		
im Materialtransport "	11,454	664	6,261	2,906	45,023	21,285		
in Leerfahrten "	26,517	5,766	24,980	3,431	63,488	60,694		
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	3,738,001	1,316,705	2,172,276	74,799	7,069,150	7,301,781	928,554	868,806
" " Rangierkilom. der Zuglokom.	125,364	37,266	123,042	4,542	—	—	281,472	290,214
Total Lokomotivkilometer:	3,863,365	1,353,971	2,295,318	79,341	—	—	1,210,026	1,159,020
Im täglichen Durchschnitt								
Fahrkilometer	1898 10,241.1	3,607.4	5,951.4	204.9	—	20,004.9		3,175.4
1897 9,714.6	3,911.5	5,511.2	230.8	19,367.5		3,315.1		
Beförderte Wagenachsenkilometer	70,256,877	29,207,324	69,179,159	956,121	** 162,108,971	** 169,599,481		
per Fahrkilometer	1898 18.79	22.18	31.85	12.78	*** 22.932	23.23		
1897 18.80	23.69	31.01	12.01					
b) Kosten des Brennmaterials.								
Verbrauch im ganzen Kg.	38,284,883	16,435,936	28,573,592	640,574	76,148,496	83,934,985	* 11,982,974	* 11,919,000
Verbrauch per Lokomotivkilometer | 1898 10.2121	12.4826	13.1537	8.5639	—	11.4951			
exkl. Rangierkilometer ... Kg. | 1897 9.4036	11.9429	12.4888	7.5187	10.7719		9.9031		
Kosten im ganzen Fr.	954,269.07	409,673.59	712,210.48	15,966.61	1,961,456.55	2,092,119.75	* 308,661.16	* 297,086.79
" per Lokomotivkilometer | 1898 25.6288	31.1135	32.7864	21.3461	—	28.6522			
exkl. Rangierkilometer ... Cts. | 1897 24.2220	30.7631	32.1689	19.3668	27.7467		25.5086		
c) Übrige Unterhaltskosten.								
Verbrauch an Schmiermaterial ... Kg.	88,682	38,739	56,833.5	1,764	150,620	186,018.5	* 28,273	* 28,617
" per Lokomotivkilometer | 1898 0.023724	0.029121	0.026163	0.023583	—	0.025475			
exkl. Rangierkil. ... Kg. | 1897 0.019984	0.021355	0.023149	0.024034	0.021307		0.023365		
Kosten des Schmiermaterials Fr.	36,697.93	16,030.77	23,518.56	729.79	60,618.28	76,977.23	* 11,378.69	* 11,842.16
" per Lokomotivkilometer | 1898 0.9318	1.2175	1.0828	0.9759	—	1.0542			
exkl. Rangierkil. ... Cts. | 1897 0.8043	0.8788	0.9316	0.9672	0.8575		0.9404	1.0218	
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand Fr.	55,116.26	19,414.61	32,029.89	1,102.90	90,757.12	107,663.66	* 15,534.88	* 17,089.61
Kosten für Brenn-, Schmier-, Beleuch- tungs- und Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand Fr.	1,046,983.26	445,118.97	767,758.93	17,799.48	2,112,831.95	2,276,760.64	* 335,574.73	* 326,018.56
" per Lokomotivkilometer | 1898 27.985	33.805	35.348	23.796	—	31.181			
exkl. Rangierkil. ... Cts. | 1897 26.310	32.925	34.384	21.618	29.888		27.733		
" per Wagenachsenkilometer | 1898 1.489	1.524	1.109	1.862	—	1.342			
... Cts. . . . . | 1897 1.437	1.389	1.109	1.799	1.303				
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender ... Fr.	288,775.40	118,457.83	187,112.21	7,940.35	596,677.54	602,285.79	* 109,973.31	* 116,340.10
Kosten per Lokomotivkilometer | 1898 7.7254	8.9965	8.6137	10.6156	—	8.2485			
exkl. Rangierkil. ... Cts. | 1897 7.7807	8.2565	9.6986	9.2938	8.4406		9.0885	10.0378	
d) Total.								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen ... Fr.	1,334,858.76	563,576.85	954,871.19	25,739.83	* 2,709,509.49	2,879,046.43	* 445,548.04	* 442,358.66
per Lokomotivkilometer exkl. | 1898 35.71	42.80	43.95	34.41	—	39.43			
Rangierkilometer ... Cts. | 1897 34.09	40.55	44.08	30.91	38.33		36.82	38.17	
per Wagenachsenkil. ... Cts. | 1898 1.89	1.93	1.38	2.69	—	1.69			
1897 1.86	1.74	1.42	2.57	1.67		Für jeden einzelnen Tag: Fr. 1,220.68 / Fr. 1,211.94		

* In diesen Ziffern sind die Betroffene der Zuglokomotiv-Rangierkilometer inbegriffen.
 ** In diesen Ziffern sind die durch V.-S.-B.-Lokomotiven beförderten Wagenachsenkilometer: 1897 = 834,768; 1898 = 954,726 nicht inbegriffen.
 *** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N.-O.-B.-Lokomotiven auf der V.-S.-B. (Ziegelbrück-Sargans) ausgeführten Kilometer nicht inbegriffen.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.														
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen				Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, 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						
1898	47	176	448	671	1612	1,371	7,811	20,094	29,276	21,980,056	281,094,129	303,074,185	374,628	5.349
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

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		
1898	57,311,921	294,590.77	0.514	2.39	56,656,200	6,155	1,863.85	0.1086	0.0033	96,724.10	0.171
1897	51,943,470	291,531.68	0.561	2.51	52,991,782	6,443	1,682.93	0.1216	0.0081	92,855.49	0.175

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 reduziert, 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
1898	101	2	3,042	3,145	6,292	36,255	3.3353	5.762	194,833,373	379,737,535	574,570,908	710,223	5.045		
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		

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
1898	81,383,505	327,428.47	0.402	1.81	113,892,631	12,373	3,746.75	0.1086	0.0033		
1897	75,996,853	312,052.79	0.410	1.78	109,951,957	13,368	3,491.77	0.1216	0.0081		

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.		1896	1897	1898
Während des ganzen Jahres betriebene Länge 1896: 771 Kilometer im Durchschnitt.				
1897: 793 " " "				
1898: 809 " " "				
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer Fr.	21,626.35	22,457.10	23,306.58
	" Zugskilometer "	2.70	2.72	2.78
	" Nutzkilometer "	2.54	2.56	2.61
	" Lokomotivkilometer "	2.52	2.52	2.58
	" Wagenachskilometer Cts.	10.71	10.93	11.05
I. Allgemeine Verwaltung	" Bahnkilometer Fr.	809.05	851.14	863.09
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	" " " " " "	4,062.85	4,004.74	4,453.57
III. Expeditions- und Zugsdienst	" " " " " "	6,924.03	7,381.07	7,599.27
IV. Fahrdienst:				
Im ganzen	" Bahnkilometer "	6,783.92	7,518.24	7,583.48
	" Zugskilometer Cts.	84.79	90.96	90.50
	" Nutzkilometer "	79.80	85.65	84.97
	" Lokomotivkilometer "	79.00	84.93	84.02
	" Wagenachskilometer "	3.85	3.65	3.59
A. Personal	" Zugskilometer "	26.47	28.77	29.21
	" Nutzkilometer "	24.91	27.10	27.43
	" Lokomotivkilometer "	24.66	26.68	27.12
	" Wagenachskilometer "	1.05	1.15	1.16
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	" Zugskilometer "	36.75	38.85	39.91
	" Nutzkilometer "	34.59	36.58	37.47
	" Lokomotivkilometer "	34.24	36.02	37.05
	" Wagenachskilometer "	1.45	1.56	1.58
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	" Zugskilometer "	20.97	22.74	20.79
	" Nutzkilometer "	19.73	21.41	19.52
	" Lokomotivkilometer "	19.54	21.08	19.30
	" Wagenachskilometer "	0.83	0.92	0.83
D. Sonstige Ausgaben	" Zugskilometer "	0.60	0.60	0.59
	" Nutzkilometer "	0.57	0.56	0.55
	" Lokomotivkilometer "	0.56	0.55	0.55
	" Wagenachskilometer "	0.02	0.02	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	" Bahnkilometer Fr.	3,046.50	2,701.91	2,807.17

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 weisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 64 und 65). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung teils undurchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den früheren Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen:

	1896	1897	1898
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer . Fr. 1,009.07	896.06	1,108.06
	" Nutzkilometer . Cts. 11.87	10.21	12.42
	" Lokomotivkilometer . " 11.75	10.05	12.28
	" Wagenachskilometer . " 0.49	0.43	0.53
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	" Bahnkilometer . Fr. 223.01	312.45	121.26
	" Nutzkilometer . Cts. 2.62	3.56	1.86
	" Lokomotivkilometer . " 2.59	3.51	1.34
	" Wagenachskilometer . " 0.11	0.15	0.05
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	" Bahnkilometer . Fr. 1,782.92	1,656.40	1,728.02
	" Nutzkilometer . Cts. 20.97	18.87	19.36
	" Lokomotivkilometer . " 20.77	18.58	19.15
	" Wagenachskilometer . " 0.88	0.80	0.82
C. Sonstige Ausgaben. (Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung und aus Versicherungsfonds.)	" Bahnkilometer . Fr. 152.03	10.22	2.06
	" Nutzkilometer . Cts. 1.79	0.19	0.02
	" Lokomotivkilometer . " 1.77	0.11	0.02
	" Wagenachskilometer . " 0.08	0.01	0.01
Im ganzen	" Bahnkilometer . Fr. 3,167.03	2,875.13	2,959.42
	" Nutzkilometer . Cts. 37.25	32.76	33.16
	" Lokomotivkilometer . " 36.88	32.25	32.79
	" Wagenachskilometer . " 1.56	1.39	1.41

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- erneue- rung	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
1898	809	732	131	863	1,726	1,502	1,108	118	4,454	6,724	875	7,599

Bemerkungen:

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

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

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

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

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben- Betreffnis per	
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				Im ganzen	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	12,804	2,52	9,06
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	2,48	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,632	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	2,89	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	10,98
2,448	3,344	1,621	121	49	7,583	1,728	1,077	2	2,807	23,306	2,58	11,05

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1897		1898		Mehr resp. weniger gegenüber 1897	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	24,986,023	72	26,213,178	89	+ 1,227,155	17
Verschiedene Einnahmen	1,206,847	47	1,273,096	71	+ 66,249	24
	26,192,871	19	27,486,275	60	+ 1,293,404	41
Betriebsausgaben	15,518,114	83	16,553,243	47	+ 1,035,128	64
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	10,674,756	36	10,933,032	13	+ 258,275	77
oder:						
In Prozenten der Bruttoeinnahmen	40,75 %		39,78 %			
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge $\frac{709}{725}$ Kil.)	Fr. 15,056.07		Fr. 15,080.05			
„ Zugkilometer	1.87		1.84			
„ Nutzkilometer	1.75		1.72			
Ertrag verfügbarer Kapitalien	105,933	96	93,494	53	÷ 12,439	43
Hiezu:						
Agio auf dem 3 $\frac{1}{2}$ % 35 Millionen-Anleihen vom 28. Februar 1897	259,086	25	—	—	÷ 259,086	25
Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien	368,983	19	—	—	÷ 368,983	19
Ertrag von Nebengeschäften	57,991	46	17,371	57	+ 75,363	03
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,226,781	18	1,180,481	96	÷ 46,299	22
Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	124,988	06	230,364	78	÷ 294,623	28
	400,000	—*				
Betriebs-Subventionen	129,375	—	39,375	—	÷ 90,000	—
Aus sonstigen Quellen	158,498	88	98,878	41	÷ 59,620	47
	13,390,411	42	12,592,998	38	÷ 797,413	04
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	30,437	44	30,423	43	÷ 14	01
Hiezu:						
a) Zinse auf Voreinzahlungen auf die 3 $\frac{1}{2}$ % Anleihen vom 28. Februar und 20. September 1897	137,387	65	—	—	÷ 137,387	65
b) Emissionskosten der gleichen Anleihen	122,499	35	—	—	÷ 122,499	35
c) Emissionskosten des 4% Anleihens von 15 Mill. Fr. vom 1. Juni 1898	—	—	11,527	38	+ 11,527	38
	87,636	66	44,694	97	÷ 293,185	99
Abschreibungen	250,244	30*				
Einlage in die Spezialfonds	2,035,000	—	2,036,062	26	+ 1,062	26
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	259,086	25	—	—	÷ 259,086	25
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	97,957	41	297,037	35	+ 199,079	94
	3,020,249	06	2,419,745	39	÷ 600,503	67
Reinertrag des eigenen Netzes	10,370,162	36	10,173,252	99	÷ 196,909	37
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,092,165	47	1,143,537	71	+ 51,372	24
	11,462,327	83	11,316,790	70	÷ 145,537	13
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	—	—	13,951	68	+ 13,951	68
Total	11,462,327	83	11,330,742	38	÷ 131,585	45
Hievon sind erforderlich:						
Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranleihen auf das alte Netz von Fr. 156,350,000. —	5,749,314	90	5,950,625	—	+ 201,310	10
b) Anleihen ohne Hypothek von 15,000,000 Fr. vom 1. Juni 1898	—	—	315,198	20	+ 315,198	20
c) Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000	120,000	—	120,000	—	—	—
	345,095	—	326,510	40	÷ 18,584	60
d) Subventionsdarleihen von Fr. $\frac{13,932,000}{12,932,000}$	6,214,409	90	6,712,333	60	+ 497,923	70
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,247,917	93	4,618,408	78	÷ 629,509	15
Verwendet für Amortisationen	670,000	—	700,000	—	+ 30,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse zur Amortisation des Defizits	163,966	25	170,115	—	+ 6,148	75
	833,966	25	870,115	—	+ 36,148	75
Zur Verfügung der Aktionäre	4,413,951	68	3,748,293	78	÷ 665,657	90

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

Soweit die in vorstehender Tabelle ausgewiesenen Differenzen im Finanzergebnis des Berichts- und Vorjahres nicht schon an anderer Stelle behandelt worden sind, wird hiezu folgendes bemerkt:

Die Mehreinnahme auf dem Titel „Verschiedene Einnahmen“ resultiert in der Hauptsache aus Fr. 35,043. 20 Cts. Pacht- und Mietzinse für Bahnhöfe und Bahnstrecken, vornehmlich wegen Mehrertrag der Kapitalbeteiligung beim Bahnhof Luzern und Steigerung des Baukapitalzins-Anteils der Vereinigten Schweizerbahnen durch die beträchtlichen Kapitalaufwendungen für die Um- und Erweiterungsbauten des durch diese mitbenützten Bahnhofes Zürich; Fr. 19,682. 40 Cts. Mehreinnahmen ergeben sich aus Pacht- und Mietzinsen für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen und Landabschnitte, hauptsächlich infolge Vermietung der in den Räumen der bisherigen Einnahmereien in der Vorhalle des Bahnhofes Zürich eingerichteten Verkaufslokale etc. auf 1. September 1898, sowie Rückwirkung der im Laufe des Vorjahres möglich gewordenen günstigeren Vermietung disponibler Räume in den neuen Güterbahnhöfen in Zürich und Zug. Endlich zeigt Kapitel III 1 c „Miete für Rollmaterial“ zufolge Mehrleistung unserer Wagen auf fremden Bahnen und der bereits an anderer Stelle erwähnten Erhöhung der Mietentschädigung für Güterwagen im süddeutsch-schweizerischen Güterverkehr eine Mehreinnahme von Fr. 50,751. 16 Cts.

Diesen Einnahmensteigerungen steht ein Minderertrag der Materialrechnung des Bahnoberingenieurs von Fr. 43,700. — gegenüber, herrührend aus der Reduktion der Prozentzuschläge für eigene Zwecke. Die übrigen Kapitel ergeben nur unwesentliche Differenzen mit einer Nettovermehrung von Fr. 4,472. 48 Cts.

Wegen der Inanspruchnahme der verfügbaren Mittel für Bauzwecke hat sich im Berichtsjahre der „Ertrag verfügbarer Kapitalien“ nach Abzug der Konto-Korrentzinse und Provisionen um weitere Fr. 12,425. 42 Cts. vermindert.

Der Ausfall auf den Zinsen für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien ist eine Folge der Betriebseröffnung der neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen mit 1. Juni 1897 und des daherigen Wegfalls der Verzinsung der auf diese Linien aufgewendeten Kapitalien zu Lasten der Baurechnung.

Der „Ertrag von Nebengeschäften“ umfasst die Ergebnisse des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee und Zürichsee, und es wird diesfalls auf die einlässlichen Erörterungen in Abschnitt E des Berichtes (pag. 76) verwiesen.

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

1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds.		
Betriebsrechnung II B. b: Erneuerung des Oberbaues	.	Fr. 896,427. 86 Cts.
ab: Ausgaben für Altstetten-Zug-Luzern	„	55,235. 26 „
		<hr/>
		Fr. 841,192. 60 Cts.
idem IV C. b: Erneuerung des Rollmaterials	.	„ 98,102. 35 „
Gewinn- und Verlustrechnung 3 a: Anteil an der Oberbauerneuerung der Bötzberrgbahn	„	22,795. 69 „
		<hr/>
Übertrag		Fr. 962,090. 64 Cts.

Übertrag Fr. 962,090. 64 Cts.

Gewinn- und Verlustrechnung 3 b: Anteil an derjenigen der Aarg.

	Südbahn	„	51,169. 09	„	
idem	6: (Einnahmen) Hauptreparatur des Trajektkahns A, abzüglich Verkaufserlös für das im Jahr 1897 restlich zu Lasten des Erneuerungsfonds abbeschriebene Dampfboot „St. Gallen“ auf dem Bodensee	„	18,057. 83	„	
idem	3: (Ausgaben) Abschreibung des Mindererlöses für das Altmaterial des ausrangierten Dampfbootes „Stadt Zürich“ auf dem Zürichsee	„	850. —	„	Fr. 1,032,167. 56 Cts.

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

Betriebsrechnung II B. b: Erneuerung des Oberbaues (wie oben) Fr. 55,235. 26 Cts.

Gewinn- und Verlustrechnung:	(Ausgaben) Zuwendung des Liquidationssaldo an den Erneuerungsfonds der Nordostbahn	„	1,062. 26	„	„	56,297. 52	„
------------------------------	--	---	-----------	---	---	------------	---

3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.

Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei den Hilfsgeschäften . . . Fr. 27,215. 28 Cts.

idem	Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials	„	21,220. 72	„	
idem	V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im Bahnbetrieb	„	117,343. 95	„	

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

Entschädigungen für Unfälle bei den Nebengeschäften	„	1,236. 93	„	
				Fr. 167,016. 88 Cts.

ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den

Versicherungsfonds	„	75,000. —	„	„	92,016. 88	„
------------------------------	---	-----------	---	---	------------	---

Zusammen Fr. 1,180,481. 96 Cts.

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

Betriebsrechnung V C 3: Anteile der Nordostbahn an Haftpflichtentschädigungen aus den Unfällen bei Mönchenstein und Zollikofen . . . Fr. 1,685. 05 Cts.

Gewinn- und Verlustrechnung 1, Ausgaben: Emissionskosten des 4⁰/₀ Anleihens von 15 Millionen Franken, d. d. 1. Juni 1898

	„	11,527. 38	„	
idem	6 Ausgaben: Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	„	217,152. 35	„
				<u>Fr. 230,364. 78 Cts.</u>

Zufolge Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1898 wurden sodann aus dieser Reserve Fr. 400,000. — nachträglich der Betriebsrechnung pro 1897 zugewendet, welche unter Ziffer 1 der Gewinn- und Verlustrechnung in Einnahmen gebracht und bezw. in vorstehender Tabelle D „Finanzergebnis“ im Jahre 1897 als nachträgliche Zuwendung aus der genannten Reserve vorgemerkt sind. (Vide auch unter Ziffer III B pag. 28 des Berichtes.)

Die Betriebssubventionen sind um Fr. 90,000. — geringer als im Vorjahre wegen Wegfall der einmaligen Subvention der Gemeinden Oberrieden und Horgen in diesem Betrage für Führung der Linie Thalweil-Zug über Horgen.

Die zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Abschreibungen setzen sich zusammen aus Fr. 250,244. 30 Cts. nachträglichen Abschreibungen aus dem Jahre 1897, wovon Fr. 224,602. 16 Cts. allein auf die vom Schweiz. Bundesrate verlangte Reduktion der Bauzinsen für die Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen entfallen, gegen welche Auflage der Entscheid des Schweiz. Bundesgerichtes angerufen wurde (vide übrigens auch pag. 7 des Berichtes). Da diese Abschreibungen das Vorjahr betreffen, zu deren Sicherstellung zum Teil die nachträgliche Zuwendung der vorstehend erwähnten Fr. 400,000. — an die Betriebsrechnung aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung notwendig wurde, ist dieser Betrag in der vorstehenden Tabelle D als Nachtrag unter die Abschreibungen des Jahres 1897 eingestellt worden.

Die auf das Jahr 1898 entfallenden weiteren Abschreibungen für untergegangene Bauobjekte, abzüglich des Erlöses für gewonnenes Material betreffen mit

Fr. 37,336. 82 Cts.	das bisherige Netz,
„ 3,438. 19 „	die Rechtsufrige Zürichseebahn,
„ 3,919. 96 „	die Linie Thalweil-Zug,

zusammen Fr. 44,694. 97 Cts., und umfassen nachbezeichnete Objekte:

1. Auf dem bisherigen Netz.

Centralanlage in Schaffhausen, Oberbau und Centralanlagebestandteile in Romanshorn, Kempththal und Wallisellen, mechanische Signalscheiben in Frauenfeld, Wärterbuden in Andelfingen und Rothkreuz, Tunnelwasserleitung auf der Limmatbrücke bei Zürich-Wipkingen, Sodbrunnen in Affoltern b. Z. und Diesbach-Betschwanden, Bachbrücke bei km 42.626 bei Frauenfeld und diverse beseitigte Schiebebarrieren.

2. Auf der rechtsufrigen Zürichseebahn.

Hölzerne Staketenzäune in Zürich-Letten und Küsnacht, Signalantrieb und Rückstellvorrichtung infolge Erstellen eines Vorsignals, Aufzüge samt Leitungen von Schlagbaumbarrieren, sowie Centralanlagebestandteile und Oberbaumaterial in Zürich-Tiefenbrunnen.

