

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: 04.04.2026

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: *)

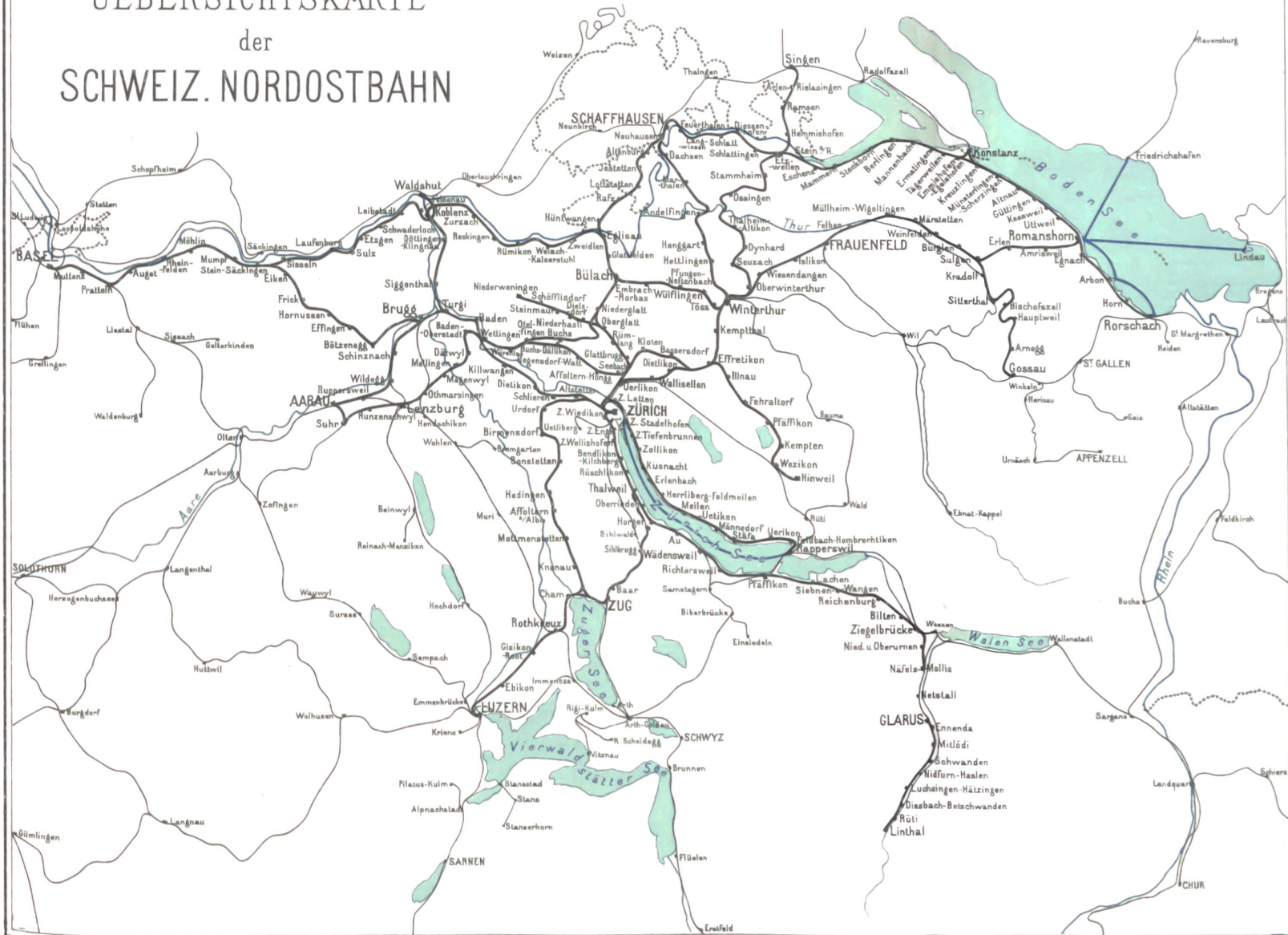
Bötzbergbahn.

