

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 46 (1898)

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

**Autor:** Birchmeier

**Kapitel:** 4: Betrieb

**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:** 29.12.2025

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

## IV. Betrieb.

### A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn (Bötzbergbahn und die Linie Koblenz-Stein nicht eingerechnet) ausgeführt worden sind, haben im ganzen 5,939,091 Kilometer zurückgelegt.

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

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	<b>1897</b>	<b>1898</b>
	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/> 5,346,541	<hr/> 5,535,077
b) Ergänzung- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge . . . . .	21,789	24,911
2. Fakultativ-Güterzüge . . . . .	351,024	379,103
	<hr/> 5,719,354	<hr/> 5,939,091

## B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### I. Einnahmen.

1897 (709 Kilometer)			1898 (725 Kilometer)			Mehrereinnahme	Minderereinnahme			
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.			
<b>Nordostbahn (eigenes Netz).</b>										
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		26,213,178	89	95.37	1,227,155	17	—	—
1,095,702	—	4.18	III. Verschiedene Einnahmen:							
82,996	87	0.32	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	1,201,178	76	4.37	105,476	76	—	—
28,148	60	0.11	2. Ertrag von Hülfsgeschäften .	42,815	23	0.15	—	—	40,181	64
1,206,847	47	4.61	3. Sonstige Einnahmen .	29,102	72	0.11	954	12	—	—
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 Personenverkehr 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 dahерigen 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 übergingen. 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 Billetkontrolle 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 Gebrauchsduer 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 Ein-	
nahme 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 Rundfahrbilletten 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 ergiebt sich also eine rechnungsmässige Mehreinnahme von . . . . „ 357,001. 39 „ d. h. ein Betrag, der den nicht bestimmmbaren 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 % und der Einnahmen von ca. 4 % aus, hat sich also in normalen Verhältnissen entwickelt. Die Rohmaterialien (Baumaterialien) sind etwas zurückgegangen; dagegen haben sich die höher klassifizierten Güter (Industrie-Artikel und Hülfsstoffe), 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 Abonenten (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:

<b>1897</b>	<b>1898</b>
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.

## 2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

I. Personentransport.	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1897		1898		1897		1898		
	Personen	Prozent	Personen	Prozent	Fr.	Cts.	Prozent	Fr.	Cts.
<b>a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:</b>									
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	30,626	0.24	30,661	0.23	194,714. 19	1.87	196,878. 34	1.78	
" " . . . II. "	305,183	2.89	287,700	2.15	941,278. 96	9.03	893,833. 95	8.08	
" " . . . III. "	2,143,287	16.77	2,008,545	15.00	2,230,365. 18	21.89	2,002,456. 33	18.10	
<b>b. Zu ermässigten Fahrtaxen:</b>									
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	2,153	0.02	2,104	0.02	1,274. 40	0.01	1,141. 08	0.01	
" " . . . III. "	54,776	0.43	52,239	0.39	22,238. 55	0.21	20,376. 37	0.18	
Hin- und Rückfahrt . . . I. "	11,818	0.09	13,972	0.10	47,168. 93	0.45	56,163. 39	0.51	
" " . . . II. "	784,438	6.14	781,664	5.84	1,052,021. 92	10.09	1,063,213. 35	9.61	
Strecken-Abonnementen . . . II. "	6,525,982	51.07	6,709,864	50.12	4,235,407. 59	40.62	4,522,285. 67	40.88	
" " . . . III. "	199,170	1.56	181,135	1.35	74,236. 93	0.71	59,710. 41	0.54	
General-Abonnementen . . . I. "	1,967,302	15.39	2,013,763	15.04	352,343. 20	3.38	358,992. 30	3.25	
" " . . . II. "	—	—	6,467	0.05	—	—	12,655. 41	0.12	
" " . . . III. "	—	—	241,510	1.80	—	—	326,275. 59	2.95	
Militär- u. Polizeitransporte III. "	66,428	0.52	114,714	0.86	53,135. 46	0.51	103,044. 97	0.98	
Gesellschaften und Schulen I. "	26	0.00	64	0.00	419. 18	0.00	402. 39	0.00	
" " . . . II. "	6,782	0.05	5,769	0.04	11,827. 83	0.11	10,895. 14	0.10	
" " . . . III. "	214,655	1.68	220,346	1.65	224,345. 04	2.15	228,305. 53	2.06	
Lust- und Rundfahrten I. "	2,494	0.02	2,164	0.02	32,913. 55	0.82	33,282. 72	0.90	
" " . . . II. "	22,521	0.18	22,688	0.17	88,327. 07	0.85	87,324. 44	0.79	
" " . . . III. "	69,246	0.54	72,246	0.54	123,609. 49	1.19	126,567. 39	1.14	
Coupons für kombinierbare Rundreise-Billette I. "	21,273	0.17	19,279	0.14	74,541. 77	0.71	69,172. 26	0.68	
" " . . . II. "	145,566	1.14	134,650	1.01	357,970. 40	3.43	338,861. 73	3.06	
" " . . . III. "	204,684	1.60	169,682	1.27	309,254. 51	2.97	266,463. 47	2.41	
Total	12,778,410	100	13,386,947	100	10,427,394. 15	100	11,063,069. 45	100	
<b>Rekapitulation nach Klassen:</b>									
I. Klasse . . . . .	66,237	0.52	72,607	0.54	349,757. 62	3.86	368,554. 51	3.83	
II. " . . . . .	1,465,813	11.47	1,657,220	12.08	2,526,937. 51	24.23	2,781,255. 69	25.14	
III. " . . . . .	11,246,360	88.01	11,657,120	87.08	7,550,699. 02	72.41	7,913,259. 25	71.58	
Total	12,778,410	100	13,386,947	100	10,427,394. 15	100	11,063,069. 45	100	
Tonnen 43,226			Tonnen 46,149		797,471. 88	.	849,375. 48	.	
<b>II. Gepäcktransport</b>									
<b>III. Viehtransport</b>									
Klasse I . . . . .	Stück		Stück						
" II . . . . .	10,467	3.27	15,783	5.85					
" III . . . . .	74,161	23.18	71,641	26.56					
" IV . . . . .	126,227	39.45	119,525	44.31	390,753. 80	.	404,972. 78	.	
Total	319,977	100	269,763	100	390,753. 80	.	404,972. 78	.	
<b>IV. Gütertransport</b>									
Eilgut . . . . .	Tonnen		Tonnen						
Stückgutklasse I . . . . .	114,803	3.71	130,839	4.09					
" II . . . . .	175,501	5.67	181,171	5.67					
" Wagenladungsklasse A . . . . .	216,923	7.01	223,533	7.00					
" B . . . . .	90,992	2.94	93,765	2.98					
Spezial-Tarif Ia . . . . .	168,587	5.44	169,841	5.82					
" Ib . . . . .	51,537	1.66	53,923	1.69	12,733,118. 67	95.23	13,246,195. 12	95.33	
" IIa . . . . .	415,551	13.42	432,505	13.54					
" IIb . . . . .	25,789	0.88	25,002	0.78					
" IIIa . . . . .	138,461	4.47	190,064	5.95					
" IIIb . . . . .	67,563	2.18	67,270	2.11					
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)	1,631,024	52.67	1,626,788	50.92					
Total	3,096,731	100	3,194,701	100	13,370,403. 89	100	13,895,761. 18	100	
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr	.	.	.	.	637,285. 22	4.77	649,566. 06	4.67	
					24,986,023. 72	.	26,213,178. 89	.	