3. Auf der Linie Thalweil-Zug.

Gebäudeteile wegen Vergrößerung des Vorstandsbureau und Verlängerung des Güterschuppens, Oberbaumaterial und Centralanlagebestandteile in Zug, sowie endlich Bestandteile des Sodbrunnens in Baar.

Die Mehreinnahme von Fr. 51,372. 24 Cts. auf dem Anteil am „Ertrag gemeinschaftlicher Linien“ setzt sich zusammen aus Fr. 81,778. 50 Cts. Mehrertrags-Anteil der Bötzberrgbahn, einschliesslich Linie

Koblenz-Stein, abzüglich Fr. 30,094. 10 Cts. Minderertrags-Anteil der Aargauischen Südbahn und Fr. 312. 16 Cts. Erhöhung des Defizit-Anteiles der Linie Wohlen-Bremgarten. Von dem Mehranteil für die Bötzberrgbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein entfallen nach den den Rechnungen über diese Linie beigegebenen Sektionsrechnungen auf die Bötzberrgbahn Fr. 73,360. 85 Cts. und Fr. 8,417. 65 Cts. auf die Linie Koblenz-Stein.

Die Rendite der Beteiligungskapitalien pro 1898 beträgt für die Bötzberrgbahn 6,59 0/0, für die Linie Koblenz-Stein 1,13 0/0, zusammen 5,73 0/0 gegen 5,18 0/0 im Vorjahr; für die Aargauische Südbahn 5,24 0/0 gegen 5,78 0/0 im Jahre 1897. Im Durchschnitt verzinste sich die Gesamtbeteiligung von Fr. 21,165,000. — Cts. an allen vier Gemeinschaftsbahnen zu 5,40 0/0 gegen 5,17 0/0 im Vorjahre.

Die Verzinsung der Anleihen erforderte Fr. 497,923. 70 Cts. mehr als im Vorjahre. Diese Differenz besteht aus:

1. 3 1/2 0/0 Mehr-Zins auf dem Anleihen von Fr. 10,512,500. — Cts., d. d. 20. September 1897 für 12, statt 4 Monate im Vorjahre	Fr. 245,291. 67 Cts.
2. 4 0/0 Zins vom 1. Mai bis 31. Dezember 1898 auf dem 15 Millionen Anleihen d. d. 1. Juni 1898	Fr. 400,000. — Cts.
abzüglich: Marchzinse auf den nach dem 1. Mai 1898 geleisteten Einzahlungen	„ 84,801. 80 „
	„ 315,198. 20 „
3. Erhöhung des Zinsfusses für einen Teil der Subventions-Darleihen:	
a) Rechtsufrige Zürichseebahn, 1/2 0/0 auf Fr. 180,000. — für 12 statt 10 1/2 Monate im Vorjahre	Fr. 112. 50 Cts.
Desgleichen auf Fr. 330,000. — Cts. für 10 1/2 Monate, d. h. vom 16. Februar bis 31. Dezember 1898	„ 1,443. 75 „
	„ 1,556. 25 „
b) Linie Thalweil-Zug, 1/4 0/0 auf Fr. 157,000. — Cts. für ein Jahr	„ 392. 50 „
c) Linie Eglisau-Schaffhausen, Verzinsung von Fr. 120,000. — Cts. zu 3 0/0 für 12, statt 11 Monate im Vorjahre	„ 300. — „
	Fr. 562,738. 62 Cts.

Hievon ab folgende Zinsverminderungen:

1. Für die 4 0/0 Anleihen von 15 Millionen Franken d. d. 1. Dezember 1885 und von 20 Millionen Franken d. d. 1. Oktober 1886, konvertiert in ein 3 1/2 0/0 Anleihen von 35 Millionen Franken d. d. 28. Februar 1897	Fr. 43,981. 57 Cts.
2. Auf dem Subventionsdarleihen für die Linie Glarus-Linthal, Wegfall von 2 1/2 0/0 Zins für 10 Monate auf Fr. 1,000,000. — Cts. Kapitalrückzahlung per 1. März 1898 an den Kanton Glarus	„ 20,833. 35 „
	„ 64,814. 92 „
Summe gleich der Mehrausgabe	Fr. 497,923. 70 Cts.

Zusammenzug des Verkehres 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.
1898	135,223	144,406	90	338	6,236	79	4,299	4,532	56	145,307	386,092	67	68	78	541,337	70
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
mehr als 1897	4,433	7,671	76	—	—	—	—	—	—	13,871	39,637	96	—	—	44,984	23
weniger „ „	—	—	—	13	48	68	1,056	1,794	54	—	—	—	482	27	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1898	Fr. 1. 07 Cts.	Fr. 18. 45 Cts.	Fr. 1. 05 Cts.	Fr. 2. 66 Cts.
1897	„ 1. 05 „	„ 17. 91 „	„ 1. 18 „	„ 2. 64 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1897				1898			Gegenüber 1897			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
						Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
10,000	—	2.37	1. Centralverwaltung und technische Leitung . . .	10,000	—	2.25	—	—	—	
15,886	35	3.76	2. Besoldungen des Verwaltungspersonals . . .	15,384	15	3.47	—	—	502 20	
146,375	09	34.67	3. Besoldungen und Ersparnisprämien des Schiffspersonals . . .	151,661	48	34.10	5,286	39	—	
2,986	58	0.71	4. Bekleidung desselben . . .	2,737	37	0.62	—	—	249 21	
3,305	22	0.78	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . .	3,102	88	0.70	—	—	202 34	
51,833	—	12.28	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter . . .	60,508	80	13.64	8,675	80	—	
105,119	93	24.90	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . .	98,877	04	22.20	—	—	6,242 89	
55,023	01	13.08	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung . . .	73,713	17	16.62	18,690	16	—	
11,098	15	2.63	10. Assekuranzprämien . . .	11,110	40	2.50	12	25	—	
20,573	34	4.87	11. Verschiedenes . . .	16,505	09	3.72	—	—	4,068 25	
422,200	67	100	Total	443,600	38	100	21,399	71	—	

In der Ausgaben-Übersicht figurieren vier Posten Mehrausgaben im Betrage von Fr. 32,664. 60 Cts., denen fünf Posten Minderausgaben im Betrage von Fr. 11,264. 89 Cts. gegenüberstehen, so dass Fr. 21,399. 71 Cts. Mehrausgaben resultieren. Die ersteren setzen sich zusammen aus Gehaltsaufbesserungen und grössere Nebenbezüge und Ersparnisprämien, grössere Vergütung auf Kap. 6/7 wegen Zunahme des Güterverkehrs und Mehraufwand für Unterhalt der Schiffe; die Minderausgaben resultieren in den Hauptposten aus durchschnittlich geringerm Materialverbrauch, vermindertem Unterhalt des Werkstättegebäudes und Verminderung der Konzessionsgebühren.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	1897					1898				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	496,353	47	4	28	—	541,337	70	4	54	—
Ausgaben	422,200	67	3	64	85.06	443,600	38	3	72	81.95
Vorschlag	74,152	80	—	64	14.94	97,737	32	—	82	18.05

Betriebsmaterial.

Im Bestande des Betriebsmaterials auf dem Bodensee ist im Berichtsjahr keine Änderung eingetreten. Derselbe war somit zu Ende des Berichtsjahres folgender: 6 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

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

	1897	1898
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).		
Dieselben haben zurückgelegt Kilometer	115,861	119,074
und zwar in Zeitstunden	6,885	6,801
somit per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	16.83	17.51
Schleppboote. Solche durchliefen "	94,035	98,818
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Ster	16.000	11.000
Steinkohlen Tonnen	3,474.045	3,481.450
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen) "	3,480.445	3,485.850
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogramm	30.040	29.275
" Zeitstunde "	505.511	512.550
Kosten für Brennmaterial im ganzen Franken	98,163.84	93,080.45
per Kilometer Centimes	84.73	78.17
" Zeitstunde Franken	14.26	13.69
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen Tonnen	8.772	9.314
per Kilometer Kilogramm	0.076	0.078
" Zeitstunde "	1.274	1.370
Kosten für Schmiermaterial im ganzen Franken	3,699.78	3,538.76
per Kilometer Centimes	3.19	2.97
" Zeitstunde "	53.74	52.03
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen Franken	55,023.01	73,713.17
per Kilometer Centimes	47.49	61.91

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1897		1898		1897			1898		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt . . . I. Platz	8,153	3.16	6,448	2.06	6,630.	72	6.20	4,966.	56	5.26
" " . . . II. "	29,311	11.86	22,962	9.47	13,680.	98	12.79	9,834.	85	10.42
Hin- und Rückfahrt . I. "	31,098	12.06	27,083	11.18	22,586.	24	21.12	20,525.	83	21.75
" " . . . II. "	141,310	54.80	129,645	53.50	48,365.	60	45.23	39,747.	54	42.13
Strecken-Abonnements . I. "	1,428	0.55	2,871	1.18	511.	55	0.48	793.	15	0.84
" " . . . II. "	23,206	9.00	28,062	11.58	3,721.	25	3.48	4,369.	38	4.63
General-Abonnements . I. "	—	—	1,117	0.46	—	—	—	2,104.	50	2.23
" " . . . II. "	—	—	1,322	0.55	—	—	—	1,762.	86	1.87
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette . I. "	13,272	5.15	12,682	5.25	7,979.	80	7.46	6,837.	05	7.25
" " . . . II. "	10,104	3.92	10,156	4.19	3,467.	95	3.24	3,415.	70	3.62
Total	257,882	100	242,348	100	106,944.	09	100	94,357.	42	100
Rekapitulation nach Plätzen										
I. Platz :	53,951	20.92	50,201	20.71	37,708.	31	35.26	35,227.	09	37.83
II. " :	203,931	79.08	192,147	79.29	69,235.	78	64.74	59,130.	33	62.67
Total	257,882	100	242,348	100	106,944.	09	100	94,357.	42	100
II. Gepäcktransport										
	569		588		2,659.	85		2,673.	05	
III. Viehtransport.										
Klasse I	23	1.85	26	2.53	1,001.	20	.	823.	00	.
" II	557	44.85	436	42.45						
" III	603	48.55	542	52.78						
" IV	59	4.75	23	2.24						
Total	1,242	100	1,027	100	1,001.	20	.	823.	00	.
IV. Verschiedenes										
Gesamttotal					620.	00		800.	00	
Rekapitulation:					111,225.	14		98,653.	47	
Personentransport					106,944.	09	96.15	94,357.	42	95.65
Gepäcktransport					2,659.	85	2.39	2,673.	05	2.71
Viehtransport					1,001.	20	0.90	823.	00	0.83
Verschiedenes					620.	00	0.56	800.	00	0.81
Total					111,225.	14	100	98,653.	47	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.
1898	242,348	94,357	42	588	2,673	05	1,027	823	00	800	00	98,653	47
1897	257,882	106,944	09	569	2,659	85	1,242	1,001	20	620	00	111,225	14
mehr als 1897	—	—	—	19	13	20	—	—	—	180	00	—	—
weniger " "	15,534	12,586	67	—	—	—	215	178	20	—	—	12,571	67

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1898	Fr. 0. 39 Cts.	Fr. 4. 55 Cts.	Fr. 0. 80 Cts.	Fr. — Cts.
1897	„ 0. 41 „	„ 4. 67 „	„ 0. 81 „	„ — „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1897				1898			Gegenüber 1897			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
5,000	—	2.64	1. Centralverwaltung und technische Leitung . . .	5,000	—	3.12	—	—	—	—
6,799	—	3.59	2. Besoldung des Verwaltungspersonals . . .	2,551	—	1.59	—	—	4,248	—
80,699	05	42.66	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	75,263	09	47.01	—	—	5,435	96
1,673	50	0.89	4. Bekleidung desselben	1,388	25	0.87	—	—	285	25
6,008	69	3.18	5. Mietzinse u. Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	5,414	16	3.38	—	—	594	53
39,873	89	21.08	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	28,217	41	17.62	—	—	11,656	48
33,594	11	17.76	7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung . . .	31,140	94	19.45	—	—	2,453	17
3,857	09	2.04	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	3,842	84	2.40	—	—	14	25
11,655	13	6.16	9. Verschiedenes	7,293	70	4.56	—	—	4,361	43
189,160	46	100	Total	160,111	39	100	—	—	29,049	07

Die Ausgaben-Übersicht zeigt eine Verminderung von Fr. 29,049.07 Cts., resultierend hauptsächlich aus der Nichtwiederbesetzung der durch den Tod des Herrn Dampfbootverwalters Kläger vakant gewordenen Stelle, Wegfall der im Jahr 1897 ausgeführten, finanziell unbefriedigend gewesenen Fahrten Zürich-Horgen via beide Ufer, verminderte Leistungen, durchschnittlich geringerm Materialverbrauch, Minderaufwand für Unterhalt der Schiffe, Minderaufwand für Stegreparaturen und Verminderung der Anlandgebühren.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1897					1898				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	111,225	14	0	99	—	98,653	47	1	04	—
Ausgaben	189,160	46	1	69	170.07	160,111	39	1	69	162.29
Rückschlag	— 77,935	32	— 0	70	— 70.07	— 61,457	92	— 0	65	— 62.29

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 Kohlschiffe.

Statistik über den Betrieb der Dampfboote auf dem Zürichsee.

		1897	1898
a. Leistungen der Dampfboote			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	111,887	94,525
und zwar in	Zeitstunden	7,577	6,567
per Zeitzunde durchschnittlich	Kilometer	14.77	14.89
b. Verbrauch an Brennmaterial.			
Holz	Ster	10.000	9.000
Steinkohlen	Tonnen	1,428.250	1,053.550
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	"	1,432.250	1,057.150
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	12.801	11.184
" " " " Zeitzunde	"	189.026	160.979
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	37,217.73	26,166.49
" " " " per Kilometer	Centimes	33.26	27.68
" " " " " Zeitzunde	Franken	4.91	3.98
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen			
" " " " " per Kilometer	Kilogr.	0.039	0.085
" " " " " Zeitzunde	"	0.572	0.497
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	2,028.76	1,556.80
per Kilometer	Centimes	1.81	1.65
" Zeitzunde	"	26.78	23.71
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:			
im ganzen	Franken	33,594.11	31,140.94
per Kilometer	Centimes	30.08	32.94

Wie wir schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten, haben wir dem Verwaltungsrate im März 1898 ein eingehendes Gutachten über den Stand des Dampfbootunternehmens auf dem Zürichsee und über die Frage der Liquidation oder Fortführung desselben vorgelegt. Wir gelangten dabei zu dem Schlusse, dass vom Gesichtspunkte der dermaligen und voraussichtlich künftigen Betriebsergebnisse aus das Unternehmen beförderlich liquidiert werden sollte, dass es sich aber aus andern hier nicht zu wiederholenden Gründen doch empfehlen dürfte, die im Jahre 1898 äuslaufende Konzession wieder wenigstens für ein Jahr oder auch für die ganze übliche Konzessionsdauer (5 Jahre) zu erneuern, letzteres immerhin mit dem Vorbehalte, auf dieselbe auch vor deren Ablauf verzichten und den Dampfbootbetrieb einstellen zu können.

Der Verwaltungsrat hat daraufhin die Direktion ermächtigt, das mittlerweile vorläufig eingereichte Konzessionsgesuch mit dem Vorbehalte zu bestätigen, dass die Nordostbahn sich das Recht wahre, mit dem 1. Oktober 1899 den Betrieb einzustellen, in der Meinung, dass sie sich im Laufe des Monats Juni darüber zu erklären habe, ob sie den Betrieb fortsetzen wolle. Er hat uns ferner beauftragt, ihm bis im Juni 1899 darüber Antrag einzubringen, ob die Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee mit Ende September 1899 einzustellen oder, eventuell mit Subvention der Gemeinden, weiter zu betreiben sei, ferner die Frage zu prüfen, ob und auf welcher Grundlage eine Fusion der drei bestehenden Dampfbootunternehmungen auf dem Zürichsee möglich wäre. Über die Resultate der beiden letztern Anregungen werden wir im folgenden Geschäftsberichte zu referieren haben.

Inzwischen ist der Betrieb weitergeführt worden, und zwar auf der Grundlage des frühern reduzierten Fahrplans, nachdem der in der Sommersaison 1897 angestellte Versuch, mittelst Vermehrung der Längsfahrten insbesondere am rechten Ufer eine Vermehrung des Verkehrs und Erhöhung des Reingewinns zu erzielen, völlig fehlgeschlagen hatte. Sodann haben wir, freilich erst vom 1. September an, die Dampfboottaxen für den Längsverkehr auf den Betrag der entsprechenden Eisenbahntaxen herabgesetzt und auch die Quersahrtstaxen auf den Betrag derjenigen ermässigt, die die Dampfbootgesellschaft Wädenswil erhebt. Endlich haben wir die Eisenbahn-Retourbilette auch auf den auf demselben Ufer verkehrenden Dampfbooten und umgekehrt gültig erklärt, während bisher nur die

Dampfbootbillette in den Eisenbahnzügen gültig waren. Von beiden Massnahmen konnte selbstverständlich eine intensive Wirkung nicht mehr erwartet werden, namentlich von letzterer nicht nach der Beschränkung der Längsfahrten.

Das Resultat ist aus obigen Ziffern ersichtlich. Der Verkehr ist um 15,534 Personen zurückgegangen; die Einnahmen haben sich um 2 Cts. per Person, im ganzen um Fr. 12,571 vermindert. Andererseits sind aber die Betriebsausgaben um den weit grössern Betrag von Fr. 29,049. 07 Cts. reduziert worden, und zwar ohne dass eine wesentliche Reduktion des Postens „Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung“ dabei mitgewirkt hätte. Die Ausgaben pro Fahrkilometer sind auf Fr. 1. 69 Cts. stehen geblieben und demgemäss ist jeder aus dem Fahrplan gefallene Fahrkilometer zu einer Ersparnis in diesem Betrage geworden. Das Endresultat ist ein Defizit von Fr. 61,457, 92 Cts. gegen Fr. 77,935. 32 Cts. im Vorjahre, immer noch ein bedenkliches.

3. Werkstättebetrieb.

Die Hauptreparaturwerkstätte Zürich wurde im Berichtsjahre durch Anbauten sowohl an die Gebäulichkeiten für die Lokomotivreparatur als auch an diejenigen für die Wagenreparatur wesentlich vergrössert. Diese baulichen Erweiterungen, welche bereits Mitte Juni 1898 in Betrieb genommen werden konnten, ermöglichten es, die Arbeiterzahl je nach Bedürfnis erheblich zu vermehren. Thatsächlich erhielt denn auch der Personalbestand der Hauptwerkstätte Zürich im Berichtsjahre einen Zuwachs von 42 Arbeitern.

Mit den vorgenommenen Erweiterungen und einigen baulichen Ergänzungen, deren Ausführung auf das Jahr 1899 verschoben werden musste, wird die Hauptwerkstätte in Stand gesetzt sein, die laufenden Reparaturen des gesamten Rollmaterials der Nordostbahn, sowie die vorgeschriebenen Revisionen von Lokomotiven und Wagen prompt zu besorgen, zumal sie durch die neuen Depotwerkstätten in Zürich und Romanshorn, ferner durch die vorgesehene Anlage einer Schnellreparatur-Einrichtung im Rangierbahnhof Zürich nicht unwesentlich entlastet werden wird. Dazu kommt, dass mit dem Bezug der neuen Lokomotivremise in Zürich der Werkstätte in der verlassenen bisherigen Remise eine grosse Anzahl Arbeitsstellen für Lokomotiv- und Wagenrevisionen angewiesen werden können und dass insbesondere mit der Verlegung des neuen Rohmaterialbahnhofes nach dem Hard und dem Freiwerden des Areals des bisherigen Rohmaterialbahnhofes die Möglichkeit in ergiebigster Weise geboten ist, die Werkstätte-Anlage Zürich an ihrem jetzigen Orte noch mehr zu erweitern, sofern dies überhaupt jemals nötig werden sollte. (Siehe hierüber auch Abschnitt I.)

Im Berichtsjahre ist die neue Lokomotiv-Remise in Romanshorn bezogen worden.

Die Rechnung der Werkstätte zeigt folgendes Ergebnis:

Einnahmen.

Arbeiten und Materialabgaben zu Lasten		
des Eisenbahnbetriebes		Fr. 1,258,227. 61 Cts.
des Dampfbootbetriebes:		
a) auf dem Bodensee	Fr. 91,976. 46 Cts.	
b) auf dem Zürichsee	„ 35,368. 73 „	„ 127,345. 19 „
des Bau-Kontos Nordostbahn		„ 62,544. 19 „
des Erneuerungsfonds		„ 30,214. 11 „
von andern Rechnungsstellen der Nordostbahn		„ 18,777. 66 „
von fremden Verwaltungen und Privaten		„ 145,074. 05 „
		<hr/>
	Total der Einnahmen	Fr. 1,642,182. 81 Cts.

Übertrag Total der Einnahmen Fr. 1,642,182. 81 Cts.

Ausgaben.

Besoldungen, Unterhalt der technischen Einrichtungen, Beleuchtung, Heizung, Assekuranz etc.	Fr.	244,075. 93 Cts.
Arbeiten auf Eisenbahnbetriebs-Konto	"	962,318. 37 "
Arbeiten auf Dampfbootbetrieb:		
a) auf dem Bodensee	Fr.	69,219. 83 Cts.
b) auf dem Zürichsee	"	26,252. 44 "
	"	95,472. 27 "
Arbeiten auf Bau-Konto Nordostbahn	"	25,816. 35 "
Arbeiten für andere Rechnungssteller der Nordostbahn	"	52,811. 03 "
Arbeiten auf Erneuerungsfonds	"	1,884. 94 "
Anschaffung von Reservestücken und für unvollendete Arbeiten	"	257,466. 38 "
		Total der Ausgaben
	"	1,639,845. 27 "
	Fr.	Einnahmen-Überschuss 2,337. 54 Cts.

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

In dem Einnahmen-Posten des Eisenbahnbetriebes von Fr. 1,258,227. 61 Cts. figurirt der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 1,249,169. 24 Cts., und zwar:

Die Lokomotiven	(inkl. Fr. 102,063. 83 Cts. Ersatzstücke)	mit Fr. 669,317. 13 Cts.
" Personenwagen	(" " 14,667. 31 " ")	" " 263,364. 62 "
" Gepäck- und Güterwagen	(" " 43,998. 55 " ")	" " 316,487. 49 "
		Total Fr. 1,249,169. 24 Cts.