| | | | | | |
|-------------------------|-----------------|----------|------------|--------------------------------|-------------|
| Brugg-Pratteln (-Basel) | 2. August 1875. | 48,086 m | | 57,222 m | |
| Stein-Koblenz | 1. August 1892. | 25,501 m | } 73,587 m | 26,124 m | } 83,346 m |
| | | | | | |
| | | | 771,160 m | Gesamt-Betriebslänge 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 Eetzweilen-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 Rückkaufsverhältnisse 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 Zusatzerklärung 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 unbedeutende 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 gekündigt 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 Gundoldingquartier 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</u> | <u>à</u> | <u>Fr. 500</u> | <u>=</u> | <u>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

 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. — „ |
| | | <hr/> 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. — „ |
| | | <hr/> 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 ⁶⁶ | . | . | 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 ⁶⁵ | 113,447 | 50 | | |
| 101,000 | — | 3 ¹ / ₂ | idem „ Gotthardbahn | 1. April 1895 | 99 ⁹⁰ | 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 ⁶⁰ | 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 „ |
| | <u>Fr. 266,176. 30 Cts.</u> |

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. — „ |
| | <u>Fr. 129,755. 91 Cts.</u> |

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 „ |
| | <u>Fr. 53,173. 31 Cts.</u> |
| Abzüglich: Die Ausgaben für Unterhalt der Gebäude, Steuern etc. | „ 5,107. 60 „ |
| Restiert ein Netto-Ertrag von | <u>Fr. 48,065. 71 Cts.</u> |

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 ver- fügten, unter Titel IV D „Finanzergebnis“ näher erwähnten Abschreibungen wurden gemäss Beschluss der General- versammlung 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 (Bötzbahn 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 | | 15,150,109 | 44 | 55.12 | 591,479 | 87 | — | — |
| 24,986,023 | 72 | 95.39 | III. Verschiedene Einnahmen: | 26,213,178 | 89 | 95.37 | 1,227,155 | 17 | — | — |
| 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 | | 1,273,096 | 71 | 4.63 | 66,249 | 24 | — | — |
| 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 | |
| | | | | | | | | | Personen- | Güter- |
| | Anzahl | Tonnen | Stück | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Anzahl | Tonnen | Personen- | Güter- |
| | | | | | | | | | zähl | gewicht |
| 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.

| | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Gegenüber 1897 | | Rangordnung der Stationen | | |
|---------------------------------------|-----------|--------|--------|----------|---------|----------|----------------|----------|---------------------------|-----|--|
| | | | | Versand | Empfang | Total | Personen | Güter | nach | | |
| | | | | Personen | Güter | Personen | Güter | Personen | Gütergewicht | | |
| | 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. Rappersweil | 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. Üriikon | 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 |