### 3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1897 = 709 Kilom., 1898 = 725 Kilom.)		<b>1897</b>	<b>1898</b>
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	.	Franken	14,707.19
"    " Reisenden	.	"	0.82
"    "    " und Bahnkilometer	.	Centimes	4.18
Zahl der Personenkilometer	.	.	249,634,160
"    "    "-Wagenachskilometer	.	.	47,914,491
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	.	Kilometer	19.54
Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen im Total	.	Reisende	352,093
Auf jeden Bahnkilometer kommen	.	"	18,023
"    " Personen-Wagenachskilometer kommen	.	"	5.21
"    " 100 bewegte Sitzplätze kommen	.	"	28.82
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	.	Franken	1,124.78
"    " Tonne	.	"	18.45
"    " Tonnenkilometer	.	Centimes	56.57
"    " Reisenden	.	"	6.24
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	1,409,683
Jede Tonne hat befahren	.	Kilometer	32.61
Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen	.	Tonnen	1,988
Auf jeden Bahnkilometer kommen	.	"	61
"    " Reisenden	"	Kilogr.	3.88
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	.	Franken	551.13
"    " Stück	.	"	1.22
"    " Tonnenkilometer	.	Centimes	24.49
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	1,595,496
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer (inkl. Lokalspesen)	.	Franken	18,858.12
"    " Tonne	.	"	4.32
"    " Tonnenkilometer (exkl. Lokalspesen)	.	Centimes	8.78
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	144,983,400
"    " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)	.	.	84,948,151
Jede Tonne hat befahren	.	Kilometer	46.82
Auf die ganze Bahnlinie bezogen, kommen	.	Tonnen	204,490
"    " jeden Bahnkilometer kommen	.	"	4,368
"    " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	.	"	1.74
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	.	Franken	35,241.22
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	.	.	1,702.18
<b>Totaleinnahme</b> per Bahnkilometer	.	"	36,943.40
			37,912.10

#### **4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.**

## 5. Frequenz nach den Stationen.

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

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personenzahl	Gütergewicht
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-Hombrechtkon	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. Hauptwil . . . .	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. Hinwil . . . .	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. Hunzenschwil . . . .	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 Personenzahl	Gütergewicht
Übertrag . . .	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
	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. Miltödi . . . .	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. Nüfels-Mollis . . .	24,243	112	188	3,273	5,338	8,611	+	1,872 —	86	124 71
108. Netstall . . . .	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	
									Anzahl	Gütergewicht
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. Reckingen . . . . .	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. Rümlang . . . . .	43,480	58	141	905	4,239	5,144	+ 1,742 +	502 65	102	
138. Rüschlikon . . . . .	82,019	75	316	1,382	7,130	8,512	- 4,183 -	166 31	72	
139. Rütli (Glarus) . . . . .	7,594	13	91	444	1,445	1,889	+ 77 +	405 185	157	
140. Ruppersweil . . . . .	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. Schöflisdorf-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 Personenzahl	Gütergewicht
Übertrag . . . .	7,036,588	19,137	108,126	807,615	1,041,240	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
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-Altkon . . .	20,843	64	320	1,198	520	1,718	- 1,211	- 547	139	163
164. Thalweil . . . .	215,875	291	208	4,181	24,254	28,435	+ 25,203	- 2,264	5	24
165. Töss . . . .	16,343	112	32	9,388	30,598	39,986	+ 626	- 4,443	154	15
166. Turgi . . . .	108,179	95	307	2,806	6,506	9,312	+ 5,690	+ 1,943	23	66
167. Ürikon . . . .	27,878	34	155	806	1,631	2,437	- 892	- 400	107	145
168. Ütikon . . . .	48,399	113	261	32,583	32,422	65,005	+ 1,464	+ 4,953	59	6
169. Urdorf . . . .	25,182	69	51	606	883	1,489	+ 1,873	- 458	120	168
170. Uttweil . . . .	21,259	35	281	684	941	1,625	+ 2,788	+ 66	137	165
171. Wädensweil . . . .	151,455	575	462	10,321	23,098	33,419	- 5,529	- 516	11	21
172. Wallisellen . . . .	119,310	156	262	3,112	5,885	8,997	+ 2,339	- 2,633	21	68
173. Weizach-Kaisertuhl . .	16,863	70	266	2,994	1,302	4,296	- 2,978	+ 566	152	118
174. Weinfelden . . . .	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. Zweidlen . . . .	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		
<b>Total . . . .</b>	<b>13,386,947</b>	<b>46,149</b>	<b>269,763</b>	<b>3,194,701</b>	<b>3,194,701</b>					