In der Hauptwerkstätte wurden im Berichtsjahre 157 Lokomotiven, 2488 Personenwagen, 206 Gepäckwagen und 6107 Güterwagen repariert und revidiert. Der durchschnittliche Reparaturstand des gesamten Rollmaterials betrug bei den Lokomotiven 7,37 0/0, bei den Personenwagen 5,8 0/0, bei den Gepäck- und Güterwagen 3,3 0/0. Ausserdem beschäftigten sich die Filial-Werkstätte Romanshorn, sowie die Depot-Werkstätten Winterthur und Brugg im Berichtsjahre mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalt der im Dienste stehenden Lokomotiven. In der Wagenwerkstätte Romanshorn gelangten 33 Personenwagen, 8 Gepäckwagen und 846 Güterwagen zur Revision.

Von den wichtigern laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. An Lokomotiven: Abdrehen der Bandagen von 349 Paar Trieb-, 235 Paar Tender- und 61 Paar Laufrädern, sowie Reparatur von 1037 Stück Lokomotiv- und 723 Stück Tendertragfedern.
2. An Personenwagen: Abdrehen und Auswechseln von 208 Paar Bandagen, Anstreichen von 68 Stück Wagen und 130 Wagendächern, Überziehen von 17 Wagendächern, Umpolstern und Überziehen von 1061 Sitzplätzen, Überziehen von 681 Rückenpolstern sowie Reparatur von 150 Stück Tragfedern.
3. An Gepäck- und Güterwagen: Reparatur von Kontrollapparaten, Auswechseln und Abdrehen von 400 Paar Bandagen, Anstreichen von 8 Gepäck- und 97 Güterwagen, Anstreichen von 359 Wagendächern, Überziehen von 39 Wagendächern und Reparatur von 446 Stück Tragfedern.

Von den für den Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee ausgeführten Arbeiten im Betrage von Fr. 91,976. 46 Cts. sind im speziellen hervorzuheben: Die im Jahre 1897 begonnene und im Berichtsjahre vollendete Hauptreparatur des Dampfbootes „Säntis“, deren Gesamtkosten Fr. 23,950. — Cts. betragen, von denen Fr. 6,402. 86 Cts. auf das Jahr 1897 und Fr. 17,547. 14 Cts. auf das Jahr 1898 entfallen; ferner die Hauptreparatur des Trajektkahnes A mit Fr. 26,419. 83 Cts., wovon indes der 10 0/0 des Inventarwertes des Schiffes übersteigende Betrag mit Fr. 20,057. 83 Cts. auf Erneuerungsfonds gebucht wurde und endlich die noch unvollendete Hauptreparatur des Trajektkahnes B mit Fr. 12,409. 69 Cts.

Als ausserordentliche Arbeiten zu Lasten des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee sind die Reparaturen der Landungsstege mit Fr. 4,010. 05 Cts. hervorzuheben.

Die Arbeiten auf Bau-Konto im Betrage von Fr. 62,544. 19 Cts spezifizieren sich folgendermassen:

1. Arbeiten für den Bau der neuen Lokomotiv-Remisen in Zürich und Romanshorn, Montieren von Transmissionen etc.	Fr.	3,413. 96 Cts.
2. Ausrüstung von neuen Lokomotiven etc.	„	20,637. 16 „
3. Herstellung von Lampen, Desinfektionskübeln für Personenwagen, Ausrüsten der Krankenwagen 1901—1904 mit Dampfheizungen und Westinghousebremsen, Anfertigung von Notsignalen für 70 Personenwagen, Vergrösserung der Heizfläche in 65 Personenwagen	„	21,185. 65 „
4. Ausrüsten von Gepäckwagen mit Westinghousebremsen, Closets u. s. w.	„	3,871. 11 „
5. Herstellung von Rollwagen, Werkzeugen und Ausrüstungsgegenständen der Werkstätten, sowie der neuen Lokomotiv-Remisen	„	10,020. 81 „
6. Ausführung von Detailarbeiten für Unter- und Oberbau, Brücken, Gebäude, Telegraphen-Leitungen, Läutewerke u. s. w.	„	3,415. 50 „
Total	Fr.	<u>62,544. 19 Cts.</u>

Die Arbeiten und Lieferungen auf Konto Erneuerungsfonds von Fr. 30,214. 11 repartieren sich folgendermassen:

1. Ersetzen einer Feuerbüchse, 2004 Siederöhren, 4 Dampfzylindern, 134 Bandagen für Trieb-, 80 für Tender- und 46 für Laufräder, 2 Triebachsen	Fr.	42,910. 90 Cts.
2. Ersetzen von 37 Bandagen für Personenwagen	„	1,865. 41 „
3. Ersetzen von 71 Bandagen für Gepäck- und Güterwagen	„	3,582. 43 „
4. Hauptreparatur des neuen Schiebebühne im Bahnhof Zürich	„	490. 26 „
5. Umbau der Krankenwagen D 1902 und 1903 auf grösseren Radstand	„	1,654. 39 „
6. Anfertigung von 26 Steinschrauben für Drehscheiben in Romanshorn	„	42. 34 „
	Fr.	<u>50,545. 73 Cts.</u>
Abzüglich der Erlöse an Altmaterial	„	20,331. 62 „
Total	Fr.	<u>30,214. 11 Cts.</u>

In den Arbeiten zu Lasten anderer Rechnungssteller der Nordostbahn im Betrage von Fr. 18,777. 66 Cts. figurieren:

1. Arbeiten auf Konto Material-Rechnung des Bahn-Oberingenieurs	Fr.	3,992. 04 Cts.
2. Diejenigen auf Material-Konto (Material-Verwaltung)	"	3,739. 16 "
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte, für den Bau des Promenaden- deckes samt Glaswand am Dampfboot „Säntis“ auf dem Bodensee	"	10,653. 83 "
4. Arbeiten auf diverse Konti	"	392. 63 "
	Total	<u>Fr. 18,777. 66 Cts.</u>

Der letzte Einnahmeposten von Fr. 145,074. 05 Cts. zu Lasten von eigenen Verwaltungs-
zweigen, fremden Verwaltungen und Privaten besteht aus folgenden Ansätzen:

1. Vergütungen des Bahn-Oberingenieurs für den Unterhalt der Bahnanlagen, Telegraphenleitungen, Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Signale, Ein- friedigungen, Materialtransportwagen, Ergänzung und Unterhalt des Bahn- Inventars	Fr.	29,716. 98 Cts.
2. Ergänzung und Unterhalt des Stations-Inventars	"	19,174. 37 "
3. Unterhalt des Inventars der Hauptmagazin-Verwaltung	"	411. 63 "
4. Beiträge von fremden Verwaltungen und Privaten an den Unterhalt des Roll- materials und der Schiffe der Nordostbahn, etc.	"	4,280. 21 "
5. Vergütungen von fremden Verwaltungen und Privaten für gelieferte Arbeiten	"	8,996. 16 "
6. Erlös aus Abgangsmaterialien	"	82,494. 70 "
	Total	<u>Fr. 145,074. 05 Cts.</u>

Der Arbeiterstand, einschl. Chefmonteur und Vorarbeiter, stellte sich Ende 1898 gegenüber 1897
wie folgt:

	1897	1898
Hauptwerkstätte Zürich	530	572
Filialwerkstätte Romanshorn	87	98
Dépôt Winterthur	16	16
Dépôt Brugg	10	11
Schiffswerfte Wollishofen	20	14
Total:	<u>663</u>	<u>711</u>

4. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind 10 Entgleisungen, 8 auf Stationen und 2 auf offener Bahn, sowie 8 Zusammen-
stösse auf Stationen vorgekommen, wobei 3 Reisende und 4 Bahnangestellte verletzt wurden. Infolge anderweitiger
Vorfälle wurden auf der Bahn 21 Personen getötet und 176 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 1 Reisenden,
15 Bahnangestellte und 5 Drittpersonen, die Verletzungen 7 Reisende, 162 Bahnangestellte, 2 Postbeamte und
5 Drittpersonen. Ferner sind noch 8 auf Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1898 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. 20,980,000. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar	„ 54,225,000. — „
	<hr/>
	Fr. 75,205,000. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen und Transportgüter auf dem Bodensee	„ 360,000. — „
---	----------------

c) Versicherung der Passagiere und im Dienst befindlichen Postangestellten auf den Zürich- und Bodensee-Dampfbooten auf Ableben durch Unfall

	„ 1,100,000. — „
--	------------------

Total	<hr/>
	Fr. 76,665,000. — Cts.

Überdies besteht zur Ausgleichung der Folgen von Personen-Unfällen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, der per Ende 1898 laut Rechnung einen Aktivsaldo erzeugt von Fr. 1,084,024. 51 Cts.

Der Brandkataster unter lit. a 1 ist durch Zuwachs der in Romanshorn erstellten neuen Lokomotivremise, der Hallen-Einbauten im Hauptbahnhof Zürich, der Perronhallen und Güterschuppenbaute in Altstetten, sowie des neuen Stationsgebäudes in Wollishofen um Fr. 319,840. — Cts. gestiegen. Ebenso hat die Versicherungssumme unter lit. a 2 infolge Vermehrung des Transportmaterials und zweier Nachtragsversicherungen für Getreide und Güter in Romanshorn eine Erhöhung von Fr. 3,000,000. — Cts. gegenüber dem Vorjahr erfahren.

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	25	6	31	28	3	31
Vorstand des Rechnungsrevisorats und Buchhaltungsbureau, Buchhalter und Gehülfen	18	6	24	19	7	26
Hauptkassier und Gehülfen	3	1	4	3	—	3
Vorstand des Rechts- und Reklamationsbureau und Gehülfen	5	—	5	5	—	5
Vorstand des Personentarifbureau und Gehülfen	4	1	5	4	1	5
Kommerzieller Inspektor und Gehülfen (Gütertarifbureau)	11	2	13	11	1	12
Vorstand der Betriebskontrolle einschl. statistisches Bureau und Gehülfen	75	21	96	83	14	97
Telegrapheninspektor und Gehülfen	6	—	6	7	1	8
Hauptmagazinverwalter und Bureaugehülfen	9	1	10	10	—	10
Magaziniere, Schaffner und Arbeiter der Hauptmagazin-Verwaltung	6	84	90	7	73	80
Abwärts der Centralverwaltung	6	1	7	5	1	6
	175	123	298	189	101	290

II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Bahnoberingenieur und Adjunkte	4	—	4	4	—	4
Ingenieure, Architekt, Assistenten und Geometer etc.	16	2	18	18	2	20
Kassabureau, Kanzlei und Abwärts des Oberingenieurs	10	4	14	12	2	14
Brückenaufseher, Brücken- und Stellwerkmonteuere, Beleuchtungskontrolleur und Gehülfe	8	3	11	8	6	14
Sektionsingenieure	6	—	6	6	—	6
Bahnmeister, Telegraphenaufseher und Aspiranten	45	19	64	45	17	62
Bahn- und Hilfsbahnwärter	351	—	351	351	—	351
Barrierenwärter und Barrierenwärterinnen	120	—	120	123	—	123
Strassenwärter	1	—	1	1	—	1
Bahnarbeiter	—	656	656	—	810	810
Baumaterialverwalter, Vorstand der Bauwerkstätte, Werkführer und Bureaugehülfen	14	5	19	17	2	19
Vorarbeiter und Arbeiter der Bauwerkstätte	3	169	172	3	184	187
	578	858	1436	588	1023	1611

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Betriebschef und Adjunkte	5	—	5	5	—	5
Sekretär, Kanzlei und Abwart des Betriebschefs	17	5	22	17	5	22
Vorstand der Centralwagenkontrolle und Gehülfen	21	7	28	22	3	25
Bahnbezirks-Vorstände	15	—	15	15	—	15
Adjunkte und Inspektionsgehülfen	14	1	15	13	—	13
Stationsvorstände	146	—	146	158	—	158
Einnehmer	40	—	40	38	—	38
Gepäckexpedienten	20	1	21	20	—	20
Stationsgehülfen, Telegraphisten und Wagenkontrolleure	211	21	232	213	23	236

Übertrag

1897			1898		
Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
5	—	5	5	—	5
1	—	1	1	—	1
1	—	1	1	—	1
25	6	31	28	3	31
18	6	24	19	7	26
3	1	4	3	—	3
5	—	5	5	—	5
4	1	5	4	1	5
11	2	13	11	1	12
75	21	96	83	14	97
6	—	6	7	1	8
9	1	10	10	—	10
6	84	90	7	73	80
6	1	7	5	1	6
175	123	298	189	101	290
4	—	4	4	—	4
16	2	18	18	2	20
10	4	14	12	2	14
8	3	11	8	6	14
6	—	6	6	—	6
45	19	64	45	17	62
351	—	351	351	—	351
120	—	120	123	—	123
1	—	1	1	—	1
—	656	656	—	810	810
14	5	19	17	2	19
3	169	172	3	184	187
578	858	1436	588	1023	1611
5	—	5	5	—	5
17	5	22	17	5	22
21	7	28	22	3	25
15	—	15	15	—	15
14	1	15	13	—	13
146	—	146	158	—	158
40	—	40	38	—	38
20	1	21	20	—	20
211	21	232	213	23	236
489	35	524	501	31	532

	1897			1898		
	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Übertrag	489	35	524	501	31	532
Portiers, Hausknechte und Putzerinnen	22	5	27	22	6	28
Gepäckträger	29	26	55	28	37	65
Nachtwächter	12	6	18	12	6	18
Lampisten und Dampfheizer etc.	3	5	8	3	6	9
Rangierleiter	55	—	55	74	—	74
Wagenwärter	138	78	216	138	62	200
Billettucker	5	—	5	5	—	5
Billettsortiererinnen	—	7	7	—	9	9
Wärtervorstände	36	1	37	25	—	25
Weichen- und Hilfswweichenwärter	503	68	571	520	52	572
Güterverwalter in Zürich und dessen Bureau	3	—	3	3	—	3
Güterexpedienten und Gehülfen	180	23	203	191	18	209
Lagerhausverwalter und Gehülfen in Zürich und Romanshorn	11	3	14	10	5	15
Güterschaffner	38	—	38	41	—	41
Schriftenbesorger, Frachtenbezüger und Camionneure, sowie Portiers und Ausläufer	42	12	54	46	13	59
Güterverlader	—	563	563	—	531	531
Oberzugführer	3	—	3	3	—	3
Zugführer	104	—	104	116	—	116
Kondukteure	235	5	240	230	6	236
Bremser	197	2	199	205	1	206
	2105	839	2944	2173	783	2956
IV. Fahrdienst und Werkstätten.						
Betriebs-Maschinenmeister und Adjunkt	2	—	2	2	—	2
Konstrukteure, Zeichner, Bureaubeamte und Abwart	14	6	20	14	7	21
Depotchefs und deren Gehülfen	9	1	10	10	1	11
Lokomotivkontrolleure	2	—	2	2	—	2
Lokomotivführer	167	—	167	179	—	179
Lokomotivheizer	193	84	277	209	57	266
Wagenvisiteure	29	10	39	34	10	44
Wagenmeister und Gehülfen	3	—	3	3	—	3
Zugskontrolleur	1	—	1	1	—	1
Lokomotivputzer	—	98	98	—	116	116
Remisenarbeiter, Nachheizer und Drehscheibenwärter	—	29	29	—	31	31
Wagenschmierer, Lampisten und Wagenreiniger	4	69	73	1	67	68
	424	297	721	455	289	744
Maschinenmeister für den Werkstätdienst und Ingenieure	4	—	4	4	—	4
Werkführer, Konstrukteure und Bureaubeamte	18	—	18	18	—	18
Chefmonteur und Vorarbeiter	2	22	24	2	28	30
Portier und Abwart	2	—	2	2	—	2
Werkstättearbeiter	—	639	639	—	681	681
	26	661	687	26	709	735
	450	958	1408	481	998	1479

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

I. Zürichsee.

Verwalter und Buchhalter	1	—	1	1	—	1
Kapitäne	4	—	4	4	—	4
Steuermänner und Untersteuermänner	6	—	6	6	—	6
Einzüger und Matrosen	7	—	7	7	—	7
Maschinisten und Heizer	5	1	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	7	—	7	6	—	6
Schleppschifführer und Matrosen	25	—	25	24	—	24
Hülfsmatrosen und Tagelöhner	—	15	15	—	14	14
Maschinisten und Heizer	15	—	15	15	—	15

Rekapitulation.

A. Bahnbetriebs-Personal.

I. Allgemeine Verwaltung	175	123	298	189	101	290
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	578	858	1436	588	1023	1611
III. Expeditions- und Zugdienst	2105	839	2944	2173	783	2956
IV. Fahrdienst und Werkstätten	450	958	1408	481	998	1479
Total	3308	2778	6086	3431	2905	6336

Hienach kommen auf einen am Jahresschluss betriebenen Kilometer
Bahnlänge (809 Km.):

1897	7.52	Angestellte.
1898	7.88	idem

B. Dampfschiffahrts-Personal

87	16	103	85	15	100	
Gesamt-Total	3395	2794	6189	3516	2920	6436

	1897			1898		
	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
I. Zürichsee.						
Verwalter und Buchhalter	1	—	1	1	—	1
Kapitäne	4	—	4	4	—	4
Steuermänner und Untersteuermänner	6	—	6	6	—	6
Einzüger und Matrosen	7	—	7	7	—	7
Maschinisten und Heizer	5	1	6	5	1	6
Anbinder	7	—	7	7	—	7
	30	1	31	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	7	—	7	6	—	6
Schleppschifführer und Matrosen	25	—	25	24	—	24
Hülfsmatrosen und Tagelöhner	—	15	15	—	14	14
Maschinisten und Heizer	15	—	15	15	—	15
	57	15	72	55	14	69
	87	16	103	85	15	100
Rekapitulation.						
A. Bahnbetriebs-Personal.						
I. Allgemeine Verwaltung	175	123	298	189	101	290
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	578	858	1436	588	1023	1611
III. Expeditions- und Zugdienst	2105	839	2944	2173	783	2956
IV. Fahrdienst und Werkstätten	450	958	1408	481	998	1479
Total	3308	2778	6086	3431	2905	6336
B. Dampfschiffahrts-Personal	87	16	103	85	15	100
Gesamt-Total	3395	2794	6189	3516	2920	6436

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Das in nachstehender Tabelle aufgeführte Defizit und Deckungskapital der Pensions- und Hilfskasse per Ende 1898 ergibt sich wie folgt:

a) Defizit auf Grund der versicherungstechnischen Bilanz.

Bestand zu Ende 1897	Fr. 2,130,267. 10 Cts.
ab: Verminderung im Jahr 1898 durch den ausserordentlichen Zuschuss der Bahngesellschaft als IX. Amortisationsrate	„ 170,115. — „
Restiert am 31. Dezember 1897	<u>Fr. 1,960,152. 10 Cts.</u>

b) Deckungskapital.

Bestand zu Ende 1897	Fr. 9,447,733. 16 Cts.
Hiezu kamen im Berichtsjahr:	
1. für Verzinsung des Defizits per Ende 1897 zu $3\frac{3}{4}$ 0/0	Fr. 79,885. — Cts.
2. an ordentlichen Einnahmen	„ 1,049,127. 05 „
3. Vermehrung für nicht verfallene Aktivzinse	„ 4,610. 73 „
	<u>Fr. 1,133,622. 78 Cts.</u>
abzüglich die Jahresausgaben von 1898	„ 547,310. 95 „
	„ 586,311. 83 „
Sonach Bestand per 31. Dezember 1898	<u>Fr. 10,034,044. 99 Cts.</u>

I. Jahresrechnung pro 1898.	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.
Einnahmen.								
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder	—	—	4,578	45	—	—	4,578	45
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	57,390	45	—	—	—	—	57,390	45
c) Regelmässige Beiträge	316,148	75	36,935	91	24,143	—	377,227	66
d) Nachzahlungen	3,711	61	—	—	—	—	3,711	61
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	377,250	81	—	—	—	—	377,250	81
b) Ausserordentliche Beiträge	258,214	95	—	—	—	—	258,214	95
c) Sonstige Zuwendungen	1,440	—	—	—	—	—	1,440	—
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	277,251	31	2,872	85	1,047	70	281,171	86
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen Bussen etc.	4,742	87	828	85	191	50	5,763	22
d) Geschenke und Verschiedenes	2,976	30	241	50	108	50	3,326	30
	1,299,127	05	45,457	56	25,490	70	1,370,075	31
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	360,510	62	37,793	99	24,466	47	422,771	08
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	158,412	65	720	—	—	—	159,132	65
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	3,500	—	—	—	—	—	3,500	—
2. Abgangsentschädigungen an aus- tretende Mitglieder	23,768	73	2,786	—	—	—	26,554	73
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs- kosten etc.)	1,118	95	—	—	325	30	1,444	25
	547,310	95	41,299	99	24,791	77	613,402	71
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1898	751,816	10	4,157	57	698	93	756,672	60
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1897	7,245,332	74	77,093	31	33,993	49	7,356,419	54
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1899	7,997,148	84	81,250	88	34,692	42	8,113,092	14
Zahl der Mitglieder	3,333		1,767		1,054		6,154	
Zahl der Unterstützungsfälle	766		697		562		2,025	

		a.		b.		c.		T o t a l	
		Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		Krankenkasse für die Bahnarbeiter			
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
II. Bilanz auf 31. Dezember 1898.									
Aktiven.									
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:									
a) Schuldbriefe		4,516,800	—	5,000	—	—	—	4,521,800	—
b) Diverse Obligationen		1,965,500	—	14,000	—	13,000	—	1,992,500	—
c) Nordostbahn-Obligationen		1,225,500	—	61,500	—	20,000	—	1,307,000	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft		289,348	84	750	88	—	—	290,099	72
3. Nicht verfallene Aktivzinse		76,744	05	—	—	—	—	76,744	05
4. Sonstige Guthaben		—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften		—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo		—	—	—	—	1,692	42	1,692	42
7. Defizit		1,960,152	10	—	—	—	—	1,960,152	10
		10,034,044	99	81,250	88	34,692	42	10,149,988	29
Passiven.									
1. Schulden		—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse		—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital		10,034,044	99	—	—	—	—	10,034,044	99
4. Reserven		—	—	81,250	88	34,692	42	115,943	30
		10,034,044	99	81,250	88	34,692	42	10,149,988	29

Auf den Ausgaben der vorstehend aufgeführten Krankenkassen ergeben sich pro 1898 folgende Durchschnittsziffern:

	Krankenkasse der Güter- und Werk- stättearbeiter	Krankenkasse für die Bahnarbeiter
Zahl der Unterstützungsfälle	697	562
„ „ Krankentage im Total	15,998 ³ / ₄	9,906.5
Krankentage pro Unterstützten im Durchschnitt	22,95	17,63
Krankengelder „ „ „ „	Fr. 31.63	Fr. 25.44
Heilungskosten „ „ „ „	„ 22.30	„ 18.10
Krankengelder und Heilungskosten per Unterstützten und Tag im Durch- schnitt	— 2.35	— 2.47

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Der Wertschriftenbestand dieser Stiftung blieb im Berichtsjahr unverändert und es wurde der Zinsertrag aus den das Stiftungskapital bildenden 30 Stück 3 $\frac{1}{2}$ 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. 241. 50 Cts. zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter;
	„ 108. 50 „ zu gunsten derjenigen der Bahnarbeiter des Bahnoberingenieurs;
„ 350. — „	als Jahreszins von Fr. 10,000. — Cts. Kapital.
<u>Total</u>	<u>Fr. 1,050. — Cts.</u>

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo am 31. Dezember 1897		Fr. 77,625. 85 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1898 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 15,889. 55 Cts.	
Die Ausgaben betragen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 28,639. 15 „	
	Verminderung	„ 12,749. 60 „
Bestand am 31. Dezember 1898: in Wertpapieren	Fr. 61,500. — Cts.	
	in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 3,376. 25 „
		<u>Fr. 64,876. 25 Cts.</u>

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1897 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 115,015. 96 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1898 hinzu	Fr. 30,371. 45 Cts.	
Die Ausgaben betragen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 29,782. 21 „	
	Vermehrung	„ 589. 24 „
Bestand am 31. Dezember 1898:		
in Wertpapieren	Fr. 113,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Schuld an die Nordostbahn	„ 953. 28 „	
in Barschaft in Handen der Rechnungsteller	„ 3,058. 48 „	
		<u>Fr. 115,605. 20 Cts.</u>

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kauttionen der Beamten und Angestellten, sowie der Güterarbeiter per 31. Dezember 1898:

	Kauttionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern		Fr.	Cts.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
A. Bestand der Kauttionen.						
a) In bar	64,876	25	115,605	20	180,481	45
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	66,500	—	—	—	66,500	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	2,844,000	—	—	—	2,844,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	137,500	—	—	—	137,500	—
Summe	3,112,876	25	115,605	20	3,228,481	45
B. Anlage der Kauttionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkauttionen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	66,500	—	—	—	66,500	—
3. Kauttionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	113,500	—	113,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	3,376	25	2,105	20	5,481	45
c) Bürgschaften	2,981,500	—	—	—	2,981,500	—
Summe	3,112,876	25	115,605	20	3,228,481	45

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

Im Anschlusse an die vorjährigen Erweiterungs- bzw. Umbauten sind im Berichtsjahre die nachstehenden Arbeiten ausgeführt worden:

1. Anlage eines Stirnperrons durch Abschneidung sämtlicher Geleise der Einsteighalle bis auf die Höhe des Wartsaales III. Klasse unter Asphaltierung des freigewordenen Hallenraumes, sowie auch sämtlicher Personen- und Gepäckperrons.