8. Verkehr nach Warengattungen.

| A. Lebens- und Genussmittel: | 1897 | 1898 | Gegenüber 1897 | |
|---|------------------|------------------|----------------|---------------|
| | | | mehr | weniger |
| | | | Tonnen | Tonnen |
| <i>a) Verbrauchsmittel</i> | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Tonnen |
| 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. Sprit | 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 | — |
| | <i>28,496</i> | <i>33,220</i> | <i>4,724</i> | — |
| <i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i> | <i>60,559</i> | <i>56,834</i> | — | <i>3,725</i> |
| | 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 Bahnkilometer | | per Wagenachsenkilom. | per Bahnkilometer | | | Total | | |
| | | | | Anzahl | Tonnen | Personen | Gepäck | | Vieh | Güter | Fr. | | | |
| 1878 | 265,108 | 1,140 | 171,173 | Cts. | Fr. Cts. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | 1,982 |
| 1879 | 251,578 | 1,158 | 167,377 | 4-40 | 53-84 | 9-27 | 5-40 | 18-32 | 11,668 | 614 | 426 | 17,750 | 30,458 | 2,031 |
| 1880 | 226,700 | 1,115 | 153,025 | 4-48 | 54-82 | 9-23 | 5-65 | 19-19 | 11,271 | 629 | 381 | 17,384 | 29,665 | 1,833 |
| 1881 | 205,463 | 1,017 | 132,836 | 4-52 | 55-15 | 9-23 | 5-53 | 19-23 | 10,251 | 615 | 374 | 15,723 | 26,963 | 1,770 |
| 1882 | 205,808 | 1,036 | 144,206 | 4-51 | 55-77 | 9-38 | 5-31 | 19-45 | 9,274 | 567 | 358 | 13,618 | 23,817 | 1,963 |
| 1883 | 243,308 | 1,124 | 146,610 | 4-55 | 56-08 | 9-17 | 5-43 | 19-67 | 9,361 | 581 | 376 | 14,583 | 24,901 | 1,992 |
| 1884 | 201,292 | 1,123 | 144,703 | 4-41 | 56-30 | 8-90 | 5-57 | 20-01 | 10,739 | 633 | 373 | 14,349 | 26,094 | 1,905 |
| 1885 | 211,450 | 1,189 | 144,014 | 4-50 | 56-48 | 8-83 | 5-03 | 19-10 | 9,055 | 633 | 422 | 13,701 | 23,811 | 2,445 |
| 1886 | 209,269 | 1,198 | 148,955 | 4-48 | 56-90 | 8-45 | 4-89 | 18-81 | 9,474 | 676 | 543 | 13,149 | 23,842 | 2,427 |
| 1887 | 213,280 | 1,178 | 151,065 | 4-46 | 61-85 | 8-54 | 4-86 | 18-88 | 9,334 | 741 | 567 | 13,795 | 24,437 | 1,665 |
| 1888 | 218,533 | 1,216 | 172,516 | 4-44 | 61-78 | 8-41 | 4-76 | 18-30 | 9,470 | 730 | 464 | 13,775 | 24,439 | 1,685 |
| 1889 | 236,002 | 1,333 | 178,904 | 4-43 | 59-25 | 8-06 | 4-87 | 18-21 | 9,691 | 720 | 455 | 15,129 | 25,395 | 1,685 |
| 1890 | 250,947 | 1,387 | 180,508 | 4-46 | 56-39 | 8-16 | 5-00 | 18-78 | 10,525 | 752 | 491 | 15,955 | 27,723 | 1,685 |
| 1891 | 253,182 | 1,428 | 182,291 | 4-45 | 56-48 | 8-44 | 4-80 | 18-57 | 11,176 | 783 | 483 | 16,412 | 28,854 | 1,651 |
| 1892 | 274,611 | 1,597 | 172,590 | 4-37 | 56-40 | 8-47 | 4-55 | 18-01 | 11,055 | 805 | 464 | 16,571 | 28,895 | 1,522 |
| 1893 | 290,934 | 1,688 | 186,967 | 4-33 | 55-54 | 8-65 | 4-32 | 18-06 | 11,989 | 887 | 485 | 15,950 | 29,311 | 1,791 |
| 1894 | 313,382 | 1,746 | 182,303 | 4-33 | 55-88 | 8-55 | 4-47 | 18-06 | 12,585 | 943 | 533 | 17,018 | 31,079 | 1,728 |
| 1895 | 320,891 | 1,831 | 185,941 | 4-25 | 56-48 | 8-65 | 4-33 | 17-92 | 13,332 | 986 | 631 | 16,731 | 31,680 | 1,670 |
| 1896 | 340,614 | 1,952 | 203,534 | 4-28 | 56-74 | 8-76 | 4-36 | 17-92 | 13,745 | 1,039 | 551 | 17,195 | 32,530 | 1,765 |
| 1897 | 352,093 | 1,988 | 204,490 | 4-18 | 56-55 | 8-65 | 4-41 | 17-88 | 14,225 | 1,104 | 549 | 18,538 | 34,416 | 1,702 |
| 1898 | 367,812 | 2,051 | 207,928 | 4-15 | 56-57 | 8-78 | 4-37 | 17-94 | 14,707 | 1,125 | 551 | 18,858 | 35,241 | 1,756 |
| | | | | | 57,11 | 8,79 | 4-44 | 17,98 | 15,259 | 1,171 | 559 | 19,167 | 36,156 | |

* 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 " |
| | | | | | | | | <u>38,942 m</u> |

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 | | | <u>39,792 m</u> |

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 | <u>5,375 Fälle</u> | <u>3,733 Fälle</u> |
| Erledigt im Berichtjahre | 5,314 " | 3,708 " |
| Unerledigt blieben | <u>61 Fälle</u> | <u>25 Fälle</u> |