\* Ausschließlich des Verkehrs nach und von V. S. B. via Wallisellen.

## 6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren.

Verkehre	Transport-Quantitäten						Ertrag			
	Personen			Güter			von			
	Ab-gegangen	An-gekommen	Total	Versand	Empfang	Total	Personen und Gepäck	Gütern und Tieren	Fr.	Cts.
I. Interner Verkehr.	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-Wohlen-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 Brienz-See . . . . .	410	429	839	—	—	—	3,871	28	—	—
Berner Oberlandbahnen . . . . .	1,241	30	1,271	225	32	257	4,146	33	3,500	35
Jura-Neuchâtelos . . . . .	368	448	816	1,011	435	1,446	2,446	12	18,198	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	Fr.	Cts.	
Übertrag .	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
			11,935,806			2,474,653	9,691,100	57	11,647,782	21	
<b>III. Transit-Verkehr.</b>											
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. West-schweiz. 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	6,698	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	
" " -Würtemb. 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	
<b>IV. Verschiedenes.</b>											
Coupons für kombinierbare Rund-fahrt-Billette . . . . .	323,611		323,611	—	—	—	674,497	46	—	—	
Militär-Transporte mit Gutschein	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	
<b>abzüglich:</b>											
Vergütungen aus dem Lokal-Verkehr auf Gemeinschafts-Strecken . . . . .							11,927,630	83			
							15,185	90			
<b>Total .</b>			<b>13,386,947</b>				<b>3,194,701</b>	<b>11,912,444</b>	<b>93</b>	<b>14,300,733</b>	<b>96</b>

\* 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.
1	3,527	3,527	2,217	2,217	41	Übertrag	11,002,594	152,525,040	1,498,295	35,863,118
2	118,837	237,674	14,783	29,566	42		67,232	2,756,512	35,206	1,443,446
3	486,439	1,459,317	22,059	66,177	43		19,343	812,406	23,596	991,032
4	817,350	3,269,400	36,741	146,964	44		40,785	1,753,755	17,956	772,108
5	930,259	4,651,295	19,989	99,945	45		19,251	847,044	23,411	1,030,084
6	805,732	4,834,392	41,079	246,474	46		48,332	2,174,940	51,198	2,303,910
7	657,785	4,604,495	17,399	121,793	47		30,526	1,404,196	211,484	9,728,264
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	618,376
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.	Tonnen	Tonnen-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	1,189,085	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	2,847,484	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			
	Kilo-meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo-meter	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		
I61	187	30,107	16	2,576	I81	—	—	—	—		
I62	68	11,016	18	2,916	I82	4	728	—	—		
I63	91	14,833	8	1,304	I83	2	366	—	—		
I64	11	1,804	10	1,640	I84	—	—	—	—		
I65	38	6,270	7	1,155	I85	12	2,220	—	—		
I66	329	54,614	34	5,644	I86	—	—	—	—		
I67	2	334	3	501	I87	—	—	—	—		
I68	18	3,024	11	1,848	I88	—	—	—	—		
I69	—	—	3	507	I89	—	—	—	—		
I70	19	3,230	10	1,700	I90	—	—	—	—		
I71	10	1,710	—	—	I91	—	—	—	—		
I72	23	3,956	2	344	I92	13	2,496	—	—		
I73	—	—	1	173	I93	—	—	—	—		
I74	—	—	3	522	I94	—	—	—	—		
I75	2	350	1	175	General-Abonnementen	543,698	13,592,450	—	—		
I76	—	—	3	528		294,680	5,805,196	—	—		
I77	—	—	—	—		—	—	17,186	811,007		
I78	—	—	—	—		—	—	—	—		
I79	—	—	—	—	Fahrpost-	—	—	—	—		
I80	—	—	—	—	Stücke über 5 Kg.	—	—	—	—		
Übertrag	12,548,538	247,260,248	3,177,515	149,936,561	Total	13,386,947	266,663,704	3,194,701	150,747,558		

## 8. Verkehr nach Warengattungen.

	1897	1898	Gegenüber 1897	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
a) Verbrauchsmittel				
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 Zustand				
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	—
b) Gebrauchsmittel				
24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat und Effekten)	22,948	25,908	2,960	—
25. Hausräthliche Gegenstände, neue, nicht in andern Tit. genannte, Bücher, Musikinstrumente, Kunstgegenstände u. dgl. . . . .	8,037	8,810	773	—
	30,985	34,718	3,733	—
	728,310	802,924	74,614	—
<b>B. Brennmaterialien:</b>				
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	—
<b>C. Baumaterialien:</b>				
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.