In dem durch das Abtrennen der Geleise freigewordenen Hallenraume errichteten wir einen circa 5 m hohen, hölzernen, oben offenen Einbau für die gesamte Gepäckexpedition. Derselbe wurde so plaziert, dass der Stirnperron zwischen der Baute und den Geleisen 20 m Breite erhielt, zu beiden Seiten genügend breiter Cirkulationsraum und auch oben bis zur Ostwand der Halle ein grosser Platz verblieben.

Das bisherige Gepäckbureau, vor welchem der grosse Kopfperron liegt, wurde zum Hauptausgang aus dem Gebäude umgewandelt.

Um dabei ein Aufeinanderstossen der ankommenden Reisenden mit den abreisenden Personen zu verhüten, wurden die Billetausgaben aus der Vorhalle des Aufnahmsgebäudes entfernt und in besondern Pavillons am Kopfe der Einsteighalle in den beiden Ostecken der letztern untergebracht unter gleichzeitiger Anordnung des Einganges in den Bahnhof für Abreisende auf der Ostseite des Bahnhofgebäudes.

Diese Umwandlung des Bahnhofes in einen richtigen Kopfbahnhof hat sich ausgezeichnet bewährt.

2. Verlegung der unmittelbar vor der Einsteighalle bestandenen Wagenschiebebühne hart an das rechte Sihlufer und Erstellung einer neuen Wagenschiebebühne auf dem linken Sihlufer.

Letztere wurde in Verhältnissen konstruiert, welche den Transport auch von langen, mehr als zweiachsigen Wagen ermöglichen sollen.

3. Erstellung einer neuen Lokomotivremise mit 42 Betriebs- und 7 Reparaturständen, sowie Zubehörden.

Diese Baute ist als Teil des Gesamtprojektes eines Lokomotivdepots des Hauptbahnhofes Zürich anzusehen, wie es der generelle Umbauplan der Nordostbahn für den Bahnhof Zürich vom 4. Februar 1895 vorsah.

Allerdings sollte diese Teilanlage des Lokomotivdepots in der ersten Bauperiode des Bahnhofumbaus gemäss ursprünglicher Absicht bloss 36 Betriebsstände erhalten. Es war aber ratsam, sofort auf 42 Stände zu gehen. Das zur Ausführung angenommene Teilprojekt weist für die Remisenanlage die rechteckige Grundrissform auf, die durch eine gedeckte Schiebepühne in zwei Teile geteilt wird. Zu der eigentlichen Remisehalle kommen zwei symmetrisch angeordnete Anbauten, enthaltend:

- a) im Souterrain: Heizanlagen und Magazine;
- b) im Erdgeschoss: Klein-Reparaturwerkstätte und übrige Dienstlokale samt Badeeinrichtungen und Aborten;
- c) im Stockwerk: Wasserstationsanlagen und Schlafstellen für Maschinenpersonal, ein Bureau und eine Wohnung.

Zu der Remisenanlage gehören die nötigen Zufahrtsgeleise und eine Drehscheibe von 16 m Durchmesser für Lokomotiven.

Die Genehmigung dieses umschriebenen Projektes für die Lokomotivremise durch die Bundesbehörde erfolgte am 18. März 1898, jedoch mit dem Vorbehalt, dass bezüglich der Höhenlage der Remise auf die Möglichkeit der spätern Umgestaltung des Bahnhofes in einen Hochbahnhof Bedacht genommen werden müsse. Diese Bedingung verursachte indessen keine Schwierigkeiten.

Sofort nach erhaltener Kenntnis von der Gutheissung des Remisenprojektes wurde mit den Arbeiten für die Bauausführung begonnen. Dieselben vermochten aber im Berichtsjahre nicht mehr zu Ende gebracht zu werden.

Mit der Fertigstellung und dem Bezuge dieser neuen Depotanlage haben sämtliche Umbauten und Erweiterungen, welche unter der sogenannten ersten Bauperiode verstanden waren, ihren Abschluss erreicht. Nach den ursprünglichen Intentionen betreffend das successive Vorgehen beim Um- und Ausbau des Bahnhofes, welche in der Aufstellung eines, drei abgegrenzte Bauperioden darstellenden Arbeitsprogrammes ihren Ausdruck fanden, hätte mit der erwähnten Erledigung der ersten Serie der Erweiterungs- und Umbauten eine längere Pause eintreten und alsdann nach Bedürfnis zu der Inangriffnahme der Bauarbeiten der zweiten, sowie schliesslich der dritten Bauperiode geschritten werden sollen. Es ist aber zu beachten, dass jenes Bauprogramm vor fünf Jahren, d. h. zu einer Zeit aufgestellt wurde, als die ganz überraschend grosse jährliche Bevölkerungszunahme der Stadt

Zürich an eine Verdoppelung der Einwohnerzahl binnen einem Jahrzehnt und Hand in Hand damit an eine überwältigende Bahnverkehrszunahme glauben machte. Unter diesem Eindruck sah man sich gedrängt, auch für die Umgestaltung des Bahnhofes Zürich nur ins grosse gehende Verhältnisse in Betracht zu ziehen und das Umbauprojekt demgemäss auszuarbeiten. Unter den zuerst auszuführenden Teil des letztern wurden alle Bauten subsumiert, welche erforderlich waren, dem gesamten eingeengten Betriebsdienst im Bahnhof Zürich genügenden Raum und die gewünschte Erleichterung zu schaffen und zwar unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Einführung neuer Linien in den Bahnhof, bzw. des durch diese sich ergebenden vermehrten Zugverkehrs. So erfolgte die Eliminierung der alten Güterbahnhofanlage und die Anlage eines ganz neuen Güterbahnhofes an seiner jetzigen Stelle, die grosse Vermehrung der Geleiseanlagen für die Ein- und Ausfahrt der Züge unter gleichzeitiger Verlegung der Einfahrt der Aarauerlinie und der linksufrigen Zürichseebahn, ferner die Änderung und Ergänzung der Perronanlagen im Personenbahnhof etc.

Die zweite Bauperiode verzeichnete als Hauptwerke die Entfernung der Reparaturwerkstätten aus dem Bahnhofe und die Verlegung des Rohmaterialbahnhofes; die dritte Bauperiode endlich den Umbau des Aufnahmsgebäudes und die Erweiterung des Rangierbahnhofes.

Allein, sobald als die platzversperrenden alten Güterschuppen gewichen, die Geleise im Personenbahnhofe vermehrt waren, der Eilgutdienst in die bequem gelegenen und gut zugänglichen, geräumigen und noch erweiterungsfähigen Lokalitäten im früheren Lagerhause verlegt und der neue Güterbahnhof in Betrieb genommen war, zeigte sich zweierlei:

1. dass infolge der bereits ausgeführten Umbauten, die sich sofort sehr gut bewährten, sich ein weit grösserer Verkehr jeder Art in bester Ordnung und jeder wünschbaren Sicherheit abwickeln lasse als vorher selbst erwartet wurde, ja dass die Abwandlung eines um das Doppelte gesteigerten Personenverkehrs bei der neuen Geleise- und Perronlage im Personenbahnhof keine Schwierigkeit mehr verursachen könne, sofern nur in Anpassung an jene Anlagen diejenigen Änderungen im Aufnahmsgebäude noch vorgenommen werden, welche wir, wie oben erwähnt, alsdann ausführten;

2. dass nach diesen Erfahrungen das Bauprogramm der zweiten und dritten Periode gewisse Modifikationen und Reduktionen erleiden dürfe, um so mehr, als die Vermutung der stetig und rapid weiter fortschreitenden Bevölkerungszunahme Zürichs sich durchaus nicht bewahrheitete.

Genannte Modifikationen beschlagen auch die ursprünglich ins Auge gefasste Verlegung der Reparaturwerkstätten, welche nicht mehr erforderlich ist (wie in Abschnitt I und IV E 3 dieses Berichtes ausgeführt ist), und den Ausbau des Aufnahmsgebäudes.

Nach dem für diesen letztern Ausbau der Bundesbehörde am 12. November 1897 vorgelegten Projekte fehlt zu den vorgenommenen Änderungen in der Hauptsache bloss noch die Verlegung des Wartsaales und der Restauration III. Klasse auf die Nordseite der Halle gegenüber dem jetzigen Wartsaal II. Klasse und in Korrespondenz mit der Billetausgabe III. Klasse. Sodann wäre die Bahnpost längs der Museumsstrasse in geeigneten Räumlichkeiten unterzubringen.

Die Bewilligung zur Ausführung dieser Bauten ist uns von der Bundesbehörde noch nicht erteilt worden.

Wenn wir aber einerseits eine Beschränkung des ursprünglichen Bauprogrammes für thunlich und gerechtfertigt erachteten, konnten wir anderseits die Notwendigkeit doch nicht übersehen, im Anschlusse an die vollzogenen Bauten und um den Ausbau des neuen Bahnhofes für alle Betriebszweige zu vollenden und zu einem abgeschlossenen Ganzen zu erheben, noch zwei Erweiterungswerke durchzuführen, welche die Anforderungen des Verkehrs ohnehin als dringend bezeugten.

Es sind dies:

1. Die Verlegung des Rohmaterialbahnhofes auf das in westlicher Richtung an den neuen Güterbahnhof anschliessende Terrain.

Das Hauptmotiv für diese Änderung war das sich immer fühlbarer machende Erfordernis, den Rohmaterialienbahnhof von den Betriebsgeleisen unabhängig zu machen und ihn zum Zwecke einer rationellen Güterverkehrsabwicklung in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Güterbahnhof zu bringen. Die neue Rohmaterialbahnhofanlage vermochte bis zum Ende des Berichtsjahres zur Betriebsübergabe fertiggestellt zu werden.

2. Den Umbau und die Erweiterung des Rangierbahnhofes.

Auch diese Baute wurde im Berichtsjahre in der Hauptsache vollendet, und zwar in etwas grösserer Ausdehnung, als in der ersten Bauperiode vorgesehen war, um auch hier den Bedürfnissen des Betriebes für eine längere Zukunft vollauf genügen zu können.

Mit diesen Erweiterungen und Umbauten und den (zur Zeit noch ausstehenden) Reständerungen und -Ergänzungen im Aufnahmsgebäude sollte die Umgestaltung und der Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich als für absehbare Zeit abgeschlossen betrachtet werden dürfen, indem die geschaffenen Anlagen erfahrungsgemäss wohlgeeignet erscheinen, den Verkehr einer Bevölkerung, die mehr als doppelt so gross wäre wie diejenige der heutigen Stadt Zürich, leicht aufzunehmen und zu bewältigen.

b) Übrige Objekte.

Im Bahnhofe Romanshorn wurde die neue Lokomotivremise mit 9 Ständen, Werkstättenanbau und Unterkunftslokalen vollendet und sind die erforderlichen Zufahrtsgeleise erstellt und soweit nötig in die centrale Signal-Weichenstellung und Verriegelung einbezogen worden. In dem von Zürich nach Romanshorn versetzten Lager- und Transitschuppen wurden 2 hydraulische Aufzüge angebracht, die Zufahrtsgeleise zu diesen Schuppen ergänzt, sowie 2 Drehscheiben von 5,0 m Durchmesser eingelegt.

Infolge des zunehmenden Güterverkehrs auf der Station Kemptthal, welche Zunahme namentlich durch die Fabrik von Maggis Nahrungsmitteln hervorgerufen wurde, erwiesen sich die Geleiseanlagen nicht mehr ausreichend und mussten weitere Aufstell- und Verladegeleise erstellt werden.

Auf der Station Dietlikon wurde, um die Wartlokale und die Dienstwohnung geräumiger zu gestalten, das Aufnahmsgebäude durch An- und Aufbauten vergrössert.

Für die Erweiterung der Station Oerlikon ist dem Eisenbahndepartement von der zürcherischen Regierung ein post festum auf Veranlassung des dortigen Gemeinderates von Herrn Ingenieur Isaak ausgearbeitetes Projekt für Tieferlegung der Station als Gegenprojekt gegen das unsrige vorgelegt worden. Wir haben gegen dieses Projekt, das ganz unbrauchbar ist, in entschiedener Weise Einspruch erhoben.

Im Bahnhof Schaffhausen wurde die centrale Stellung und Verriegelung der Weichen und Signale gänzlich vollendet.

An der Linie Neuhausen-Schaffhausen ist für den bisher à niveau über die Bahn führenden Fusswegübergang bei *km* 55,283 ein gewölbter Durchlass erstellt worden.

Auf der Station Hettlingen wurde das Aufnahmsgebäude durch Aufbau und Anbau vergrössert, um die Dienstlokale und die Wohnung zu erweitern. Die Kostenverrechnung erfolgt pro 1899.

Auf der Station Schlieren wurde für den Anschluss eines Verbindungsgeleises zur städtischen Gasfabrik und die Abwicklung des dadurch herbeigeführten vermehrten Güterverkehrs die Geleiseanlage entsprechend erweitert. Auch diese Kostenverrechnung wird pro 1899 vollzogen.

Im Bahnhof Turgi wurde ein zweiter Güterschuppen unter Verwendung des Abbruchmaterials des frühern Güterschuppens der Station Altstetten errichtet, sowie die Beschaffung eines grösseren Verladeplatzes mit entsprechenden Geleiseanlagen im Angriff genommen.

Die Erweiterung der Station Zürich-Wollishofen wurde nahezu vollendet. An Stelle des bisherigen, nunmehr etwas versetzten und ganz als Güterschuppen verwendeten Stationsgebäudes erhielt die Station aus dem Abbruchmaterial des alten Aufnahmsgebäudes in Zug ein passendes grösseres Aufnahmsgebäude.

Im Bahnhof Zug wurde ein neues Verladegeleise erstellt und das Ausziehgeleise verlängert.

Ebenso erhielt die Station Zürich-Tiefenbrunnen neue Verladegeleise und einen weiteren Verladeplatz, ferner sind auf

Station Mellingen der Verladeplatz und die Geleiseanlagen erweitert und ist daselbst eine Schiebebühne erstellt worden.

Hinsichtlich der übrigen Bauten wird auf Beilage 6 zu der Jahresrechnung verwiesen.

2. Bau neuer Linien.

a) Allgemeines.

Auf den beiden im Jahre 1897 eröffneten neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen waren noch Arbeiten, teils zur Konsolidierung von Rutschterrain, teils infolge verspäteter Schätzungs- oder bundesgerichtlicher Entscheide für Wegerstellungen und Strassenkorrekturen erforderlich, wodurch das technische Personal hauptsächlich auf dem 3. Lose der Linie Thalweil-Zug und auf dem 4. Lose der Linie Eglisau-Schaffhausen, länger als vorauszusehen gewesen, in Anspruch genommen wurde. Als natürliche Folge dieser Verhältnisse ergab sich auch eine Verzögerung der Abrechnungen für die Unterbauarbeiten, so dass jene erst Ende des Berichtjahres fertiggestellt werden konnten.

Der technische Personalbestand wurde durch den Austritt von 8 Ingenieuren, 2 Architekten, 1 Geometer, 2 Zeichnern und 1 Aufseher bis Ende 1898 auf 3 Ingenieure, 1 Architekten, 1 Geometer und 1 Schreiber herabgesetzt.

b) Rechtsufrige Zürichseebahn.

Grosse Schwierigkeiten und zahlreiche Verhandlungen verursachten diejenigen Fälle der Abrechnung der Landerwerbung, wo von den Eigentümern für Minderbedarf an Land Geld an die Bahngesellschaft zurückbezahlt werden musste. Einige derartige Fälle waren am Ende des Berichtsjahres noch nicht erledigt.

Der Abrechnungsprozess mit der Bauunternehmung Lerat & Cie., die Unterbauarbeiten von Los 2 betreffend, schwebt noch vor Bundesgericht. Der Schriftwechsel (Replik und Duplik) ist beendet; dagegen steht die Expertenwahl noch aus.

c) Thalweil-Zug.

Die Mehrzahl der pendenten Expropriationsprozesse hat ihre Erledigung gefunden. Die Katasteraufnahmen für den neuen Situationsplan der Linie entsprechend der Bauausführung sind im Berichtsjahre beendet worden; dagegen konnten die Aufnahmen nicht alle verarbeitet werden, weshalb die Originalkatasterpläne noch nicht für alle Gemeinden vollendet sind. Die Berechnung der Grunderwerbung nach Bauausführung für die Abrechnung mit den einzelnen Privaten ist im Gange. Die im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten Entwässerungen in der Materialgrube Lauried bei Zug nebst Kanalisation und Wegerstellung sind im Dezember beendet worden; ferner ist in der Gemeinde Horgen für die Eggkorporation ein neuer Weg erstellt und die

Spätwegkorrektur ausgeführt worden, wozu die Bahngesellschaft durch Entscheid der Schatzungskommission verpflichtet worden war.

Über die Differenzen bei der Abrechnung der Unterbauarbeiten des 2. Loses vermochte nach langen Verhandlungen mit der Baufirma F. Lusser & Cie. schliesslich eine Verständigung abgeschlossen und der drohende Prozess vermieden zu werden.

Die Unternehmung des 1. Loses, P. Jardini, beendigte die Prüfung der aufgestellten Abrechnung erst zu Ende des Berichtsjahres und hat seither, d. h. Anfangs März 1899, Nachforderungen im Betrage von Fr. 187,954. 45 Rp. gestellt, welche aber grösstenteils unbegründet sind.

Bezüglich des 3. Loses war die Prüfung der aufgestellten Abrechnung durch die Unternehmer Herren Gebrüder Messing Ende des Berichtsjahres noch nicht beendigt und eine Äusserung von letztern noch nicht eingegangen.

Die Abnahme der Strassen und Wege von Seite des Kantons Zürich, der Gemeinde Oberrieden und der Korporation Zug hat stattgefunden; dagegen steht sie von den andern Gemeinden und der Regierung von Zug noch aus.

d) Etzweilen-Schaffhausen.

Die Abrechnung für Grunderwerbungen wurde für sämtliche Gemeinden der Linie (inklusive Bahnhof Schaffhausen) beendigt. Im Güterbahnhof Schaffhausen sind die ehemals Meisterschen und Kummerschen Häuser (Essigfabrik), ferner das ehemals Ragatzsche Häuschen beim englischen Hof daselbst abgebrochen worden.

e) Eglisau-Schaffhausen.

Im Streite wegen der oberhalb der Scheibengasse in Neuhausen vorgekommenen Rutschungen und der deshalb von der Gemeinde Neuhausen und der Aluminiumfabrik daselbst gestellten Forderungen ist im Berichtsjahr erst ein Entscheid der eidgenössischen Schatzungskommission ergangen, gegen welchen jedoch, weil die Bahnunternehmung zu stark belastend, an das Bundesgericht rekurriert wurde. Eine Entscheidung des letztern in Sachen ist noch nicht erfolgt.

Auch auf dieser Linie sind die neuen Katasteraufnahmen durchgeführt worden, dagegen die Plananfertigungen für einzelne Gemeinden noch nicht völlig beendigt. Für die badischen Gemeinden Lottstetten, Jestetten und Altenburg wurde die Abrechnung der Grunderwerbungen Ende des Jahres vollendet, für die schweizerischen Gemeinden an der Linie steht sie noch aus.