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, Turg-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, Wettlingen-Sub-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 Bötzberrgbahn | | 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 * |
| | | | | |
| 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 |
| Total | | 127,940,323 | | 138,694,004 |

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 |

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

| | |
|-------------|-------------|
| 162,943,739 | 170,547,409 |
|-------------|-------------|

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 | | 23.23 | | |
| } 1897 | 18.80 | 23.69 | 31.01 | 12.01 | *** 22.932 | | | |
| 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 | | 10.2887 |
| 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 | | 25.6326 |
| 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 | | 0.024691 |
| 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 | 0.9818 | 1.2175 | 1.0828 | 0.9759 | | 1.0542 | | 1.0218 |
| exkl. Rangierkil. Cts. } 1897 | 0.8043 | 0.8788 | 0.9316 | 0.9672 | 0.8575 | | 0.9404 | |
| 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 | | 28.129 |
| 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 | | 10.0378 |
| exkl. Rangierkil. Cts. } 1897 | 7.7807 | 8.2565 | 9.6986 | 9.2938 | 8.4406 | | 9.0885 | |
| 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 | | 38.17 |
| Rangierkilometer Cts. } 1897 | 34.09 | 40.55 | 44.08 | 30.91 | 38.33 | | 36.82 | |
| 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 |
| 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 | 2.05 |
| | " 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 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 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 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. ^{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 „ |
| | 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 abgeschriebene 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 4 0/0 Anleihens von 15 Millionen Franken, d. d. 1. Juni 1898

| | | | | | |
|------|---|------------|-------------|---|----------------------|
| | „ | 11,527. 38 | „ | | |
| idem | 6 Ausgaben: Verwendungen zu verschiedenen Zwecken | „ | 217,152. 35 | „ | Fr. 230,364. 78 Cts. |

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. — „ |
| | „ 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 „ |
| | Fr. 497,923. 70 Cts. |

Summe gleich der Mehrausgabe

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 | | | | | | | | 620. | 00 | |
| Gesamttotal | | | | | | | | 111,225. | 14 | |
| Rekapitulation: | | | | | | | | 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 Kohlenschiffe.

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 | | | |
| Steinkohlen | Ster | 10.000 | 9.000 |
| | 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 | Tonnen | 4.333 | 3.262 |
| " " " " " Zeitzunde | Kilogr. | 0.039 | 0.085 |
| 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 | | | |
| per Kilometer | Franken | 33,594.11 | 31,140.94 |
| | 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 Hülfsgeschäften 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 Verwaltungszweigen, fremden Verwaltungen und Privaten besteht aus folgenden Ansätzen:

| | | |
|--|-------|-----------------------------|
| 1. Vergütungen des Bahn-Oberingenieurs für den Unterhalt der Bahnanlagen, Telegraphenleitungen, Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Signale, Einfriedigungen, 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 Rollmaterials 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 Zusammenstöße 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

 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.

| | 1897 | | | 1898 | | |
|--|-------------------|------------|------------|-------------------|------------|------------|
| | Mit Jahres-gehalt | Im Taggeld | Total | Mit Jahres-gehalt | Im Taggeld | Total |
| 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 Jahres-gehalt | Im Taggeld | Total | Mit Jahres-gehalt | Im Taggeld | Total |
| | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl | Anzahl |
| | 175 | 123 | 298 | 189 | 101 | 290 |
| | 578 | 858 | 1436 | 588 | 1023 | 1611 |
| | 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 |
| Billetsortiererinnen | — | 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 Werkstättendienst 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 |
| 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 wohlgeegnet 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 Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern.
 3. Rechnung über den Versicherungsfonds.
 4. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.
 5. Rechnungen über die Nebengeschäfte:
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
 6. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet (Beilage zu den Rechnungen III und IV).
-