	Übertrag	1897	1898	Gegenüber 1897	
		Tonnen	Tonnen	mehr	weniger
				Tonnen	Tonnen
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, fäonneniert (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	—	
	<b>283,903</b>	<b>296,948</b>	<b>13,045</b>	—	
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, Chinagras, 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	
	<b>115,422</b>	<b>119,774</b>	<b>4,352</b>	—	
F. Gerberei:					
55. Felle und Häute	8,325	8,801	476	—	
56. Rinde und Lohe	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	—	
	<b>26,134</b>	<b>27,907</b>	<b>1,773</b>	—	
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	
	<b>29,469</b>	<b>28,531</b>	—	<b>938</b>	
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	—	
	<b>42,749</b>	<b>47,557</b>	<b>4,808</b>	—	
I. Strohindustrie:					
68. Strohwaren aller Art	<b>818</b>	<b>817</b>	—	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. Parqueriewaren 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	
	<b>270,349</b>	<b>258,007</b>	—	<b>12,342</b>	
Übertrag	<b>2,680,625</b>	<b>2,760,626</b>	<b>80,001</b>	—	

Verkehr nach Warengattungen.

	Übertrag	2,680,625	1897	1898	Gegenüber 1897	
			Tonnen	Tonnen	mehr	weniger
					Tonnen	Tonnen
<b>L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:</b>						
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 Sodalauge, 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	
<b>M. Hülfsmittel zum Transport:</b>		<b>274,272</b>	<b>287,756</b>	<b>13,484</b>	—	
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	—	
<b>N. Nicht rubrizierte Waren:</b>		<b>52,779</b>	<b>56,265</b>	<b>3,486</b>	—	
108. Einzelsendungen	.	13,076	13,818	742	—	
109. Wagenladungen	.	15,420	19,402	3,982	—	
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>						
<b>Gesamttotal</b>		<b>89,055</b>	<b>90,054</b>	<b>999</b>	—	
<b>3,096,731</b>		<b>3,194,701</b>	<b>97,970</b>	<b>—</b>	—	

## 9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durch- schnittl. Bahn- länge Kilometer	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen				Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Fr. 1,982 2,031 1,833 1,770 1,963 1,992 1,905 2,445		
	Personen	Gepäck	Güter	Tonnen	Personen per Personen- kilometer			Gepäck per Tonnen- kilometer			Güter per Tonnen- kilometer			per Wagen- achsenträger			
					Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	
1878	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	9.27	5.40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	Fr.	1,982		
1879	251,578	1,158	167,377	4.48	54.82	9.23	5.65	19.10	11,271	629	381	17,384	29,665		2,031		
1880	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	9.34	5.53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963		1,833		
1881	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	9.38	5.31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817		1,770		
1882	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	9.17	5.43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901		1,963		
1883	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	8.90	5.57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094		1,992		
1884	201,292	1,123	144,703	4.50	56.48	8.83	5.03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811		1,905		
1885	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	8.45	4.89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842		2,445		
1886	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	8.54	4.86	18.88	9,334	741	567	13,795	24,437		2,427		
1887	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	8.41	4.76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439		1,665		
1888	218,533	1,216	172,516	4.48	59.25	8.06	4.87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995		1,685		
1889	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.16	5.00	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723		1,685		
1890	250,947	1,387	180,508	4.45	56.48	8.44	4.80	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854		1,616		
1891	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	8.47	4.55	18.03	11,055	805	464	16,571	28,895		1,651		
1892	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	8.65	4.32	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311		1,522		
1893	290,934	1,688	186,967	4.38	55.88	8.55	4.47	18.06	12,585	943	533	17,018	31,079		1,791		
1894	313,382	1,746	182,303	4.25	56.48	8.65	4.33	17.92	13,332	986	631	16,731	31,680		1,728		
1895	320,891	1,831	185,941	4.28	56.74	8.76	4.36	17.92	13,745	1,039	551	17,195	32,530		1,670		
1896	340,614	1,952	203,534	4.18	56.55	8.65	4.41	17.88	14,225	1,104	549	18,538	34,416		1,765		
1897	352,093	1,988	204,490	4.18	56.57	8.78	4.37	17.94	14,707	1,125	551	18,858	35,241		1,702		
1898	367,812	2,051	207,928	4.15	57,11	8.79	4.44	17.98	15,259	1,171	559	19,167	36,156		1,756		

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

### C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 725 Kilometer, sondern auch die Linien Brugg-Basel mit 58 und Koblenz-Stein mit 26 Kilometer. Die absolute Bahnlänge dieses Betriebsnetzes betrug am Ende des Berichtsjahres 809 Kilometer, der Jahresdurchschnitt ebenso viel.