Nach Erstellung der Entwässerungs- und Konsolidierungsbauten im Rutschgebiete oberhalb der Scheibengasse in Neuhausen sind die dortigen Terrainbewegungen vollständig zur Ruhe gekommen.

Über die Unterbauarbeiten von Los 2 und 3 wurde mit den Unternehmern Rossi und Ruesch und über diejenigen von Los 4 mit den Unternehmern Jamoretti und Mina abgerechnet. Es fehlt somit nur noch die Abrechnung mit den Herren Probst, Chappuis und Wolf, Unternehmer des 1. Unterbau-Loses, mit welchen bisher über die vorhandenen Differenzen eine gütliche Vereinbarung nicht erzielt werden konnte.

Die Abnahme der Wege in der Gemeinde Neuhausen, die auf der ganzen Linie Ende 1897 allein noch nicht erfolgt war, hat seither ebenfalls stattgefunden.

VI. Direktion.

Die mit Ende 1898 in Austritt gekommenen Herren Birchmeier, Brack und Mezger wurden durch Beschluss des Verwaltungsrates vom 24. Januar auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren als Mitglieder der Direktion wiedergewählt. Durch späteren Beschluss sodann wurde Herr Birchmeier als Präsident und Herr Frölich als Vice-Präsident der Direktion auf eine neue mit Ende Juni 1900 ablaufende Amtsdauer bestätigt.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 87 Sitzungen und fasste 2815 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Mit Bezug auf die Zahl der Direktionsgeschäfte ist zu bemerken, dass das Hauptregister im Berichtsjahre 42,561 (Prinzipal-) Nummern enthält gegenüber 45,355 im Vorjahre.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1898 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 31. Mai 1899.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

Der Präsident:

Birchmeier.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

umfassend das Jahr 1898.

- 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 1898, nebst Beilage.
-

Beilagen:

1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
 2. Rechnung über die Reserve für Oberbaurerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.
 3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
 4. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.
 5. Rechnungen über die Nebengeschäfte:
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
 6. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet (Beilage zu den Rechnungen III und IV).
-

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Ertrag des Personentransportes			11,063,069	45		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck	849,375	48				
2. Von Tieren	404,972	78				
3. Von Gütern	13,895,761	18	15,150,109	44	26,213,178	89
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)						
<i>a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken</i>	393,127	89				
<i>b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.</i>	176,616	98				
<i>c) Für Rollmaterial</i>	631,433	89	1,201,178	76		
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.						
<i>a) Werkstätte</i>	2,337	54				
<i>b) Material-Verwaltung</i>	17,433	32				
<i>c) Materialrechnung des Bahn-Oberingenieurs</i>	21,300	-				
<i>d) Privattelegraphendienst</i>	1,744	37	42,815	23		
3. Sonstige Einnahmen.						
<i>a) Entschädigung für die Bahnpostwagen</i>	21,748	96				
<i>b) Verschiedenes</i>	7,353	76	29,102	72	1,273,096	71
Summe der Einnahmen					27,486,275	60

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1898.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal.						
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)	110,900	85				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur	88,145	80				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse	80,462	40				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux	16,577	60				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)	66,408	24				
6. Betriebskontrolle und Statistisches Bureau	196,301	43				
7. Telegraphen-Inspektion	19,428	04				
8. Abwartpersonal der Centralverwaltung	14,239	95	592,464	31		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	65,398	64				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	14,975	47				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	4,401	84				
4. Verschiedenes	21,003	91	105,779	86	698,244	17
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
A. Personal.						
1. Bureau des Bahn-Oberingenieurs	149,609	24				
2. Sektionsingenieure und deren Gehülfen	37,711	69				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter	128,825	13				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter	704,945	30				
5. $\frac{1}{8}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 1,012,711. 71 Cts.	337,570	57				
6. Bekleidungskosten	37,315	61	1,395,977	54		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>						
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)	433,137	94				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)	490,968	23				
Übertrag	924,106	17	1,395,977	54	698,244	17

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	924,106	17	1,395,977	54	698,244	17
3. Hochbau	156,930	97				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Foundation)	26,793	96				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.	88,852	14				
6. Räumung von Schnee und Eis	18,532	12	1,215,215	36		
<i>b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)</i>						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	318,122	58				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	461,145	06				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	117,160	22	896,427	86		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	13,156	01				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	5,969	01				
3. Beleuchtung der Bahn	6,669	15				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	66,449	07				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden	248	50				
6. Verschiedenes	2,822	47	95,314	21	3,602,934	97
III. Expeditions- und Zugsdienst.						
A. Personal.						
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle	139,788	49				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:						
<i>a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontroleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter</i>	1,138,960	21				
<i>b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter</i>	468,154	67				
<i>c) Billetdrucker und Billetsortiererinnen</i>	20,694	95				
<i>d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 1,012,711.71 Cts.</i>	675,141	14				
<i>e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter</i>	1,503,681	16				
Übertrag	3,946,420	62			4,301,179	14

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	3,946,420	62			4,301,179	14
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Köndukteure und Bremser)	1,384,762	70				
4. Bekleidungskosten	108,387	73	5,439,571	05		
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billette, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	246,436	22				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	373,003	58				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal	60,344	98				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	10,037	96				
5. Camionnage und Plombage	9,699	96				
6. Verschiedenes	8,714	69	708,237	39	6,147,808	44
IV. Fahrdienst.						
A. Personal.						
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters	60,048	10				
2. Depotchefs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	1,627,066	63				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)	286,305	—				
4. Bekleidungskosten	6,716	74	1,980,136	47		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.						
a) Lokomotiven.						
1. Brennmaterial	2,389,206	54				
2. Schmiermaterial	88,819	39				
3. Beleuchtungsmaterial	14,745	01				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand	110,008	26	2,602,779	20		
b) Wagen.						
1. Beheizungsmaterial	73,567	81				
2. Schmiermaterial	5,610	60				
Übertrag	79,178	41	4,582,915	67	10,448,987	58

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag	79,178	41	4,582,915	67	10,448.987	58
3. Beleuchtungsmaterial	16,088	91				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	7,067	38	102,334	70		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
<i>a) Unterhalt.</i>						
1. Lokomotiven und Tender	690,845	21				
2. Personenwagen	293,828	41				
3. Gepäck- und Güterwagen	326,878	29	1,311,551	91		
<i>b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)</i>						
1. Lokomotiven und Tender	67,885	12				
2. Personenwagen	20,003	65				
3. Gepäck- und Güterwagen	10,213	58	98,102	35		
D Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	7,870	26				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale	13,705	71				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	17,282	06				
4. Verschiedenes	1,273	67	40,131	70	6,135,036	33
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	189,363	72				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)	3,633	15				
3. Für Rollmaterial	1,204,966	16	1,397,963	03		
B. Verlust an Hilfsgeschäften						
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	6,389	43				
2. Feuerversicherungen	56,642	43				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:						
Betriebsausgaben Fr. 117,343. 95						
Verwendungen aus der „Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung“ 1,685. 05	119,029	—				
Übertrag	182,060	86	1,397,963	03	16,584.023	91

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1898.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	182,060	86	1,397,963	03	16,584,023	91
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	37,338	34				
5. Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen	—	—				
6. Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühr)	235,213	09				
7. Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse. Unterstützungen und Geschenke	398,508	74				
8. Verschiedenes	19,915	99	873,037	02	2,271,000	05
Total der Ausgaben					18,855,023	96
Hievon ab:						
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzenbergbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein					2,301,780	49
Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung					16,553,243	47

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1897			4,264,195	98		
Hiezu:						
Zuwendung aus der „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1898			400,000	—		
Hievon ab:			4,664,195	98		
5 1/2 % Jahresdividende pro 1897 von Fr. 80,000,000.— Aktienkapital, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1898			4,400,000	—	264,195	98
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	27,486,275	60				
Betriebsausgaben	16,553,243	47	10,933,032	13		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bötzbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein)	838,049	62				
b. Aargauische Südbahn	317,600	65				
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten, Defizit	— 12,112	56	1,143,537	71		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien			93,494	53		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien			—	—		
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee			79,679	49		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds	1,032,167	56				
b. Reserve für Oberbauerneuerung Altstetten-Zug-Luzern	56,297	52				
c. Versicherungsfonds	92,016	88	1,180,481	96		
8. Zuwendungen aus der „Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“			230,364	78		
9. Betriebs-Subventionen.						
Für die Linie Etzweilen-Schaffhausen			39,375	—		
Übertrag			13,699,965	60	264,195	98

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc.	30,423	43				
Hiezu:						
Emissionskosten des 4 0/0 Anleihe von 15 Millionen Franken d. d. 1. Juni 1898	11,527	38	41,950	81		
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.						
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 62,512,500 zu 3 1/2 0/0						Fr. 2,187,937. 50
" 92,000,000 " 4 0/0						" 3,680,000. —
" 1,837,500 " 4 1/2 0/0						" 82,687. 50
<u>Fr. 156,350,000</u>			5,950,625			
b. Anleihen ohne Hypothek:						
Fr. 15,000,000 à 4 0/0 v. 1. Mai bis 31. Dez. 1898 Fr. 400,000. —						
abzüglich: Marchzinse auf den nach dem 1. Mai 1898 geleisteten Einzahlungen			315,198	20		
" — 84,801. 80						
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehem. Nationalbahn Fr. 3,000,000 zu 4 0/0			120,000			
d. Subventionsdarleihen:						
Fr. 1,282,000 unverzinslich						Fr. —. —
" 540,000 zu 2 0/0						" 10,800. —
" 330,000 } zu 2 0/0 v. 1. Januar—15. Febr. 1898						" 825. —
" " } " 2 1/2 0/0 v. 16. Febr.—31. Dez. 1898						" 7,218. 75
" 6,330,000 zu 2 1/2 0/0						" 158,250. —
" 2,000,000 " 3 0/0						" 60,000. —
" 2,000,000 " 3 1/4 0/0						" 65,000. —
" 450,000 " 4 1/2 0/0						" 20,250. —
<u>Fr. 12,932,000</u>						Fr. 322,343. 75
Hiezu:						
Marchzinse zu 2 1/2 0/0 vom 1. Januar bis 1. März 1898 auf Fr. 1,000,000 Kapitalrückzahlung an den Kanton Glarus			326,510	40	6,712,333	60
" 4,166. 65						
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee, Rückschlag					62,307	92
4. Verwendungen zu Amortisationen u. Abschreibungen.						
a. Abschreibung am Konto „Zu amortisierende Verwendungen“	700,000					
b. Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten pro 1898						Fr. 79,885. —
c. Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1898 zur Amortisation des Defizits			250,000			
" 170,115. —						
Übertrag .	950,000		6,816,592	33		

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
Übertrag .			13,699,965	60	264,195	98
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 1897 für die Strecke Aarau-Wöschnau	10,812	70				
<i>c.</i> Zahlung der Schweiz. Südostbahn für Führung der Züge 123/126 Richtersweil-Ziegelbrücke pro 1892/93, gemäss bundesgerichtlichem Urteil vom 16. November 1898	2,500	—				
<i>d.</i> Ertrag des Liegenschaftenkonto der Nordostbahn pro 1898	48,065	71				
<i>e.</i> Rückübertrag der Reserve von 1897 bezüglich der Vertragsrevision mit der Sihlthalbahn	5,500	—	98,878	41	13,798,844	01
Summe .					14,063,039	99

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1898.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
	Übertrag .	950,000	—	6,816,592	33		
<i>d. Abschreibungen am Baukonto:</i>							
I. Gemäss Verlangen des Schweiz. Bundesrates anlässlich Genehmigung der Jahresrechnungen pro 1897:							
	Bisheriges Netz	Fr. 9,847. 29					
Neue Linien:							
	1. Reduktion der Bauzinse für die Linien Thalweil-Zug u. Eglisau-Schaffhausen, vorbehältlich bundesgerichtl. Rekursentscheides	Fr. 224,602. 16					
	2. Diverses	15,794. 85					
		„ 240,397. 01					
		Fr. 250,244. 30					
II. Abschreibung von beseitigten Bauobjekten pro 1898, abzüglich Erlös für gewonnenes Material							
		„ 44,694. 97		294,939	27	1,244,939	27
5. Einlagen in die Spezialfonds.							
<i>a. Erneuerungsfonds.</i>							
	Jahreseinlage pro 1898, gemäss § 6 der Gesellschaftsstatuten	Fr. 1,050,000. —					
	Provisorische Mehreinlage pro 1898, inkl. Ergänzungseinlage für frühere Jahre, gemäss Beschluss des Schweiz. Bundesrates vom 16. Febr. 1899, vorbehältlich bundesgerichtl. Rekursentscheides	„ 885,000. —					
		Fr. 1,935,000. —					
	Zuwendung des Liquidationssaldo der Reserve für Oberbauerneuerung Altstetten-Zug-Luzern per 31. Dezember 1898	„ 1,062. 26		1,936,062	26		
	<i>b. Versicherungsfonds</i>			100,000	—	2,036,062	26
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.							
<i>a. Kosten für die Durchführung des Rekurses gegen den Bund betr. Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages .</i>							
				18,000	—		
<i>b. Kostenbeitrag an die Jura-Simplonbahn für Führung der Nachtzüge vom 15. Oktober 1886 bis 31. Mai 1889, gemäss bundesgerichtlichem Urteil vom 17. November 1898, inkl. Verzugszinse</i>							
				104,152	35		
<i>c. Subventionierung des Organs „Die Schweizerbahnen“:</i>							
	Rembours der Rate pro 1897 an den „Fonds z. Förderung spezieller Eisenbahninteressen“ Fr. 10,000. —						
	I. Rate pro 1898	„ 10,000. —		20,000	—		
<i>d) Subvention an die Kosten der Trace-Studien für eine Engadin-Orientbahn, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1898</i>							
				75,000	—	217,152	35
7. Zur Verfügung der Aktionäre							
						10,314,746	21
						3,748,293	78
	Summe .					14,063,039	99

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	28,229	08	15,018	81	.	.	.	.	÷ 13,210	27
B. Verzinsung des Baukapitals	12,606	56	53	39	.	.	.	.	÷ 12,553	17
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	350	45	.	.	350	45		
2. Entschädigungen	110,610	32	68,204	—	.	.	42,406	32		
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	—	—	1,079	70	.	.	1,079	70		
4. Vermarktung	—	—	2,365	40	.	.	2,365	40		
5. Verschiedenes	—	—	125	40	.	.	125	40	÷ 38,485	37
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	51,661	32	53,143	59	1,482	27				
b. Tunnel	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	284,827	31	359,895	60	75,068	29				
d. Beschotterung	—	—	13,128	20	13,128	20				
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	—	—	11,456	05	11,456	05				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	101,134	81		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	1,015	62	19,695	41	18,679	79				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	1,086	06	32,506	71	31,420	65				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	32,599	55	139,861	42	107,261	87				
d. Legen des Oberbaues	473	30	12,233	23	11,759	93				
e. Verschiedenes	—	—	291	29	291	29	169,413	53		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	50,742	47	143,362	92	92,620	45				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—	84,711	35	84,711	35				
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser-Beschaffung	799	63	27,220	38	26,420	75				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	57	75	5,333	65	5,275	90				
f. Wärterhäuser	3,471	95	43,639	02	40,167	07				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	80	05	1,413	73	1,333	68				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	250,529	20		
Übertrag	578,260	97	1,035,089	70	.	.	521,077	54	÷ 64,248	81

Netz und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn 1898.

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	578,260	97	1,035,089	70	.	.	521,077	54	÷ 64,248	81
4. Telegraph, Signale und Verschie- denes.										
a. Telegraphenleitungen	—	—	1,994	84	1,994	84				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei- tungen	10,908	27	78,827	89	67,919	62				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	9	—	41	30		32	30			
d. Einfriedigung und Barrieren	1,861	70	23,168	30	21,306	60				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
							91,253	36	612,330	90
	591,039	94	1,139,122	03	.	.	.	.	548,082	09
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender	49,103	14	9,655	74	.	.	÷ 39,447	40		
2. Personenwagen	14,599	—	466,270	11	.	.	451,671	11		
3. Gepäck- und Güterwagen	10,373	40	742,400	06	.	.	732,026	66		
	74,075	54	1,218,325	91	.	.	.	.	1,144,250	37
III. Mobiliar und Gerätschaften.										
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	1,002	47	.	.	1,002	47		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter- haltungsdienst	282	90	3,083	49	.	.	2,800	59		
3. Für den Stationsdienst	20	72	5,340	90	.	.	5,320	18		
4. Für den Transportdienst	—	—	2,077	90	.	.	2,077	90		
5. Für die Werkstätten	—	—	8,118	33	.	.	8,118	33		
6. Telegraphenapparate	—	—	—	—	.	.	—	—		
	303	62	19,623	09	.	.	.	.	19,319	47
	665,419	10	2,377,071	03	.	.	.	.	1,711,651	93
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	—	—	18,444	96	.	.	18,444	96		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	1,924	70	2,178	25	.	.	253	55		
C. Imprägnieranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	1,924	70	20,623	21	.	.	.	.	18,698	51
	667,343	80	2,397,694	24	.	.	.	.
Total der Netto-Ausgaben . . . . .					.	.	.	.	1,730,350	44

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	224	83			322	—		
2. Bureaustkosten	—	—			—	—		
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	—	—			—	—		
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	—	—			—	—		
5. Allgemeine Rechtskosten	5,000	—			—	—		
6. Verschiedenes	—	—			—	—	322	—
			5,224	83				
B. Verzinsung des Baukapitals.								
1. Aktienkapital	—	—			—	—		
2. Obligationen	—	—			—	—		
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	÷ 110	46			—	—		
			÷ 110	46				
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	542	65			29	80		
2. Entschädigungen	10,730	75			÷ 1,023	—		
3. Schatzungs- und Gerichtskosten	2,274	70			—	—		
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	4,510	41			5,002	51		
5. Verschiedenes	992	10			56	70	4,066	01
			19,050	61				
D. Bahnbau.								
1. Unterbau.								
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	440	65			—	—		
b. Tunnels	—	—			—	—		
c. Brücken und Durchlässe	6,430	64			—	—		
d. Beschotterung	135	92			—	—		
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	1,967	25			—	—		
f. Fluss- und Uferbauten	—	—			—	—		
g. Verschiedenes	—	—			—	—		
			8,974	46				
2. Oberbau.								
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	÷ 334	94			—	—		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	903	51			—	—		
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	2,177	88			—	—		
d. Legen des Oberbaues	558	95			÷ 246	70		
e. Verschiedenes	—	—			—	—	÷ 246	70
			3,305	40				
Übertrag			36,444	84			4,141	31

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1898.

Thalweil - Zug.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
38,346	66			20,447	81			.	.	59,341	30		
÷ 1,229	65			1,430	95			.	.	201	30		
÷ 2,126	52			÷ 1,269	48			.	.	÷ 3,396	—		
3,278	83			2,345	86			.	.	5,624	69		
—	—			—	—			.	.	5,000	—		
43	50	38,312	82	4	70	22,959	84	.	.	48	20	66,819	49
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—			—	—			.	.	—	—		
÷ 177,774	90	÷ 177,774	90	÷ 52,475	47	÷ 52,475	47	.	.	÷ 230,360	83	÷ 230,360	83
2,845	55			707	45			.	.	4,125	45		
212,320	70			87,816	19			.	.	309,844	64		
8,714	35			2,115	75			.	.	13,104	80		
7,790	93			6,056	05			.	.	23,359	90		
57	90	231,729	43	136	96	96,832	40	.	.	1,243	66	351,678	45
103,754	78			80,723	25			184,918	68				
18,488	84			1,858	50			20,347	34				
70,033	45			25,708	75			102,172	84				
15,188	75			2,146	27			17,470	94				
10,984	86			17,975	28			30,927	39				
3,952	32			14,685	75			18,638	07				
45	—	222,448	—	15	40	143,113	20	60	40	374,535	66		
11,248	77			÷ 3,025	90			7,887	93				
22,598	02			÷ 9,931	29			13,570	24				
17,129	22			÷ 3,153	17			16,153	93				
7,261	05			÷ 4,816	78			2,756	52				
92	70			—	—			92	70				
		58,329	76			÷ 20,927	14			40,461	32		
		373,045	11			189,502	83			414,996	98	188,137	11

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichsee- bahn.				Etzweilen-Schaffhausen.			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	36,444	84	.	.	4,141	31
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.								
<i>a.</i> Verwaltungsgebäude	—	—			—	—		
<i>b.</i> Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	—	—			—	—		
<i>c.</i> Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—			—	—		
<i>d.</i> Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	—	—			—	—		
<i>e.</i> Hebevorrichtungen und Brückenwagen	—	—			—	—		
<i>f.</i> Wärterhäuser	1,445	01			—	—		
<i>g.</i> Beleuchtungseinrichtungen und Gasleitungen	220	—			—	—		
<i>h.</i> Verschiedenes	—	—			—	—		
			1,665	01			—	—
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.								
<i>a.</i> Telegraphenleitungen	—	—			—	—		
<i>b.</i> Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen	÷ 358	02			—	—		
<i>c.</i> Orientierungs- und Ordnungszeichen	23	80			—	—		
<i>d.</i> Einfriedigung und Barrieren	2,162	62			—	—		
<i>e.</i> Verschiedenes	—	—			—	—		
			1,828	40			—	—
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	÷ 61	18			—	—		
3. Für den Stationsdienst	—	—			—	—		
4. Für den Transportdienst	—	—			—	—		
5. Für die Werkstätten	—	—			—	—		
6. Telegraphenapparate	—	—			—	—		
			÷ 61	18			—	—
Total der Ausgaben			39,877	07			4,141	31

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1898.