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

| | 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. 1/3 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, Einnahmer, 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.</i> Abschreibungen am Baukonto: | | | | | | |
| 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.</i> Erneuerungsfonds. | | | | | | |
| 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.</i> Versicherungsfonds | 100,000 | — | 2,036,062 | 26 | | |
| 6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken. | | | | | | |
| <i>a.</i> Kosten für die Durchführung des Rekurses gegen den Bund betr. Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages | 18,000 | — | | | | |
| <i>b.</i> 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 | 104,152 | 35 | | | | |
| <i>c.</i> Subventionierung des Organs „Die Schweizerbahnen“: | | | | | | |
| 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.</i> Subvention an die Kosten der Trace-Studien für eine Engadin-Orientbahn, gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1898 | 75,000 | — | 217,152 | 35 | 10,314,746 | 21 |
| 7. Zur Verfügung der Aktionäre | | | | | 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 Schlepptoote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn | — | — | 18,444 | 96 | . | . | 18,444 | 96 | | |
| B. Dampf- und Schlepptoote 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. Bureauekosten | — | — | | | — | — | | |
| 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. | | | | | | | | |
| <i>a.</i> Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc. | 440 | 65 | | | — | — | | |
| <i>b.</i> Tunnels | — | — | | | — | — | | |
| <i>c.</i> Brücken und Durchlässe | 6,430 | 64 | | | — | — | | |
| <i>d.</i> Beschotterung | 135 | 92 | | | — | — | | |
| <i>e.</i> Chaussierung von Strassen und Vorplätzen | 1,967 | 25 | | | — | — | | |
| <i>f.</i> Fluss- und Uferbauten | — | — | | | — | — | | |
| <i>g.</i> Verschiedenes | — | — | | | — | — | | |
| | | | 8,974 | 46 | | | | |
| 2. Oberbau. | | | | | | | | |
| <i>a.</i> Schienenunterlagen (Schwellen etc.) | ÷ 334 | 94 | | | — | — | | |
| <i>b.</i> Schienen und deren Befestigungsmittel | 903 | 51 | | | — | — | | |
| <i>c.</i> Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung | 2,177 | 88 | | | — | — | | |
| <i>d.</i> Legen des Oberbaues | 558 | 95 | | | ÷ 246 | 70 | | |
| <i>e.</i> 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 Ein- nahmenseite) | | | | | | |
| 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 Bau- zwecken“: | | | | | | |
| Nachtrag für Bauleitung und Verzinsung auf abgeschrie- benen 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, vorbehältlich 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 „ 1,050,000.— | 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 | | | | |
| 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 Geleiseanlagen 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, bezw. Erweiterung der diesem Schuppen dienenden Geleiseanlagen 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: | Geleiseerweiterung 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 | | |
| | Telephonanlage 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 | | |
| | Erstellen einer eisernen Zugbarriere beim Übergang zur Badanstalt | 305 | 84 | | |
| 21. Richterswil: | Verbesserung der Stationsbeleuchtung durch Aufstellung weiterer 6 Kandelaberlaternen | 360 | 20 | | |
| 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 | 159,874 70 |
| | (vide auch Pos. 75) | | | | |
| 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 | 6,945 48 |
| | Übertrag | | | | 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) (vide auch Pos. 85) | 491. 97 | | | |
| | | 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 Schieberbarrieren 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 Einnehmer-ei 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 Kaltsägenschärfmaschine 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 | | |
| | | | <u>Fr. 11,604.76</u> | | |
| | 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- } Scheibenkontakte der Blocksignalanlage | " | 4,809.— | | |
| | Winterthur: } Pumpwerk des Sodbrunnens | " | 100.— | | |
| | Pfäffikon-Schwyz: Grunderwerb und Unterbau des verlassenen alten | | | | |
| | Zug: 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 Bahnanschlussesgeleises, für die in ihr Eigentum übergegangene Wagenkreuzdrehzscheibe 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 Schieebarriere 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 (vide auch Pos. 20) | 1,500 | — | | |
| 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. |
|---------------------------------|--|--------|------|---------|------|
| Übertrag | | | | 588,301 | 67 |
| 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. — | 24 | — | | |
| | (vide auch Pos. 45) | | | | |
| 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. — | 280 | — | | |
| | (vide auch Pos. 48) | | | | |
| 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 | — | | |
| Übertrag | | 62,617 | 44 | 591,039 | 94 |

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 | 70 | 253 | 55 |
| Summe von Titel B | | | 18,698 | 51 |