#### 1. Ausgaben.

1897			1898			
Betriebene Bahnlänge 793 Kilometer			Betriebene Bahnlänge 809 Kilometer			
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
674,950	53	3.79	I. Allgemeine Verwaltung . . .	698,244	17	3.70
3,175,749	52	17.88	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	3,602,934	97	19.11
5,853,190	49	32.87	III. Expeditions- und Zugsdienst . . .	6,147,808	44	32.61
5,961,967	57	33.48	IV. Fahrdienst . . .	6,135,036	33	32.54
2,142,619	17	12.03	V. Verschiedene Ausgaben . . .	2,271,000	05	12.04
<b>17,808,477</b>	<b>28</b>	<b>100</b>	Totalausgaben . . .	<b>18,855,023</b>	<b>96</b>	<b>100</b>
						+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 Taglohnernhöhungen 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	Zurück- gezogen	In die Bahn gelegt	Zurück- gezogen	In die Bahn gelegt	Zurück- gezogen	In die Bahn gelegt	Zurück- gezogen
	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
Einzelauswechselung . .	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	
<b>hiezu:</b>								
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	
<b>abzüglich:</b>								
Oberbau-Erneuerungs- anteile fremder Ver- waltungen für Ge- meinschaftsbahnhöfe	11,177.90		12,975.83		12,103.87		36,257.60	
	<b>Summe</b> 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 "				
								38,942 m
	ferner:							
			Umbau von Holzschwellen auf Eisenschwellen, zwischen Zürich und Oerlikon . . . . .	216 m				
			Umbau von Eisenschwellen auf Holzschwellen, zwischen Horgen-Oberdorf und Sihlbrugg . .	634 "				850 "
			Zusammen Haupt- und Nebengeleise, inkl. 114 Weichenverbindungen . . . . .					39,792 m
			gegen 27,306 m mit 81 Weichenverbindungen im Jahr 1897.					

Die „Verschiedenen Ausgaben“ sind um Fr. 128,380.88 Cts. grösser als im Vorjahr. Hier von entfallen Fr. 93,691.62 Cts. auf Kapitel V A 3 „Miete für Rollmaterial“, einerseits infolge Zunahme der kilometrischen Leistungen fremder Wagen auf dem Nordostbahnenetz, anderseits 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 ergiebt 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 Hülfskasse, Unterstützungen und Geschenke“ einen Mehraufwand von Fr. 22,924.21 Cts., der in der Steigerung der Besoldungsausgaben, bezw. der hieraus resultierenden Mehreinlage für Gehaltserhöhungsbeschriftnisse 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	3,733 Fälle
Erledigt im Berichtjahre . . . . .	5,314 "	3,708 "
Unerledigt blieben . . . . .	61 Fälle	25 Fälle

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

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

Es bleibt somit eine Nettoausgabe von . . . . . gegenüber der reklamierten Summe von . . . . .

	<b>1897</b>	<b>1898</b>
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:

	<b>1897</b>	<b>1898</b>
a) Gänzlicher Verlust . . . . .	Fr. 8,523. 18 Cts.	Fr. 25,787. 43 Cts.
b) Beschädigungen . . . . .	" 41,546. 48 "	" 26,062. 05 "
c) Verspätungen . . . . .	" 38,155. 79 "	" 8,850. — "
	Fr. 88,225. 45 Cts.	Fr. 60,699. 48 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

	<b>1897</b>	<b>1898</b>
a) Getreide . . . . .	Fr. 7,223. 42 Cts.	Fr. 3,555. 70 Cts.
b) Mehl . . . . .	" 697. 28 "	" 1,363. 55 "
c) Wein . . . . .	" 5,610. 92 "	" 4,232. 52 "
d) Sprit und Öl . . . . .	" 3,224. 47 "	" 5,786. 62 "
e) Kolonialwaren . . . . .	" 10,168. 60 "	" 11,699. 20 "
f) Eisenwaren . . . . .	" 6,241. 95 "	" 8,191. 02 "
g) Baumwollwaren . . . . .	" 8,918. 70 "	" 8,638. 67 "
h) Holzwaren . . . . .	" 3,969. 73 "	" 3,609. 43 "
i) Glaswaren . . . . .	" 5,304. 20 "	" 2,464. 79 "
k) Diverse . . . . .	" 8,359. 23 "	" 9,890. 98 "
Personenverkehr . . . . .	" 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 A<sup>3</sup> 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 Vorjahr.

**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 Diensteinteilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschungen, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangierdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer,

also effektiv Dienst leistend, waren 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 Werkstatt 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	Schnell- und Personenzugs-Kilometer	Fahrplanmässige Züge Güterzüge mit Personenbeförderung	Güterzüge mit Güterzüge mit Personenbeförderung	Extrazüge Schnell- u. Personenzugs- Kilometer	Güterzüge Personenzugs- Kilometer	Total der Zugs- kilometer	Vorspann- Kilometer	Nutz- Kilometer	Material- transport- Kilometer	Leer- fahrtens- Kilometer	Total der Kilometer
1	Konstanz, Turgi-Waldshut	1,534,718	226,315	344,183	13,834	186,790	2,305,840	267,252	2,573,092	12,628	34,191	2,619,911
2	Winterthur-Schaffhausen	149,428	7,104	17,166	120	287	174,105	2,160	176,265	14	1,980	178,259
3a	Oerlikon-Bülach-Oberlatt-Dielstorf	125,396	19,776	—	672	16,291	162,135	7,320	169,455	87	169	169,711
3b	Dielstorf-Niederveningen	29,111	—	—	14	144	29,269	—	29,269	—	—	29,269
4	Winterthur-Bülach-Koblenz	250,260	35,922	68,510	401	17,597	372,690	8,466	381,156	28	4,927	386,111
5	Zürich-Richtersweil-Glarus*	*139,170	25,254	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-Weizikon-Hinwil	87,223	—	14,122	117	158	101,620	460	102,080	117	532	102,729
8a	[Winterthur-Etzwilen-Konstanz, Etzwilen-Ramzen (Grenze)]	219,487	15,167	63,309	233	60,679	358,875	29,292	388,167	5,004	3,435	396,606
8b	Ramzen (Grenze)-Singen	25,550	15,330	1,288	—	6,167	48,335	2,002	50,337	105	733	51,175
9	Sulgen-Gossau	69,447	14,136	—	169	91	83,843	208	84,051	205	106	84,362
10	Niederglatt-Oetelfingen-Wettingen	75,368	—	—	20	571	75,959	625	76,584	—	323	76,907
11	Effretikon-Seebach-Oetelfingen, Wettigen-Suh-Aarau	172,004	36,623	17,748	46	259	226,680	3,362	230,042	845	100	230,987
12	Zürich-Altssteiter-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	72,461	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	Thalwil-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	231,560	1,694	65,546	727,087	36,825	763,912	—	359	764,271	
Koblenz-Stein	77,181	22,834	11,560	104	915	112,594	1,228	113,822	—	79	113,901	
Total Bötzbergbahn	408,986	119,326	243,110	1,798	66,461	839,681	38,053	877,734	—	438	878,172	
<b>Gesamt-Total</b>		<b>*4,608,399</b>	<b>554,335</b>	<b>1,113,335</b>	<b>26,709</b>	<b>445,564</b>	<b>*6,748,342</b>	<b>452,689</b>	<b>*7,201,031</b>	<b>21,285</b>	<b>60,694</b>	<b>*7,283,010</b>
Führung der Arlbergzüge auf Teilstrecke der V.S.B.		15,686	—	—	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	1898	*6,293,003	473,650	*6,766,653	453,109	*7,219,762	21,285	60,734	*7,301,781	—	—	—
	1897	*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	—	23,738	2,754	232,631	
minus	1898	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