Thalweil - Zug.		Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL			
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	373,045	11	.	.	189,502	83	.	.	414,996	98	188,137	11
—	—			—	—			—	—				
98,759	56			35,728	12			131,487	68				
8,496	82			—	—			8,496	82				
4,253	75			9,399	73			13,653	48				
3,066	95			—	—			3,066	95				
17,143	22			10,553	—			29,141	23				
1,825	50			—	—			2,045	50				
225	15	133,770	95	—	—	55,680	85	225	15	191,116	81		
679	36			÷ 461	25			218	11				
3,933	05			÷ 793	84			2,781	19				
793	04			423	70			1,240	54				
21,486	95			22,897	01			46,546	58				
—	—	26,892	40	—	—	22,065	62	—	—	50,786	42	656,900	21
247	27			123	66			.	.	370	93	845,037	32
824	23			508	01			.	.	1,332	24		
—	—	1,071	50	142,426	—	143,057	67	.	.	142,426	—	144,129	17
—	—			—	—			.	.	—	—		
2,383	06			153	49			.	.	2,475	37		
750	57			101	35			.	.	851	92		
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—			—	—			.	.	—	—		
1,546	70			—	—			.	.	1,546	70	4,873	99
		4,680	33			254	84						
.	.	539,460	29	.	.	410,561	81	.	.	.	.	994,040	48

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Kapitaleinzahlungen.						
Einzahlungen auf konsolidierte Anleihen.						
4 0/0 Anleihen von 15 Millionen Franken d. d. 1. Juni 1898, ohne Hypothek auf das Nordostbahnnetz . . . . .	.	.	.	.	15,000,000	—
II. Zuwendungen aus dem Baukonto.						
Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Übertragung der Verwendungen für die per Ende 1897 unvollendet gebliebenen und pro 1898 zur definitiven Verbuchung gelangten Bauten auf die Baurechnung . . . . .	.	.	.	.	398,440	74
III. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.						
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“:						
XV. Amortisationsquote für das Jahr 1898 . . . . .	.	.	700,000	—		
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
a) Abschreibungen vom Baukonto pro 1897, gemäss Beschluss des Schweiz. Bundesrates, anlässlich Genehmigung der Jahresrechnungen pro 1897.						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:						
1. Bisheriges Netz	9,847	29				
2. Rechtsufrige Zürichseebahn . Fr. 250. —						
3. Thalweil-Zug „ 182,788. 81						
4. Eglisau-Schaffhausen „ 57,358. 20	240,397	01				
b) Abschreibungen für beseitigte Objekte im Jahr 1898.	250,244	30				
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:						
1. Bisheriges Netz Fr. 37,336. 82						
2. Rechtsufrige Zürichseebahn „ 3,438. 19						
3. Thalweil-Zug „ 3,919. 96	44,694	97	294,939	27		
3. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“			108	03	995,047	30
IV. Erlöse und Rückerstattungen.						
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“ (bisheriges Netz):						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	543,855	83				
II. Rollmaterial	74,075	54				
III. Mobiliar und Gerätschaften	303	62	618,234	99		
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:						
Dampf- und Schlepptoote auf dem Zürichsee			1,924	70	620,159	69
					17,013,647	73
					10,009,577	22
V. Passivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1899 (vide Ausweis neben)					27,023,224	95
Summe						

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1898.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Passivsaldo-Vortrag vom Jahr 1897 . . . . .	.	.	.	.	18,475,663	80
II. Kapitalrückzahlungen.						
Rückzahlung des Subventions-Darlehens für die Linie Glarus-Lintthal, 1. Rate per 1. März 1898	.	.	.	.	1,000,000	—
III. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1898:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	1,139,122	03				
II. Rollmaterial	1,218,325	91				
III. Mobiliar und Gerätschaften	19,623	09	2,377,071	03		
2. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1898: (ausschliesslich der Abschreibungen sub Ziffer III. 2. Einnehmenseite)						
Rechtsufrige Zürichseebahn	43,565	26				
Etzweilen-Schaffhausen	4,141	31				
Thalweil-Zug	726,169	06				
Eglisau-Schaffhausen	467,920	01	1,241,795	64		
3. Unvollendete Bauobjekte:						
Bauausgaben pro 1898 . . . . .	.	.	3,568,434	03	7,187,300	70
IV. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn:						
41. Kapitaleinzahlung d. Nordostbahn, Wert 15. Mai 1898	.	.	22,000	—		
42. idem , 20. Dez. 1898	.	.	20,000	—	42,000	—
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Brutto-Ausgaben f. Dampf- u. Schleppboote auf dem Bodensee	.	.	18,444	96		
Brutto-Ausgaben f. Dampf- u. Schleppboote auf dem Zürichsee	.	.	2,178	25	20,623	21
VI. Zu amortisierende Verwendungen.						
Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Nachtrag für Bauleitung und Verzinsung auf abgeschriebenen Bauobjekten pro 1897 . . . . .	.	.	10,632	44		
Abschreibung von Brückenkonstruktionen pro 1898 . . . . .	.	.	287,004	80	297,637	24
Ausweis über den nebenstehenden Passiv-Saldo per 31. Dezember 1898.						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben	4,381,144	75				
b) Wertschriften	1,208,726	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften	1,248,066	64				
d) Materialvorräte	3,218,954	28				
e) Diverse Debitoren	74,965	50	10,131,857	17		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	4,501,433	95				
b) Spezialfonds	11,643,729	04				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	247,977	62				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	3,748,293	78	20,141,434	39		
Summe wie neben . . . . .	.	.	10,009,577	22		
Summe . . . . .	.	.	.	.	27,023,224	95

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	139,927,001	89				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1898, lt. Rechnung	548,082	09	140,475,083	98		
2. Rollmaterial.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	29,441,071	43				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1898, lt. Rechnung	1,144,250	37	30,585,321	80		
3. Mobiliar und Gerätschaften.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	2,389,966	42				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1898, lt. Rechnung	19,319	47	2,409,285	89	173,469,691	67
B. Neue Linien.						
1. Rechtsufrige Zürichseebahn.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	20,590,733	56				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1898, lt. Rechnung	39,877	07	20,630,610	63		
2. Linie Dielsdorf-Niederweningen.						
Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	883,424	68		
3. Linie Etzweilen-Schaffhausen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	4,708,604	60				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1898, lt. Rechnung	4,141	31	4,712,745	91		
4. Linie Thalweil-Zug.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	12,536,477	57				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1898, lt. Rechnung	539,460	29	13,075,937	86		
5. Linie Eglisau-Schaffhausen.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	5,843,335	13				
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1898, lt. Rechnung	410,561	81	6,253,896	94	45,556,616	02
C. Unvollendete Bauobjekte.						
a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz	15,735,136	36			219,026,307	69
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1898, lt. Rechnung	3,568,434	03	19,303,570	39	18,905,021	62
ab: Übertragungen auf den Baukonto etc. . . . .	.	.	398,548	77	237,931,329	31
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
1. Bötzbeargbahn und Linie Koblenz-Stein.						
a. Bötzbeargbahn:						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	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	6,013,000	—	14,610,000	—		
Betrag der geleisteten Einzahlungen im Jahr 1898, lt. Rechnung	42,000	—	6,055,000	—		
3. Linie Wohlen-Bremgarten.						
Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . . .	.	.	500,000	—	21,165,000	—
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	259,096,329	31

Gesellschaft auf 31. Dezember 1898.

		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% Anleihen von 15 Millionen Franken d. d. 1. Juni 1898, ohne Hypothek auf das Nordostbahnnetz							
				15,000,000	—		
C. 4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn.							
	Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883			3,000,000	—		
D. Subventionsdarleihen.							
1.	Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Lintthal, verzinslich zu 2 1/2% bzw. 4 1/2%	2,650,000	—				
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 1/4%: Betrag der Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz	2,000,000	—				
5.	Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaffhausen, unverzinslich während 10 Jahren: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	1,125,000	—				
6.	Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen, verzinslich zu 3%: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	2,000,000	—	12,932,000	—	187,282,000	—
	Übertrag					267,282,000	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Debitoren.						
Übertrag					259,096,329	31
III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn).						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	1,699,944	24				
b. Betrag der Ausgaben im Jahr 1898, laut Rechnung	18,444	96	1,718,389	20		
2. Dampfboote auf d. Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen).						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	604,860	36				
b. ab: Betrag der Nettoausgaben im Jahr 1898, laut Rechnung	253	55	605,113	91		
3. Imprägnieranstalt.						
Betrag der restierenden Anlagekosten, laut vorjähriger Bilanz			10,814	70	2,334,317	81
IV. Zu amortisierende Verwendungen.						
1. Betrag der zu amortisierenden Verwendungen, per 31. Dez. 1897			12,003,292	86		
Hiezu kommen:						
Übertragungen vom Baukonto:						
a. Nachtrag für Bauleitung und Verzinsung auf abgeschriebenen Bauobjekten vom Jahr 1897	10,632	44				
b. Abschreibung beseitigter Brückenkonstruktionen pro 1898	287,004	80	297,637	24		
Hinwieder geht ab:						
XV. Amortisationsquote, lt. Amortisationsplan			12,300,930	10		
			700,000	—		
			11,600,930	10		
2. Gotthardbahn-Subvention			4,260,000	—	15,860,930	10
V. Verfügbare Mittel.						
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Barbestand der Kasse, einschl. Checkkonti	215,678	40				
b. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuilles	4,165,466	35	4,381,144	75		
2. Wertschriften.						
Eigene Wertpapiere			1,208,726	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
Liegenschaften-Konto der Nordostbahn			1,248,066	64		
4. Material-Vorräte.						
a. Material-Konto (Vorräte an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	999,148	23				
b. Material-Rechnung des Bahnoberingenieurs (Vorräte an Schienen, Schwellen etc.)	1,906,016	20				
c. Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	313,789	85	3,218,954	28		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis			74,965	50	10,131,857	17
Summe					287,423,434	39

Gesellschaft auf 31. Dezember 1898.

Kreditoren.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag						267,282,000	—
III. Schwebende Schulden.							
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:							
a. des 4 ⁰ / ₀ Anleihens von 5 Mill. Fr. vom 1. Juni 1862 Fr. 1,000. —							
b. des 4 ⁰ / ₀ Anleihens von 15 Mill. Fr. vom 1. Dezember 1885 „ 3,000. —							
c. des 4 ⁰ / ₀ Anleihens von 20 Mill. Fr. vom 1. Oktober 1886 „ 5,000. —							
		9,000	—				
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse							
		2,010,785	86				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungskassen und Kauttionen der Angestellten:							
a. der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten Fr. 289,348. 84							
b. der Krankenkasse der Güter- u. Werkstätte-Arbeiter „ 750. 88							
c. der Barkauttionen v. Beamten u. Angestellten „ 3,376. 25							
		293,475	97				
4. Barkauttionen von Bauunternehmern und Lieferanten							
		6,495	—				
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren:							
Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis.							
		2,181,677	12	4,501,433	95		
IV. Spezialfonds.							
1. Erneuerungsfonds der Nordostbahn:							
a. Statutarischer Maximalbetrag Fr. 8,000,000. —							
b. Reserve aus provisor. Mehr-, bezw. Ergänzungseinlagen für die Jahre 1896/98 gemäss Verfügungen des Bundesrates 2,519,704. 53							
		10,519,704	53				
2. Versicherungsfonds							
		1,084,024	51				
3. Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen							
		40.000	—	11,643,729	04		
V. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung							
				247,977	62		
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn							
				3,748,293	78	20,141,434	39
Summe						287,423,434	39

Ausweis über die „Diversen Hauptbuch-Debitoren
und -Kreditoren“
per 31. Dezember 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	23,642	05		
2. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	17,453	28		
3. Kautionskasse der Güterarbeiter etc. (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	953	28		
4. Schweiz. Eisenbahnverband	32,916	89		
Summe .			74,965	50
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bötzingbergbahn, abzüglich unvollendete Bauobjekte	16,785	99		
2. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	9,095	46		
3. Barkautionen für Frachtkredite	1,900	—		
4. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	41,005	82		
5. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahn- gesellschaften und diverse Transportanten	403,975	45		
6. Konto pro Diversi	1,708,914	40		
Summe .			2,181,677	12

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1898.

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

Rechnung über den Erneuerungsfonds vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1897:						
a) Statutarischer Maximalbetrag . . . . .	.	.	8,000,000	—		
b) Reserve aus provisor. Mehr- bzw. Ergänzungseinlagen für die Jahre 1896 u. 1897, gemäss Verfügungen des Bundesrates . . . . .	.	.	1,615,809	83	9,615,809	83
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1898, gemäss § 6 der Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896	1,050,000	—				
Hiezu:						
Provisorische Mehreinlage pro 1898, gemäss Beschluss des schweiz. Bundesrates vom 16. Februar 1899, vorbehaltlich des bundesgerichtlichen Rekursentscheides:						
a) Provisorische ordentliche Einlage pro 1898 Fr. 1,835,000 —						
b) Ergänzungseinlage für frühere Jahre		100,000.—				
			Fr. 1,935,000.—			
ab: Obige statutarische Einlage	885,000	—	1,935,000	—		
III. Zuwendung des Liquidationssaldo der Reserve für Oberbau-erneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern per 31. Dez. 1898	.	.	1,062	26	1,936,062	26
Summe					11,551,872	09
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	359,288	43				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	520,818	38				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	132,321	05	1,012,427	86		
Hievon ab:						
1. Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien	116,000	—				
2. Vergütung der Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern für die Erneuerung des Oberbaues auf dieser Linie pro 1898	55,235	26	171,235	26	841,192	60
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfcylindern, Achsen, Rädern und Bandagen	27,780	68				
2. Abschreibung der ausrangierten ehem. S. N. B.-Lokomotiven A ^B Nr. 154 und 155, abzüglich Altmaterialwert	40,104	44	67,885	12		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	762	36				
2. Umbau der 2 Krankenwagen D 1902/3 auf grössern Radstand mit neuen Achsen, Tragfedern, Achsbüchsen etc.; Quote zu Lasten des Erneuerungsfonds	5,648	29				
3. Abschreibung des ausrangierten Personenwagens A ^B Nr. 418, abzüglich Altmaterialwert	13,113	—	19,523	65		
Übertrag			87,408	77	841,192	60

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft 1898.

	Fr.	Cts	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Übertrag .	.	.	87,408	77	841,192	60
c. Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	550	18				
2. Abschreibung der 3 ausrangierten Güterwagen K ^c No. 3132, L 9674 und 9686, abzüglich Altmaterialwert	9,663	40	10,213	58	97,622	35
III. Erneuerung der Schiffe.						
a) Dampfboote auf dem Bodensee.						
1. Hauptreparatur des Trajektkahns A	26,419	83				
ab: zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung	6,362	—	20,057	83		
2. Verkaufserlös für das im Jahr 1897 restlich zu Lasten des Erneuerungsfonds abgeschriebene Dampfboot „St. Gallen“	.	.	÷ 2,000	—		
			18,057	83		
b) Dampfboote auf dem Zürichsee.						
Abschreibung des Mindererlöses für das Altmaterial des ausrangierten Dampfbootes „Stadt Zürich“ . . . . .	.	.	850	—	18,907	83
IV. Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Betriebs- sicherheit etc.						
Abschreibung der beseitigten Luftheizung am Personen- wagen C Nr. 1256 . . . . .	.	.	.	.	480	—
V. Hältiger Anteil der Nordostbahn an den Kosten der Oberbau- erneuerung auf den Gemeinschaftsbahnen.						
1. Bötzbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein <u>Fr. 45,591. 37</u> 2	.	.	22,795	69		
2. Aargauische Südbahn <u>Fr. 102,338. 18</u> 2	.	.	51,169	09	73,964	78
					1,032,167	56
VI. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1899:						
a. Statutarischer Maximalbetrag . . . . .	.	.	8,000,000	—		
b. Reserve aus provisor. Mehr-, bzw. Ergänzungsein- lagen für die Jahre 1896/98, gemäss Verfügungen des Bundesrates . . . . .	.	.	2,519,704	53	10,519,704	53
Summe . . . . .	.	.	.	.	11,551,872	09

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

Reserve für Oberbauerneuerung der Linie
Altstetten-Zug-Luzern
vom Jahr 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Saldo-Vortrag vom Jahr 1897			56,297	52
Summe			56,297	52
 Ausgaben.				
I. Erneuerung des Oberbaues.				
Vergütung an den Erneuerungsfonds der Nordostbahn:				
a. für Schienen und deren Befestigungsmittel	19,064	96		
b. für Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	34,090	—		
c. für Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben u. s. w.	2,080	30		
			55,235	26
 II. Zuwendung des Liquidationssaldo per 31. Dezember 1898 an den Erneuerungsfonds der Nordostbahn				
			1,062	26
Summe			56,297	52

Rechnung über den Versicherungsfonds der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1897 . . . . .	.	.	.	.	1,076,041	39
II. Einlage aus dem Betriebsertrag pro 1898 . . . . .	.	.	.	.	100,000	—
Summe .	.	.	.	.	1,176,041	39
 Ausgaben.						
I. 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 1898 direkt belasteten Ausgaben für Unfallentschädigungen und Materialschäden über den Jahresbetrag von Fr. 75,000 hinaus, nämlich:						
a. Unfallentschädigungen	145,796	16				
b. Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial .	21,220	72	167,016	88		
abzüglich zu Lasten der Betriebsrechnung verbleibende .	.	.	75,000	—	92,016	88
II. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1899 . . . . .	.	.	.	.	1,084,024	51
Summe .	.	.	.	.	1,176,041	39
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 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Saldo-Vortrag vom Jahr 1897	878,342	40		
Hievon ab:				
Zuschuss an die Betriebsrechnung pro 1897, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1898	400,000	—	478,342	40
Summe .			478,342	40
Ausgaben.				
I. Emissionskosten des 4 0/0 Anleihens von 15 Millionen Franken d. d. 1. Juni 1898:				
— Kursverluste, netto	2,000	—		
— Druckkosten, Stempelgebühren, Porti etc.	9,527	38	11,527	38
II. Anteile der Nordostbahn an den Haftpflichtentschädigungen infolge der Unfälle bei Mönchenstein am 14. Juni 1891 und bei Zollikofen am 18. August 1891:				
laut VIII. Abrechnung der Jura-Simplonbahn vom 29. März 1899	1,742	85		
abzüglich:				
Vergütung der Schweiz. Centralbahn auf Rechnung des Anteils der Gemeinschaftsbahnen an obigen Haftpflichtentschädigungen	57	80	1,685	05
III. Kosten für die Durchführung des Rekurses gegen den Bund betreffend Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages				
			18,000	—
IV. Kostenbeitrag an die Jura-Simplonbahn für Führung der Nachtzüge vom 15. Oktober 1886 bis 31. Mai 1889, gemäss bundesgerichtlichem Urteil vom 17. November 1898, incl. Verzugszinsen				
			104,152	35
V. Subventionierung des Organs „Die Schweizerbahnen“:				
a) Erste Rate per 9. April 1896/31. März 1897, Rembours an den „Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen“	10,000	—		
b) Zweite Rate per 1. April 1897/31. März 1898	10,000	—	20,000	—
VI. Subvention an die Kosten der Trace-Studien für eine Engadin-Orient-Bahn, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1898				
			75,000	—
			230,364	78
			247,977	62
VII. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1899				
Summe .			478,342	40
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unangeschlossen in den Aktiven der Bilanz enthalten.				

Rechnungen über die Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	144,406	90		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 6,236. 79				
b. Von Tieren " 4,532. 56				
c. Von Gütern " 386,092. 67	396,862	02		
3. Verschiedene Einnahmen	68	78		
Summe der Einnahmen			541,337	70
<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	15,384	15		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	151,661	48		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	2,737	37		
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	3,102	88		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	4,243	20		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen	56,265	60		
8. Brenn-, Schmir- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	98,877	04		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	73,713	17		
10. Assekuranzprämien	11,110	40		
11. Verschiedenes	16,505	09		
Summe der Ausgaben			443,600	38
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	541,337	70		
Die Ausgaben betragen	443,600	38		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1898			97,737	32
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben			18,057	83*
Netto-Ertrag pro 1898			79,679	49
* 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 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	94,357	42		
2. Ertrag des Gepäck- und Tiertransportes.				
<i>a.</i> Vom Gepäck	Fr. 2,673.05			
<i>b.</i> Von Tieren	" 823.—			
	3,496	05		
3. Verschiedene Einnahmen	800	—		
Summe der Einnahmen			98,653	47
<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	2,551	—		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	75,263	09		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	1,388	25		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	3,630	57		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	1,783	59		
7. Brennmaterial für die Schiffe	25,787	83		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	2,429	58		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	31,140	94		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	3,842	84		
11. Ersatzleistungen	—	—		
12. Verschiedenes	7,293	70		
Summe der Ausgaben			160,111	39
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	98,653	47		
Die Ausgaben betragen	160,111	39		
Überschuss der Betriebsausgaben pro 1898			61,457	92
Hiezu nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben			850	—*
Rückschlag pro 1898			62,307	92

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

Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
geordnet nach den Bauobjekten, pro 1898.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Verwendungen zu Bauzwecken.					
a) Bisheriges Netz.					
Stammnetz.					
1. Konstanz:	Erstellen von Freiladegleisen von 304,2 m Nutzlänge und Freiladestrassen auf dem Terrain der N. O. B.	11,903	37		
2. Romanshorn:	Erstellen einer neuen Lokomotivremise von 9 Ständern mit Werkstätte und Unterkunftslokalen, samt Geleisanlagen von 400 m Nutzlänge, 5 Weichenverbindungen und einer Drehscheibe von 16 m Durchmesser mit 100 T. Tragkraft (vide auch Pos. 65)	150,094	20		
	Unterkellern und Erstellen der Balkenlage aus Eisen in dem von Zürich versetzten ehemaligen Güterschuppen II; Erstellen von Zementfässern von 6588,3 hl Inhalt und 2 hydraulischen Aufzügen; Änderung, bzw. Erweiterung der diesem Schuppen dienenden Geleisanlagen um 280 m Nutzlänge; Erstellen von 2 neuen Drehscheiben à 5 m Durchmesser (vide auch Pos. 59)	143,131	71		
	Anschluss der Geleise vom Lagerschuppen (ehemal. Schaffhauser-Schuppen) an die Trajektgeleise; 225 m Nutzlänge mit 3 einfachen und 1 halbenglischen Weichenverbindung	14,678	75		
	Erstellen eines Säulenhäuschens für den Transformator der elektrischen Beleuchtung (vide auch Pos. 65)	327	—		
	Abänderung und Erweiterung der Centralisierungsanlage Gruppe III, zum Zwecke der Einbeziehung der Weichen Nr. 86a, 86b, 91a, 96a und 97b in das Stellwerk (vide auch Pos. 65)	6,076	17		
	Erstellen eines Geleises auf dem Kohlenlagerplatz von 180 m nutzbarer Länge mit 1 Weichenverbindung	1,816	85		
3. Arbon:	Einführung des Wassers der Ortswasserversorgung in die Küche der Dienstwohnung	119	05		
4. Amrisweil:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für je einen Küchen- und Brunnenhahn, sowie Hydranten	404	10		
5. Weinfelden:	Telephonische Verbindung der Station mit dem Wärterposten bei der Kiesgrube Oberau	329	47		
6. Frauenfeld:	Ersetzen der zwei mechanischen Signalscheiben durch zwei elektrische (vide auch Pos. 66)	1,550	01		
7. Schaffhausen:	Centrale Stellung und Verriegelung der Weichen und Signale in drei Gruppen (vide auch Pos. 58 und 67)	163,143	61		
	Bahnhofserweiterung: Nachtrag pro 1897 für Landerwerb und Vermarkung, sowie Erstellen der Katasterpläne	38,615	30		
8. Winterthur:	Telephonische Verbindung des Güter-, Rangier- und Personenbahnhofes mit der Eilgutexpedition	791	98		
9. Kempthal:	Geleiserweiterung wegen Anschlussgeleise Maggi & Cie mit 195 m nutzbarer Länge, 1 englischen und 2 einfachen Weichenverbindungen und gleichzeitiger Verlängerung des nördlichen Stumpengeleises um 135 m (vide auch Pos. 69)	19,453	16		
	Übertrag	552,434	73		