\* Siehe Bemerkung auf vorstehender Seite.

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

	<b>1897</b>	<b>1898</b>
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:

	<b>1897</b>	<b>1898</b>
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, Dampfeylindern, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 27,780. 68 Cts. (1897: 62,901. 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 *
<i>b) Auf fremden Bahnen:</i>		
Personenwagen . . . . .	7,274,730	8,366,486
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	45,832,624	53,107,354
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 Vorjahr. 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.

	1897	1898
*) exkl. die Leistungen	der Werkzeugwagen 3400 Km.	5876 Km.
	des Gastransportwagens —	1422

## a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

## I. Lokomotiven.

	Fahrdienst						Rangierdienst	
	A <sup>2</sup> , A <sup>2</sup> T und B <sup>2</sup> T	A <sup>3</sup> u. A <sup>3</sup> T	B <sup>3</sup> T, C <sup>2</sup> T u. C <sup>3</sup> T	E <sup>2</sup> u. F <sup>3</sup>	Total		1897	1898
					1897	1898	1897	1898
<b>a) Stand und Leistungen.</b>								
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
" Rangierkilometer der Zugslokom.	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		
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	18.30	23.69	31.01	12.01	*** 22.932			
<b>b) Kosten des Brennmaterials.</b>								
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	25.5288	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	
<b>c) Übrige Unterhaltskosten.</b>								
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	0.02135	0.023149	0.024034	0.021807		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	0.8048	0.8788	0.9916	0.9672	0.8575		0.9404	
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasserkonsum 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-, Beleuchtungs- und Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand . . . Fr.	1,046,083.26	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	26.810	32.925	34.884	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
" per Lokomotivkilometer { 1898	7.7254	8.9065	8.6137	10.6156	8.2485		10.0378	
" exkl. Rangierkil. ... Cts. { 1897	7.7807	8.2565	9.6986	9.2938	8.4406		9.0885	
<b>d) Total.</b>								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserkonsum 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	39.48		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	1.88	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 Beträgen 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.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen				Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen			Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert							
	Achsrädrige		sechsrädrige			im einzelnen			Personen-			Eigen-	Bruttolast			
	vierrädrige	sechsrädrige	vierrädrige	Total		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im ganzen	gewicht	Wagen	im ganzen	per Bahn-	per Achsenkilometer		
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		

  

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		
		Franken	Centimes				Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes		
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	0.0031	92,855.49	0.175			

## III. Gepäck- und Güterwagen.

Betriebsjahr	Anzahl				Tragkraft d. sämtl. Gepäck- u. Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert						
	Gepäckwagen		Güterwagen	Totalzahl				Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen-	Bruttolast				
	vierrädrige	sechsrädrige	vierrädrige	der Wagen	der Achsen			gewicht der Wagen	im ganzen	per Bahn-	per Achsenkilometer			
1898	101	2	3,042	3,145	6,292	36,255	3.8858	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	

  

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.				
		Franken	Centimes				Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes			
1898	81,383,505	327,428.47	0.402	1.81	113,892,631	12,373	3,746.75	0.1086	0.0033	0.0033			
1897	75,996,853	312,052.79	0.410	1.78	109,951,957	13,368	3,491.77	0.1216	0.0031	0.0031			

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	84.33	84.02
	" Wagenachskilometer . . . "	3.35	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 Rechnungsschemas im Jahre 1888 ist eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der älteren Jahresberichte unmöglich geworden. Um indessen weiter zurückgreifende Vergleiche zu ermöglichen, wurden für die Jahre 1878 bis 1884 die Durchschnitts- und Verhältniszahlen nachträglich analog der vorstehenden Tabelle ermittelt; wir verweisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 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:				
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer . . . Fr.	1,009.07	896.06	1,108.06
	" Nutzkilometer . . . Cts.	11.97	10.21	12.42
	" Lokomotivkilometer . . . "	11.75	10.05	12.28
	" Wagenachskilometer . . . "	0.49	0.49	0.58
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	" Bahnkilometer . . . Fr.	223.01	312.45	121.26
	" Nutzkilometer . . . Cts.	2.62	3.56	1.90
	" Lokomotivkilometer . . . "	2.59	3.51	1.84
	" Wagenachskilometer . . . "	0.11	0.15	0.06
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	0.12	0.02
	" Lokomotivkilometer . . . "	1.77	0.11	0.02
	" Wagenachskilometer . . . "	0.08	0.01	0.01
Im ganzen . . . . .	" Bahnkilometer . . . Fr.	3,167.08	2,875.13	2,959.42
	" Nutzkilometer . . . Cts.	37.25	32.76	33.16
	" Lokomotivkilometer . . . "	36.88	32.25	32.79
	" Wagenachskilometer . . . "	1.50	1.39	1.41

			1896	1897	1898	
<b>II. Fahrmaterial.</b>						
Länge des Netzes während des ganzen Jahres . . . . .	Kilometer		770	793	809	
<i>a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:</i>						
Auf jede Lokomotive kommen . . . . .	Bahnkilometer		3.7879	3.6884	3.7281	
" " " "	Personenwagenachsen		6.4806	7.0887	7.3732	
" " " "	Gepäck- und Güterwagenachsen		28.277	27.381	28.396	
" " " "	Wagenachsen		34.757	34.465	35.769	
" " " "	Sitzplätze		117.980	123.595	133.945	
" " " "	Tonnen Tragkraft		161.480	154.144	163.751	
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	Lokomotiven		0.267	0.259	0.268	
" " " "	Personenwagenachsen		1.733	1.820	1.978	
" " " "	Gepäck- und Güterwagenachsen		7.564	7.422	7.617	
" " " "	Wagenachsen		9.298	9.844	9.594	
" " " "	Sitzplätze		31.564	33.509	35.928	
" " " "	Tonnen Tragkraft		43.201	41.792	43.928	
Auf jede Personenwagenachse fallen . . . . .	Sitzplätze		18.205	18.077	18.166	
" " Gepäck- und Güterwagenachse fallen	Tonnen Tragkraft		5.710	5.629	5.767	
<i>b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:</i>						
<b>I. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.</b>						
Auf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt . . . . .	per Jahr Km.	37,448	38,508	38,990		
	" Tag "	102.91	105.50	106.82		
Im Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt . . . . .	" Jahr "	45,345	46,204	46,214		
	" Tag "	123.89	126.586	126.614		
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt . . . . .	" Jahr "	51,722	51,980	52,531		
	" Tag "	141.31	142.411	143.920		
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt . . . . .	" Jahr "	36,462	36,667	36,219		
	" Tag "	99.62	100.457	99.230		
<b>2. Fahrdienstlokomotiven.</b>						
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug . . . . .		23.44	22.98	23.28		
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . . . .	Centimes	8.88	8.44	8.25		
" Zugskilometer . . . . .	"	9.50	9.12	8.90		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0.87	0.87	0.8551		
Verbrauch an Steinkohlen . . . . .	Kilogr.	10.4508	10.7719	11.4958		
" Zugskilometer . . . . .	"	11.2392	11.6365	12.4042		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0.4467	0.4697	0.4949		
" Schmiermaterial . . . . .	Lokomotivkilometer	"	0.0189	0.0218	0.0254	
" Zugskilometer . . . . .	"	0.0208	0.0280	0.0275		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0.0008	0.0009	0.0011		
Kosten des Brennmaterials . . . . .	Centimes	26.459	27.746	28.654		
" Zugskilometer . . . . .	"	28.456	29.978	30.918		
" Wagenachsenkilometer . . . . .	"	1.1310	1.210	1.235		

			<b>1896</b>	<b>1897</b>	<b>1898</b>
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer . . . . .	Centimes	0.7641	0.8575	1.0543	
" Zugskilometer . . . . .	"	0.8217	0.9263	1.1376	
" Putzmaterials " Lokomotivkilometer . . . . .	"	1.206	1.283	1.475	
" Zugskilometer . . . . .	"	1.297	1.387	1.591	
" für Reparaturen, sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:					
per Bahnkilometer . . . . .	Franken	3,204.19	3,416.78	3,558.77	
" Lokomotivkilometer . . . . .	Centimes	37.26	38.88	39.48	
" Zugskilometer . . . . .	"	40.07	41.40	42.55	
" Wagenachsenkilometer . . . . .	"	1.59	1.67	1.69	
<i>c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:</i>					
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen . . . . .	Kilometer	16,845	17,146	18,837	
und zwar jede Personenwagenachse . . . . .	"	35,637	35,336	35,819	
" Gepäck- und Güterwagenachse . . . . .	"	12,601	12,683	14,517	
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von:					
Personenwagenachsen . . . . .	"	177.04	183.08	191.87	
Gepäck-, Güter- und Bahnpostwagenachsen . . . . .	"	375.39	379.87	385.69	
Gesamtwagenachsen . . . . .	"	552.48	562.95	577.57	
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenden Wagenachsenkilometern fallen					
auf Nordostbahnwagen . . . . .	Prozente	44.59	45.98	47.17	
" fremde Wagen . . . . .	"	55.04	54.07	52.88	
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . . .	Centimes	0.0081	0.0081	0.0083	
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . . .	Franken	685.89	761.14	768.87	
" Wagenachse Ende Jahr . . . . .	"	72.88	80.89	78.83	
" Wagenachsenkilometer . . . . .	Centimes	0.482	0.472	0.410	
<i>d) Ausnützung der Wagen:</i>					
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen					
durchschnittlich besetzt . . . . .	Prozente	28.11	28.69	28.47	
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen . . . . .	Prozente	35.22	35.09	35.14	