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		552,434	73		
10. Wallisellen:	Vergrößerung des Verladeplatzes und Erstellen eines zweiten Stumpengeleises von 75 m nutzbarer Länge mit einer englischen Weichenverbindung und einer Schiebebühne von 30 T. Tragkraft (vide auch Pos. 70)	24,602	52		
11. Rümlang:	Erstellen eines Stumpengeleises vom ersten Geleise aus gegen Oberglatt bis zum Wegübergang von 33 m nutzbarer Länge, sowie Herrichten des westlich vom Stationsgebäude gelegenen Platzes als Verladeplatz	4,807	62		
12. Killwangen:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für einen Ventilbrunnen und einen Hahn in die Küche der Dienstwohnung	221	35		
13. Baden:	Erstellen eines Fussgängerdurchlasses mit beidseitigen Treppenanlagen an der Zürcherstrasse	14,532	60		
14. Brugg:	Erstellen eines Ausladegeleises auf dem Vorplatz beim Güterschuppen von 362 m nutzbarer Länge	11,722	—		
	Einführung der Läutwerklinie der Aarg. Südbahn	582	37		
	Nachtrag pro 1897 für den aus der alten Wasserstation Zug versetzten Wandkrahnen	31	50		
15. Wildegg:	Erweiterung der Centralanlage durch Verriegeln der feindlichen Weiche 4 und Anbringen eines Sperrschuhs im Geleise II vor Weiche 3	1,332	91		
16. Rapperswil:	Einführung der Läutwerklinie der Aarg. Südbahn	553	16		
17. Offene Bahn:	Erstellen neuer Eisenkonstruktionen für nachstehende Brücken und Durchlässe:				
	a) Km. 32.420 Bachbrücke bei Hettlingen Fr. 1,797. 82				
	b) " 31.291 " " " Winterthur " 1,565. 71				
	c) " 27.644 " " " Winterthur " 911. 74				
	d) Limmatbrücke bei Wipkingen, inkl. Leitschienenanlage Km. 1.98—2.50 " 159,192. 84				
	(vide auch Pos. 72)	163,468	11		
	Erstellen eines gewölbten Durchlasses an Stelle des Niveauüberganges bei Km. 55.283 Neuhausen-Schaffhausen	6,284	—		
	(vide auch Pos. 72)				
	Erstellen eines Wärterwohnhauses bei Km. 18.790 Killwangen-Wettingen	6,873	—		
	Anbringen von Leitschienen im Anschluss an die Limmatbrücke bei Wettingen	3,635	70		
	Erstellen eines Wärterwohnhauses bei Km. 46.940 Rapperswil-Aarau, mit Wasserversorgung	9,289	23		
	Telephananlage zur Verbindung der Zwischenblockstationen auf der Strecke Winterthur-Zürich-Aarau, Nachtrag pro 1897	541	20		
	Mehrkosten der an den Blocksignalanlagen der Strecke Winterthur-Zürich-Aarau angebrachten Schienendurchbiegungskontakte neuester Konstruktion gegen die ausgefallenen Schüttelkontakte	3,009	—		
	Erstellen eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebbarrieren bei:				
	a) Km. 42.626 Islikon-Frauenfeld Fr. 1,268. 65				
	b) " 18.419 Niederglatt-Bülach " 775. 52				
	c) " 19.688 " " " " 943. 05				
	d) " 16.121 Killwangen-Wettingen " 1,102. 54				
	(vide auch Pos. 72)	4,089	76		
Übertrag		808,010	76		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,

Bauobjekten, pro 1898.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		808,010	76		
17. Offene Bahn:	Erstellen von Einfriedigungen, Bahnabschlüssen etc. auf den Strecken: Romanshorn-Konstanz, Romanshorn-Rorschach, Erlen-Romanshorn, Sulgen-Erlen, Islikon-Sulgen, Wallisellen-Winterthur, Oerlikon-Dielsdorf, Niederglatt-Bülach, Baden-Brugg, Brugg-Rupperswil, Rupperswil-Aarau	3,857	06	811,867	82
Linksufrige Zürichseebahn.					
18. Enge:	Verlängern des Eilgutshuppens um 18 m (vide auch Pos. 59)	12,158	06		
19. Au:	Einlegen von Zementröhrenleitungen in den Stationsgraben und Auffüllen des letzteren auf Stationsplateau	1,561	83		
20. Wädenswil:	Erstellen einer Passerelle über die Bahn zum Landungsplatz beim „Schiffli“, mit beidseitigen Treppenaufgängen (vide auch Pos. 74)	17,286	80		
21. Richterswil:	Erstellen einer eisernen Zugbarriere beim Übergang zur Badanstalt Verbesserung der Stationsbeleuchtung durch Aufstellung weiterer 6 Kandelaberlaternen	305	84		
22. Offene Bahn:	Erstellen neuer, bzw. Verstärkung bestehender Brückenkonstruktionen. <i>a. Einlegen neuer Eisenkonstruktionen bei:</i>				
	Km. 14.011 Durchfahrt bei Oberrieden	Fr. 1,409.30			
	„ 14.051 „ „ „ (2 Brücken)	„ 6,984.93			
	„ 18.045 Bachbrücke bei Horgen	„ 2,400.46			
	„ 18.525 „ „ „	„ 2,325.74			
	„ 19.892 „ „ „	„ 1,069.88			
	„ 24.039 „ „ Wädenswil	„ 1,209.58			
	„ 26.520 „ „ „	„ 210.20			
	„ 27.379 „ Station Richterswil (3 neben einander liegende Brücken)	„ 1,021.05			
	„ 27.795 Bachbrücke bei Richterswil	„ 1,201.38			
	„ 29.197 „ in Bäch	„ 864.50			
	„ 29.465 Durchfahrt in „	„ 820.49			
	„ 29.723 „ „ „	„ 836.55			
	„ 29.908 „ „ „	„ 1,151.34			
	„ 30.578 „ „ „	„ 750.36			
	„ 30.701 „ „ „	„ 1,208.41			
	„ 30.837 „ „ „	„ 1,495.36			
	„ 33.258 Bachbrücke bei Pfäffikon	„ 707.93			
	„ 36.210 „ in Altendorf	„ 821.52			
	„ 36.989 „ „ „	„ 2,985.25			
	„ 39.114 „ „ Lachen	„ 892.12			
	„ 40.414 „ bei „	„ 1,898.57			
	„ 40.701 Durchfahrt „ „	„ 2,481.72			
	„ 47.498 Bachbrücke bei Schübelbach	„ 894.60			
	„ 48.811 „ „ „	„ 2,674.65			
	„ 48.834 „ „ Reichenburg	„ 1,576.40			
	„ 49.213 Durchfahrt „ „	„ 1,032.55			
	„ 50.851 Bachbrücke „ „	„ 514.60			
	„ 52.509 „ „ „	„ 392.85			
	„ 56.641 Reckwegbrücke bei Ziegelbrücke	„ 2,525.11			
	„ 57.793 „ „ „	„ 3,724.83			
Übertrag		Fr. 48,082.23		91,672	73
				811,867	82

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . Fr. 48,082. 23		31,672	73	811,867	82
22. Offene Bahn:	<i>b. Verstärkung:</i>				
	Untere Linthbrücke bei Ziegelbrücke	34,952. 31			
	Obere " (vide auch Pos. 75)	37,993. 51		121,028	05
	Anbringen von Geländern an den offenen Durchlässen bei:				
	a) Km. 40.701 bei Reichenburg	Fr. 112. 25			
	b) " 49.213 " "	" 83. 25	195	50	
	Anschluss des Wärterwohnhauses No. 69 bei Wollishofen an die öffentliche Wasserversorgung		250	65	
	Erstellen eisener Rollbarrieren an Stelle von Schlagbaumbarrieren an der Kalkbreitestrasse bei der Station Wiedikon (vide auch Pos. 75)		568	24	
	Erstellen neuer eiserner Schlagbaumbarrieren bei:				
	a) Km. 3.345 Wiedikon-Enge	Fr. 335. 60			
	b) " 7.374 Wollishofen-Bendlikon	" 528. 63			
	c) " 7.891 " "	" 500. 92			
	d) " 7.698 " "	" 604. 62			
	e) " 9.629 Bendlikon-Rüschlikon	" 573. 80			
	f) " 11.313 Rüschlikon-Thalweil	" 742. 56			
	g) " 11.403 " "	" 525. 75	3,811	88	
	Dasselbe an Stelle hölzerner Schiebebarrieren bei:				
	a) Km. 21.620 Au-Wädensweil mit elektrischem Läutewerk bei Km. 21.720	Fr. 866. 16			
	b) " 21.845 Au-Wädensweil	" 879. 34			
	c) " 27.955 Richtersweil-Pfäffikon	" 602. 15	2,347	65	
	(vide auch Pos. 75)			159,874	70
Winterthur-Koblentz.					
23. Töss:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für die beiden Wohnungen des Stationsgebäudes		181	70	
24. Embrach:	Erweiterung des Verladeplatzes		1,942	65	
25. Bülach:	Erstellen einer eisernen Handschlagbarriere an Stelle der Kettenabschlüsse an der Zufahrtsstrasse beim östlichen Verbindungsgeleise (vide auch Pos. 77)		874	46	
26. Eglisau:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für den Stationsbrunnen, einen Hydranten und einen Küchenhahn		1,361	35	
	Erstellen eines Zementperrons unter dem Vordach des Stationsgebäudes		1,088	40	
27. Offene Bahn:	Anbringen von Geländern an den offenen Durchlässen bei:				
	a) Km. 21.132 Bülach-Eglisau	Fr. 261. 81			
	b) " . 892 " "	" 309. 81	571	62	
	Landerwerb an der Seehalde bei Zurzach Km. 39.9/40.1		925	30	
	Übertrag			6,945	48
				978,688	—

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1898.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
				978,688	—
		Übertrag			
Baden-Niederglatt.					
28. Wettingen:	Verlängerung des Stumpengeleises gegen Baden um 60 m nutzbare Länge	415	56		
	Erstellen eines Stumpengeleises gegen Würenlos von 92 m nutzbarer Länge	763	65		
29. Offene Bahn:	Einlegen einer neuen eisernen Brückenkonstruktion für die Glattbrücke bei Niederglatt (vide auch Pos. 79)	9,049	15		
	Erstellen einer eisernen Schlagbaumbarriere an Stelle einer hölzernen Schiebebarriere bei Km. 27.530 Niederglatt-Buchs (vide auch Pos. 79)	807	69	11,036	05
Glarus-Linthal.					
30. Diesbach-Betschwanden:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für einen laufenden Brunnen, Hydranten und einen Küchenhahn (vide auch Pos. 59 und 80)	1,078	43		
31. Offene Bahn:	Erstellen einer eisernen Schlagbaumbarriere an Stelle einer hölzernen Schiebebarriere bei Km. 69.04 bei Ennenda (vide auch Pos. 81)	586	83	1,665	26
Effretikon-Hinweil.					
32. Pfäffikon-Zürich:	Erstellen einer mechanischen Signalscheibe gegen Fehraltorf, inkl. Kontrollapparat	1,192	35		
33. Kempten:	Erstellen einer Einfriedigung auf dem Stationsplatz, Km. 15.800/920	95	70		
34. Hinweil:	Kostenanteil der N. O. B. als Miteigentümerin der Schmidtebrunnengossenschaft Hinweil an der Erwerbung neuer Quellen und Umwandlung der Wasserleitung in eine Hochdruckwasserversorgung	8,115	36	9,403	41
Sulgen-Gossau.					
35. Offene Bahn:	Anbringen von Leitschienen und eines dichten Schwellenbelages auf der Sorenthalbrücke bei Hauptweil	.	.	1,666	—
Ehemalige Nationalbahn.					
36. Ermatingen:	Erstellen eines zweiten durchgehenden Geleises mit einer Nutzlänge von 265.5 m und Landerwerb für spätere Erweiterung des Vorplatzes und ein Verladegeleise	24,619	83		
37. Stein a./R.:	Landerwerb für Erweiterung des Verladeplatzes	6,818	10		
38. Etzweilen:	Landerwerb für Erweiterung des Stationsplatzes	1,817	20		
39. Seebach:	Erstellen einer Passerelle über die Bahn, sowie eines eingefriedigten Fussweges von derselben zur Station	20,350	68		
40. Affoltern b./Z.	Erstellen von zwei mechanischen Wendescheiben gegen Seebach und Regensdorf (vide auch Pos. 83)	1,835	44		
		Übertrag			
		55,441	25	1,002,458	72

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		55,441	25	1,002,458	72
40. Affoltern b./Z.:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für einen Ventilbrunnen und einen Küchenhahn (vide auch Pos. 83)	838	62		
41. Dätwyl:	Vergrößerung der Dienstwohnung durch Aufbau eines ersten Stockes (vide auch Pos. 84)	4,894	46		
42. Mellingen:	Geleiseerweiterungen bestehend in Verlängerung des östlichen Stumpengeleises um 44.5 m; Erstellen eines zweiten Stumpengeleises von 42.5 m Nutzlänge als Fortsetzung des II. Geleises, sowie einer Schiebebühne von 30 T. Tragkraft	39,866	36		
43. Othmarsingen:	Erstellen eines elektrischen Vorsignals gegen Birrfeld	1,281	90		
44. Suhr:	Erstellen von zwei elektrischen Vorsignalen gegen Aarau und Hunzenschwyl, abzüglich hälftiger Anteil der Schweiz. Centralbahn	812	05		
45. Offene Bahn:	Erstellen dichten Schwellenbelages auf nachstehenden Brücken und Durchlässen:				
	a) Km. 53.80 Stein-Konstanz Fr. 21. —				
	b) " 50.980 " " 49. 50				
	c) " 50.094 " " 34. 60				
	d) " 46.620 Baden-Dätwyl " 66. 20				
	e) Reussbrücke bei Mellingen " 1,122. —				
	f) Km. 51.565 Mellingen-Mägenwyl " 39. 55				
	g) " 51.860 " " " " " 92. 95				
	h) " 68.160 Suhr-Aarau (abzüglich 1/2 Anteil der Schweiz. Centralbahn) " 34. 58	1,460	38		
	Verstärkung der Überfahrtsbrücke über die Aarg. Südbahn bei Othmarsingen, Km. 57.050 (vide auch Pos. 85)	12,233	85		
	Nachtragsverrechnung für 1708.9 m ² Land für das im Jahr 1888 erstellte Wärterwohnhaus bei Km. 43.140 bei Arlen-Rielasingen	100	—		
	Erstellen eines Wärterwohnhauses bei Km. 15.1 Thalheim-Ossingen	9,092	71		
	Erstellen eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schieberbarrieren bei:				
	a) Km. 65.150 Hunzenschwyl-Suhr Fr. 960. 25				
	b) " 68.990 Suhr-Aarau (abzüglich 1/2 Anteil der Schweiz. Centralbahn) " 491. 97 (vide auch Pos. 85)	1,452	22		
	Erstellen von Einfriedigungen auf den Strecken: Stein-Konstanz, Oberwinterthur-Etzweilen, Winterthur-Oberwinterthur, Kloten-Tagelschwangen, Lenzburg-Gexi	497	30	127,971	10
Zürich-Zug-Luzern.					
46. Affoltern a/A.	Aufstellen des von der Gotthardbahn käuflich erworbenen Unterkunftlokals in Rothkreuz, als Bahnmeisterbureau und Magazin	4,627	58		
47. Rothkreuz:	Aufstellen eines Wasserkrahns; 1/2 N. O. B.-Anteil	250	92		
	Einführung der Telephonverbindung der Aarg. Südbahn Immensee-Rothkreuz	65	16		
48. Offene Bahn:	Erstellen von Leitschienen in der Kurve Km. 22.214/888 Hedingen-Affoltern	743	35		
	Erstellen eines Lütewerks beim Wegübergang Km. 53.6 Gisikon-Ebikon	270	27		
Übertrag		5,957	28	1,130,429	82

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1898.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		5,957	28	1,130,429	82
48. Offene Bahn:	Erstellen eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebarrieren bei:				
	a) Km. 22.370 bei Hedingen	Fr. 788.67			
	b) " 31.6 " Knonau	" 792.03			
	c) " 58.388 Ebikon-Luzern	" 1,154.23			
	(vide auch Pos. 88)				
		2,734	93	8,692	21
				1,139,122	03
Rollmaterial.					
49. Personenwagen:	Anschaffung von 30 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse, C ³ Nr. 1587/1616, mit Luftdruckbremse, Notsignal, Dampfheizung und elektrischer Beleuchtungseinrichtung, Abtritt mit Wasserspülung	451,261	19		
50. Gepäckwagen:	Anschaffung von 10 Gepäckwagen F Nr 2111/20, mit Luftdruckbremse, Dampfheizung und Abtritt im Arrestlokal	71,824	25		
51. Güterwagen:	Anschaffung folgender Güterwagen:				
	a) 116 Eilgutwagen G ^{R1} Nr. 2235/2300 und Nr. 2471/2520 mit Luftdruckbremse und Dampfheizung	483,861	05		
	b) 20 offenen hochbordigen Güterwagen L ^{R2} Nr. 7131/7150	72,434	90		
	c) 30 Plattformwagen mit Bremshütte M ^{R2} Nr. 8501/8530	112,901	90		
52. Verbesserte Lindner'sche Anfahr- vorrichtung:	Anbringen der verbesserten Lindner'schen Anfahrvorrichtung an den 18 Lokomotiven A ^{2T} Nr. 53, 57/70, 72/74	6,812	—		
53. Triebachsen- Federung:	Ausrüstung von 23 Lokomotiven A ^{2T} Nr. 51/73 mit doppelter Federung der Triebachsen	2,843	74		
54. Dampfheizung:	Einrichtung der Dampfheizung in Personenwagen B Nr. 600 und den Krankenwagen D 1901/1904	2,318	07		
	Vergrößerung der Heizfläche in den 44 Personenwagen A ^{B3} Nr. 339/45, B ^{C3} Nr. 1001/15, C ³ Nr. 1565/86	6,085	05		
55. Luftdruckbremse:	Anbringen der Westinghouse-Doppelbremse an den zwei Krankenwagen D Nr. 1902/3, exkl. Leitung	1,439	25		
	Anbringen der Westinghousebremse an den 2 Gepäckwagen F Nr. 2003 und 2010	1,377	96		
56. Notsignal:	Ausrüstung folgender 70 Personenwagen mit dem Notsignal: A Nr. 11 u. 15, A ^B Nr. 119, 128, 129 u. 134/5, A ^{B2} Nr. 257, B Nr. 512, 520, 523, 529 u. 532, B ^C Nr. 802/3, 814, 817, 826, 829, 837, 842/44 u. 854, B ^{C2} Nr. 963, C Nr. 1112/3, 1115/6, 1119/20, 1122, 1130/32, 1134, 1142, 1163, 1213/4, 1240, 1243/5, 1251, 1254, 1256/7, 1264, 1268, 1273/74, 1277, 1280, 1283/4, 1295, 1299, 1403/5, 1410/11 u. 1413, C ² Nr. 1468 u. 1472, C ³ Nr. 1504, D Nr. 1902/4	5,166	55	1,218,325	91
	Übertrag			2,357,447	94

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		.	.	2,357,447	94
Mobilier und Gerätschaften.					
57. Allgemeine Verwaltung:	Inventarausrüstung der Bureaux für sektionsweise Ertragsberechnungen	1,002	47		
58. Bahnaufsichtsdienst:	Inventaranschaffung für die Centralanlage Schaffhausen (vide auch Pos. 7 und 67)	260	40		
	Inventaranschaffung für den Bahnmeister der Strecke Winterthur-Neuhausen	538	24		
	Übertragung vom „Baukonto neue Linien“ für vom Baubureau übernommene Mess- und Nivellierinstrumente u. Bureau-Inventar	2,284	85		
59. Stationsdienst:	Inventaranschaffung für den neuen Lagerschuppen (versetzter Zürcher-schuppen) in Romanshorn (vide auch Pos. 2)	3,622	30		
	Vervollständigung der Feuerlöscheinrichtungen im Personen- und Güterbahnhof Schaffhausen	546	10		
	Anschaffung eines feuersichern Geldschrankes für die Bahnhof-inspektion Zürich	500	—		
	Anschaffung eines Billetschrankes für die neu errichtete Einnehmerei für kombinierbare Rundreisebillette in Zürich	350	—		
	Inventaranschaffung für den vergrößerten Eilgutschuppen in Enge (vide auch Pos. 18)	16	—		
	Anschaffung eines Handbruggwagens für die Station Wädensweil	150	—		
	Inventaranschaffung für die Wasserversorgung der Station Diesbach-Betschwanden (vide auch Pos. 30)	156	50		
60. Transportdienst:	Anschaffung einer Hobelmaschine für die Depôt-Werkstätte in Brugg	1,340	75		
	Anbringen der Bremsleitung am Gastransportwagen O ² Nr. 8201	247	15		
	Abgabe von Ausrüstungsgegenständen an die Lampisten und Wagen-visiteure in Zürich und Luzern (vide auch Pos. 94)	490	—		
61. Werkstätten:	Anschaffung folgender Maschinen für die Werkstätten in Zürich:				
	1 Träger-Lochstanze mit Zubehör	Fr. 804.	50		
	1 Sattler-Nähmaschine	" 270.	—		
	2 Transportable Essen	" 136.	—		
	1 Bohrmotor von 2.5 H.-P.	" 1,080.	—		
	1 Klammer mit Bohraparat	" 558.	20		
	2 Wandbohrmaschinen mit Ausrüstung	" 942.	29		
	1 Kugeldrehapparat	" 425.	—		
	1 Kugelspitzapparat	" 200.	—		
	1 Kaltsägenschräpfmaschine mit Schleifapparat	" 291.	57		
	1 Gleichstrom-Dynamomaschine samt Installation	" 3,158.	57		
1 Drehstuhl mit Zubehör	" 252.	20			
		8,118	33	19,623	09
Summe der Ausgaben		.	.	2,377,071	03

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1898.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.					
Abschreibungen vom Baukonto zufolge Zugeständnis an das Schweiz. Eisenbahndepartement, anlässlich Bereinigung der Baurechnungen vom Jahre 1897:					
62.	Mehrabschreibung von Bauleitungskosten und Verzinsung auf untergegangenen, bzw. versetzten Bauobjekten:				
	a) Auf untergegangenen Objekten:				
	In Schaffhausen, Romanshorn, Sulgen, Glattbrugg, Rümlang, Dachsen- Neuhausen, Tössbrücke bei Winterthur und Reppischbänke bei Dietikon	Fr. 1,371.92			
	In Altstetten (1/2 Stammnetz. 1/2 Zürich-Zug-Luzern)	" 789.54			
	Aabrücke bei Lachen	" 7.55			
	In Bülach, Glattfelden und Eglisau	" 135.05			
	Sitterbrücke, Sulgen-Gossau	" 4.02			
	In Zug und Rothkreuz	" 9,296.68			
		Fr. 11,604.76			
	b) Auf versetzten Objekten:				
	In Zug	Fr. 1,478.23			
	In Altstetten (1/2 Stammnetz, 1/2 Zürich-Zug-Luzern)	" 420.78			
		" 1,899.01	13,503	77	
63.	Abschreibung für Änderungen an bestehenden Anlagen:				
	Schaffhausen und Altstetten	Fr. 2,842.12			
	Bülach-Eglisau, II. Spur	" 696.60	3,538	72	
64.	Abschreibung für untergegangene Anlagen:				
	Sulgen: Mehrabschreibung für ausgefallenes Geleise	Fr. 437.40			
	Zürich-Aarau- Winterthur: } Scheibenkontakte der Blocksignalanlage	" 4,809.—			
	Pfäffikon-Schwyz: Pumpwerk des Sodbrunnens	" 100.—			
	Zug: Grunderwerb und Unterbau des verlassenen alten Bahnhofes	" 121,727.90	127,074	30	144,116 79
Hiezu kommen folgende weitere Einnahmen pro 1898:					
Stammnetz.					
65.	Romanshorn: Abschreibung des ausgefallenen Oberbaues, infolge Einlegen einer Weichenverbindung für das Geleise zur neuen Lokomotivremise (vide auch Pos. 2)		622	90	
	Gutschrift für das ausgefallene Geleisestück, infolge Erstellung eines Säulenhäuschens für den Transformator der elektrischen Beleuchtung (vide auch Pos. 2)		414	—	
	Übertrag		1,036	90	144,116 79

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		1,036	90	144,116	79
65. Romanshorn:	Abschreibung der ausgefallenen Bestandteile der Centralanlage, wegen Erweiterung der Centralisierungs-Gruppe III (vide auch Pos. 2)	1,964	30		
66. Frauenfeld:	Abschreibung der beseitigten 2 mechanischen Signalscheiben, infolge deren Ersetzung durch elektrische Signalscheiben (vide auch Pos. 6)	1,000	—		
67. Schaffhausen:	Abschreibung des hälftigen N. O. B. Anteils an den Erstellungskosten der ersetzten bisherigen Centralanlage (vide auch Pos. 7)	29,283	67		
	Übertrag der Bauverwendungen für das Torfschuppenareal samt darauf befindlichen Hochbauten auf den Liegenschaftskonto, N. O. B. allein	64,109	20		
68. Andelfingen:	Abschreibung der abgebrannten Wärterbude, Assekuranz Nr. 162 in Ebnat-Andelfingen	453	60		
69. Kemptthal:	Abschreibung ausgefallener Bestandteile der Verriegelungsanlage, infolge Geleiseerweiterung (vide auch Pos. 9)	2,115	75		
70. Wallisellen:	Gutschrift für das ausgefallene Geleisestück samt je einer Weiche und Kreuzung, infolge Einlegen einer englischen Weichenverbindung (vide auch Pos. 10)	1,920	—		
71. Altstetten:	Zahlung der Herren Dietrich & Cie., Eigentümer des Bahnanschlus-geleises, für die in ihr Eigentum übergegangene Wagenkreuz-drehscheibe für das Verbindungsgeleise	5,300	—		
72. Offene Bahn:	Abschreibung ausgefallener eiserner Brückenkonstruktionen, infolge deren Auswechslung durch neue stärkere bei: a) Km. 32.420 Bachbrücke bei Hedingen . . Fr. 2,800. — b) " 31.291 " " " " " " " 2,800. — c) " 27.644 " " " Winterthur . . " 750. — d) Limmatbrücke bei Wipkingen " 240,132. 35 (vide auch Pos. 17)	246,482	35		
	Rückrechnung je eines für die Glockensignaleinrichtung Dachsen-Schaffhausen nicht verwendeten Spindellautwerkes und automat. Wärterposten-Signalgebers	304	50		
	Abschreibungen zufolge Erstellung eines gewölbten Durchlasses an Stelle des Niveau-Überganges bei Km. 55.288 Neuhausen-Schaffhausen: a) Hölzerne Schiebarriere mit Verbottafel bei Km. 55.281 Fr. 89. — b) Barrierenantrieb, Umlenkrollen, Ketten und Leitungsdraht, infolge Umänderung der Zugbarriere bei Km. 54.653 in eine Handschlagbarriere " 50. — (vide auch Pos. 17)	139	—		
	Abschreibung der abgebrochenen Tunnelwasserleitung auf der Limmatbrücke Zürich-Oerlikon	647	85		
Übertrag		354,757	12	144,116	79

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1898.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	354,757	12	144,116	79
72. Offene Bahn:	Abschreibung der ausgefallenen Bachbrücke Km. 42.626 bei Frauenfeld samt untergegangenen anschliessenden Bachmauern, infolge Korrektur des Langdorfbaches durch die Ortsgemeinde Langdorf	2,844	35		
	Abschreibung beseitigter Schieebarrieren infolge deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren bei:				
	a) Km. 42.626 Islikon-Sulgen Fr. 80. —				
	b) " 18.419 Bülach-Niederglatt " 80. —				
	c) " 19.688 " " " " " " 80. —				
	d) " 16.121 Killwangen-Wettingen " 80. —				
	(vide auch Pos. 17)	320	—		
73. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land und Rekognitionsgebühren	33,379	02	391,300	49
	Linksufrige Zürichseebahn.				
74. Wädensweil:	I. Jahresrate der Gemeinde Wädensweil an den zugesicherten Beitrag von Fr. 7,500. — für Erstellung einer Passerelle	1,500	—		
	(vide auch Pos. 20)				
75. Offene Bahn:	Abschreibung der ausgefallenen eisernen Brückenkonstruktionen, bezw. Bestandteile solcher, infolge deren Ersetzung durch neue stärkere:				
	a) <i>Wegen Einlegen neuer Konstruktionen bei:</i>				
	Km. 14.011 offene Durchfahrt bei Oberrieden Fr. 918. 48				
	" 14.051 " " " " " " 2,821. 66				
	" 14.051 " " " " " " 2,635. 82				
	" 18.345 Bachbrücke bei Horgen " 1,745. 11				
	" 18.625 " " " " " " 1,724. 82				
	" 19.302 " " " " " " 771. 10				
	" 24.939 " in Wädensweil " 770. 03				
	" 26.520 " bei " " " " " 60. —				
	" 27.879 " Station Richtersweil " " 205. 59				
	" 27.879 " " " " " " 206. 66				
	" 27.879 " " " " " " 208. 79				
	" 27.795 " bei " " " " " 808. 48				
	" 29.197 " in Bäch " 429. 34				
	" 29.455 offene Durchfahrt in Bäch " 400. 97				
	" 29.723 " " " " " " 426. 13				
	" 29.908 " " " " " " 771. 10				
	" 30.578 " " " " " " 393. 56				
	" 30.791 " " " " " " 730. 51				
	" 30.837 " " " " " " 976. 15				
	" 33.253 Bachbrücke bei Pfäffikon-Schwyz " 344. 96				
	" 36.210 " in Altendorf " 386. 62				
	" 36.980 " " " " " " 2,055. 90				
	" 39.114 " " Lachen " 441. 62				
	" 40.414 " oberhalb Lachen " 1,288. 54				
	" 40.701 offene Durchfahrt oberhalb Lachen " 1,686. 91				
	" 47.438 Bachbrücke bei Schübelbach " 414. 92				
	" 48.811 " " Reichenburg " 2,232. 65				
	" 48.834 " " " " " " 800. 47				
	" 49.213 offene Durchfahrt bei " " " 754. 01				
	" 50.351 Bachbrücke " " " " " 245. 64				
	" 52.509 " oberhalb " " " " 239. 77				
	" 56.641 Reckwegbrücke bei Ziegelbrücke " 1,807. 06				
	" 57.793 " " " " " " 1,372. 38				
	Übertrag . . . Fr. 31,075. 75	1,500	—	535,417	28

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	Fr. 31,075. 75	—	535,417	28
75. Offene Bahn:	<i>b) Wegen Verstärkung der bestehenden Konstruktionen, bei:</i>				
	Km. 56.697 untere Linthbrücke bei Ziegelbrücke	„ 2,964. 42			
	„ 57.850 obere	„ 4,587. —	38,627	17	
	(vide auch Pos. 22)				
	Abschreibung der Schlagbaumbarriere an der Kalkbreitestrasse bei der Station Zürich-Wiedikon, infolge deren Ersetzung durch eine Rollbarriere		300	—	
	(vide auch Pos. 22)				
	Abschreibung der ausgefallenen Rollbarriere von 2 m bei Km. 24.763 bei Wädenswil, infolge Aufhebung des Wegübergangs		108	—	
	Abschreibung folgender hölzerner Schiebebarrieren, infolge deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren bei:				
	a) Km. 21.620 Au-Wädenswil	Fr. 80. —			
	b) „ 21.845 „ „ „	„ 80. —			
	c) „ 27.955 Richterswil-Pfäffikon	„ 80. —	240	—	
	(vide auch Pos. 22)				
76. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land		30	—	40,805 17
	Linie Winterthur-Koblentz.				
77. Bülach:	Abschreibung der ausgefallenen Kettenabschlüsse, infolge Erstellen einer Handschlagbarriere für den Strassenübergang beim östlichen Verbindungsgeleise		30	—	
	(vide auch Pos. 25)				
78. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land und Rekognitionsgebühren		5,086	90	5,116 90
	Linie Baden-Niederglatt.				
79. Offene Bahn:	Abschreibung der ausgefallenen eisernen Brückenkonstruktion der Glattbrücke bei Niederglatt, infolge deren Ersetzung durch eine neue stärkere Brücke		6,628	22	
	(vide auch Pos. 29)				
	Abschreibung der hölzernen Schiebebarriere bei Km. 27.530, infolge deren Ersetzung durch eine eiserne Schlagbaumbarriere		80	—	6,708 22
	(vide auch Pos. 29)				
	Linie Glarus-Linthal.				
80. Diesbach-Betschwanden:	Abschreibung des Pumpwerks des bisherigen Sodbrunnens, infolge Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung		50	—	
	(vide auch Pos. 30)				
81. Offene Bahn:	Abschreibung der hölzernen Schiebebarriere bei Km. 69.04 bei Ennenda, infolge deren Ersetzung durch eine Schlagbaumbarriere		80	—	
	(vide auch Pos. 31)				
82. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land		124	10	254 10
	Übertrag			588,301	67

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
Bauobjekten, pro 1898.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
				588,301	67
Übertrag					
Ehemalige Nationalbahn.					
83. Affoltern b./Z.:	Abschreibung der ausgefallenen 2 blechernen Orientierungssignale, infolge Erstellung von 2 Signalscheiben (vide auch Pos. 40)	20	10		
	Abschreibung des ausgefallenen Pumpwerks des in einen Ventilbrunnen umgewandelten Pumpbrunnens, infolge Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung (vide auch Pos. 40)	10	—		
84. Dätwyl:	Abschreibung ausgefallener 6 Fenster und 1 Glasthüre wegen Wohnungsaufbau (vide auch Pos. 41)	12	—		
85. Offene Bahn:	Abschreibung ausgefallener Teile der Eisenkonstruktion der Brücke über die Aarg. Südbahn bei Othmarsingen Km. 57.050, infolge Verstärkung (vide auch Pos. 45)	588	70		
	Abschreibung hölzerner Schiebebarrieren, infolge deren Ersetzung durch eiserne Schlagbaumbarrieren:				
	a) Km. 65.150 Hunzenschwyl-Suhr Fr. 16.—				
	b) " 68.980 Suhr-Aarau (hölzerne Drehbarriere) 1/2 N. O. B " 8.— (vide auch Pos. 45)	24	—		
86. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land	273	60	928	40
Linie Zürich-Zug-Luzern.					
87. Rothkreuz:	Gutschrift für die auf die neue Linie Thalweil-Zug versetzten 5 Wärterbuden, N. O. B.-Anteil	1,250	—		
	Abschreibung des N. O. B. - Anteils für eine veräusserte Wärterbude	261	87		
88. Offene Bahn:	Abschreibung ausgefallener hölzerner Schiebebarrieren, infolge deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren bei:				
	a) Km. 22.870 bei Hedingen Fr. 80.—				
	b) " 31.6 bei Knonau (mit Drehkreuz) " 120.—				
	c) " 58.338 Ebikon-Luzern " 80.— (vide auch Pos. 48)	280	—		
89. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land	18	—	1,809	87
Rollmaterial.					
90. Lokomotiven:	Abschreibung der ausrangierten 2 ehemaligen S.N.B.-Lokomotiven A ³ Nr. 154 u. 155. Inventarwert, inkl. Ausrüstung Fr. 49,494.44 ab: Wert der vorhandenen, der Reserve zugeschriebenen Ausrüstung " 990.—	48,504	44		
91. Personenwagen:	Abschreibung des ausrangierten Personenwagens A ^{B4} Nr. 418	14,113	—		
		62,617	44	591,039	94
Übertrag					

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		62,617	44	591,039	94
92. Güterwagen:	Abschreibung folgender 3 ausrangierter Güterwagen: Kc. Nr. 3132, L. 9674, 9686	10,313	40		
93. Luftheizung:	Abschreibung der beseitigten Luftheizung an Personenwagen CNr.1256	480	—		
94. Reserveaus- rüstung:	Gutschrift für an die Lampisten in Zürich, sowie an die Wagen- visiteure in Zürich und Luzern abgegebene Ausrüstungsgegen- stände (vide auch Pos. 60)	490	—		
	Gutschrift für an den Betrieb und die Werkstätten abgegebene Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven und Wagen aus der Reserve	174	70	74,075	54
Mobiliar und Gerätschaften.					
95. Rothkreuz:	Gutschrift für das zurückgezogene Inventar der aufgehobenen Wärterposten Nr. 173, 178 und 179, 1/2 N. O. B Anteil:				
	Inventar für den Bahnaufsichtsdienst	282	90		
	" " " Stationsdienst	20	72	303	62
Summe der Einnahmen				665,419	10
Zusammenstellung für bisheriges Netz.					
	Summe der Ausgaben	2,377,071	03		
	" " Einnahmen	665,419	10		
Netto-Ausgaben				1,711,651	93

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
b) Neue Linien.				
Rechtsufrige Zürichseebahn.				
Technisches Personal und Rechtskosten im Prozesse gegen die Bauunternehmung Lerat & Cie.	5,356	35		
Mehrbedarf von Land, Pendenzen aus Expropriation Fr. 10,108. 30				
abzüglich: Minderbedarf von Land, Verkaufserlöse etc. " 9,123. 95	984	35		
Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	4,510	41		
Vorsorglicher Landerwerb für spätere Erweiterung der Station Küsnacht	13,555	85		
Erstellung einer Passerelle auf Station Zürich-Tiefenbrunnen Fr. 14,814. 34				
abzüglich: Beitrag der Stadt Zürich und von Privaten " 8,550. —	6,264	34		
Erstellen eines Verladegeleises von 50,5 m nutzbarer Länge mit Doppelweichenverbindung auf Station Zürich-Tiefenbrunnen	6,220	42		
Erstellen eines Verladeplatzes auf Station Zürich-Tiefenbrunnen bestehend in Chaussierung am 5. Geleise auf eine Länge von 120 m und Erstellen von Einfahrten gegen die alte Seestrasse, inkl. Ergänzung der Centralanlage	5,446	60		
Erstellen einer Wärterbude aus Xylolith auf Station Zürich-Tiefenbrunnen	1,445	01		
Inventarausrüstung für diese Bude	29	32		
Erstellen von Vorsignalen auf den Stationen:				
a) Zürich-Tiefenbrunnen gegen Stadelhofen Fr. 551. 75				
b) Erlenbach gegen Herrliberg " 439. 73				
c) Stäfa gegen Männedorf " 308. 60	1,300	08		
Erstellen von 2 elektrischen Bogenlampen auf Station Meilen, Nachtrag pro 1897	220	—		
Erstellen des Dohlenanschlusses zum Wasserablauf des Viaduktes am Sihlquai, Nachtrag pro 1897	166	30		
Erstellen eiserner Einfriedigungen an Stelle von Stakettenzäunen:				
a) 47 m an der Wasserwerkstrasse, Station Zürich-Letten Fr. 411. 80				
b) 192 8 m zwischen Dorf- und Wiltisgasse in Küsnacht " 1,648. 40	2,060	20	47,559	23
Hievon kommen in Abzug:				
a) Abschreibungen zufolge Verlangen des Schweiz. Eisenbahndepartements, anlässlich Bereinigung der Baurechnungen pro 1897:				
Aufzüge und Leitungen von 2 Zugbarrieren in Küsnacht, infolge Umwandlung in Handschlagbarrieren	250	—		
b) Weitere Einnahmen pro 1898:				
A. Leemann in Zollikon und Fietz & Leuthold in Zürich V, 5. Amortisations-Rate für deren Verbindungsgeleise auf Station Zürich-Tiefenbrunnen	1,250	—		
Zahlung der Vereinigten Schweizerbahnen für die in ihr Eigentum übergegangenen Deckungssignale der Rechtsufrigen Zürichseebahn auf Station Rapperswil	1,475	—		
Abschreibung folgender untergegangenen Bauwerte auf Station Zürich-Tiefenbrunnen:				
a) Oberbau, infolge Erstellen eines Verladegeleises, bezw. Einlegen einer Doppelweichenverbindung Fr. 2,207. 33				
b) Bestandteile der Centralanlage, wegen Abändern der letztern bei Erstellung des Verladeplatzes " 414. 60				
c) Signalantrieb und Rückstellvorrichtung etc., infolge Erstellen eines Vorsignals und Versetzen des Abschlussignals auf die linke Seite " 290. 47				
d) Aufzüge samt Leitungen wegen Umänderung von 4 Schlagbäumen, die vom Stellwerk aus bedient wurden, in Handbedienung an Ort " 984. 86	3,897	26		
Übertrag	6,872	26	47,559	23

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	6,872	26	47,559	23
Abschreibung ausgefallener hölzerner Staketenzäune, infolge deren Ersetzung durch eiserne Einfriedigungen:				
a) 47 m an der Wasserwerkstrasse, Station Zürich-Letten Fr. 141. —				
b) 192,8 m zwischen der Dorf- und Wiltisgasse in Küsnacht " 578. 40	719	40		
Gutschrift für zurückgezogenes Inventar vom aufgehobenen Wärterposten No. 781	90	50	7,682	16
Etzweilen-Schaffhausen.			39,877	07
Technisches Personal (Herstellung des definitiven Längenprofils nach der Bauvollendung)	322	—		
Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	5,002	51		
Hievon ab:	5,324	51		
Minderbedarf von Land und Verkaufserlöse Fr. 8,494. 70				
abzüglich: Mehrbedarf an Land laut Vermessung " 7,558 20			Fr. 936. 50	
Gutschrift für nachträglich übernommenes Oberbauwerkzeug " 246. 70	1,183	20	4,141	31
Thalweil-Zug.				
1. Abschreibungen vom Baukonto, gemäss Beschluss des Schweiz. Bundesrates vom 2. Juli 1898, anlässlich Genehmigung der Baurechnungen pro 1897:				
Reduktion der Bauzinse, vorbehaltlich des bundesgerichtlichen Rekursentscheides	177,648	51		
Ausgaben für Änderungen bestehender Anlagen	5,140	30		
	182,788	81		
2. Übrige Bauausgaben pro 1898, laut Rechnung IV	722,249	10	539,460	29
Eglisau-Schaffhausen.				
1. Abschreibungen vom Baukonto, gemäss Beschluss des Schweiz. Bundesrates vom 2. Juli 1898, anlässlich Genehmigung der Baurechnungen pro 1897:				
Reduktion der Bauzinse, vorbehaltlich des bundesgerichtlichen Rekursentscheides	46,953	65		
Ausgaben, welche keine Bauwerte darstellen	10,404	55		
	57,358	20		
2. Übrige Bauausgaben pro 1898, laut Rechnung IV	467,920	01	410,561	81
Netto-Ausgaben			994,040	48
Rekapitulation.				
Netto-Ausgaben für bisheriges Netz	1,711,651	93		
idem neue Linien	994,040	48		
Summe von Titel A			2,705,692	41

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1898.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.				
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.				
1. Ausrüstung des Dampfbootes „Säntis“ mit einem Promenadendeck und Glaswand in Eisen mit Schiebthüren und ausgebauten Gallerien	17,844	96		
2. Anschaffung eines Rettungsbootes für das Dampfboot „Helvetia“	600	—	18,444	96
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.				
3. Anschaffung von 2 Rettungsbooten für das Dampfboot „Helvetia“	800	—		
4. Erstellen eines Brunnens auf der Schiffswerfte Wollishofen	1,378	25		
Hievon ab:	2,178	25		
5. Abschreibung des Rest-Inventarwertes des ausrangierten Dampfbootes „Stadt Zürich“ Fr. 1,000. —				
6. Diverse Liquidationserlöse für Warenschiffmaterial, Mobiliar etc. „ 924.70	—	1,924	253	55
Summe von Titel B			18,698	51