### 3. Chronologische Vergleichung

Betriebs- jahr	Durchschnittlich betriebene Bahn- länge	Ausgabe per											
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugdienst			
		Personal	Sonstige Aus- gaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau- erneuer- ung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total	
	Kilometer	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 <sup>1)</sup>	59	2,737	4,753	464	5,217	
1880	607	615	122	737	1,172	1,039	481 <sup>1)</sup>	49	2,741	4,173	409	4,582	
1881	688	556	90	646	1,118	1,026	168 <sup>1)</sup>	46	2,358	3,762	352	4,114	
1882	689	540	91	631	1,126	1,145	360 <sup>1)</sup>	58	2,689	3,910	401	4,311	
1883	689	552	106	658	1,165	1,262	309 <sup>1)</sup>	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—1888 Einzelauswechselung 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 Schuldverträge 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-Betriebsniss per	
Personal	Material-verbrauch	Fahrdienst					Verschiedene Ausgaben				Im ganzen	Loko-motiv-kilometer	Wagen-achs-kilometer
		Unterhalt des Roll-materials	Erneuerung des Roll-materials	Sonstige Ausgaben	Total	Pacht- und Mietzinsen	Sonstige Ausgaben	Verwendungen aus Spezialfonds	Total				
Fr.	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	787	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 Vorjahr.

	1897		1898		Mehr resp. weniger gegenüber 1897	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	24,986,023	72	26,213,178	89	+ 1,227,155	17
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes . . . . .	1,206,847	47	1,273,096	71	+ 66,249	24
Verschiedene Einnahmen . . . . .						
Betriebsausgaben . . . . .	26,192,871	19	27,486,275	60	+ 1,293,404	41
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung . . . . .	15,518,114	83	16,553,243	47	+ 1,035,128	64
oder: 1897 1898	10,674,756	36	10,933,032	13	+ 258,275	77
In Prozenten der Bruttoeinnahmen . . . . . 40,75 % 39,78 %						
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge $\frac{709}{725}$ Kili.) . . Fr. 15,056.07 Fr. 15,080.05						
" Zugskilometer . . . . . 1.87 " 1.84						
" Nutzkilometer . . . . . 1.75 " 1.72						
Ertrag verfügbarer Kapitalien . . . . .	105,933	96	93,494	53	- 12,439	43
Hiezu:						
Agio auf dem $3\frac{1}{2}\%$ 35 Millionen-Anleihen vom 28. Februar 1897	259,086	25	—	—	- 259,086	25
Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien .	368,983	19	—	—	- 368,983	19
Ertrag von Nebengeschäften . . . . .	57,991	46	17,371	57	+ 75,363	03
Zuschüsse aus den Spezialfonds . . . . .	1,226,781	18	1,180,481	96	- 46,299	22
Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung . . . . .	124,988	06	230,364	78	- 294,623	28
Betriebs-Subventionen . . . . .	400,000	-*	—	—	- 90,000	—
Aus sonstigen Quellen . . . . .	129,375	—	39,375	—	- 59,620	47
	158,498	88	98,878	41		
	13,390,411	42	12,592,998	38	- 797,413	04
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen . . . . .	30,437	44	30,423	43	- 14	01
Hiezu:						
a) Zinse auf Voreinzahlungen auf die $3\frac{1}{2}\%$ Anleihen vom 28. Februar und 20. September 1897 . . . . .	137,387	65	—	—	- 137,387	65
b) Emissionskosten der gleichen Anleihen . . . . .	122,499	35	—	—	- 122,499	35
c) Emissionskosten des $4\%$ Anleihens von 15 Mill. Fr. vom 1. Juni 1898 . . . . .	—	—	11,527	38	+ 11,527	38
Abschreibungen . . . . .	87,636	66	44,694	97	- 293,185	99
	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
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr . . . . .	11,462,327	83	11,316,790	70	- 145,537	13
	—	—	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) Hypothekaraneilien 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) Hypothekaraneilien auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000 . . . . .	120,000	—	120,000	—	- 18,584	60
d) Subventionsdarleihen von Fr. 13,932,000 . . . . .	345,095	—	326,510	40	- 497,923	70
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen . . . . .	6,214,409	90	6,712,333	60	+ 629,509	15
Verwendet für Amortisationen . . . . .	5,247,917	93	4,618,408	78	- 665,657	90
" " ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hülfskasse zur Amortisation des Defizits . . . . .	670,000	—	700,000	—	+ 30,000	—
Zur Verfügung der Aktionäre . . . . .	163,966	25	170,115	—	+ 6,148	75
	833,966	25	870,115	—	+ 36,148	75
	4,413,951	68	3,748,293	78	- 665,657	90

N.B. 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 Mietziensen für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen und Landabschnitte, hauptsächlich infolge Vermietung der in den Räumen der bisherigen Einnehmereien 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 Thalwil-Zug und Eglisau-Schaffhausen mit 1. Juni 1897 und des dahерigen 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 Oberbaus . . .	Fr. 896,427. 86 Cts.	
ab: Ausgaben für Altstetten-Zug-Luzern	„ 55,235. 26 „	
		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 Bötzbergbahn	„ 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 rest- lich zu Lasten des Erneuerungsfonds abge- schriebene 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. —	"

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

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

Gewinn- und Verlustrechnung: (Ausgaben) Zuwendung des Liqui-

dationssaldo an den Erneuerungs- fonds der Nordostbahn . . . . .	1,062. 26	"	56,297. 52	"
---	-----------	---	------------	---

3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.

Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei  
den Hülfsgeschäften . . . . .

Fr. 27,215. 28 Cts.

idem	Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials	"	21,220. 72	"
------	--	---	------------	---

idem	V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im Bahn- betrieb . . . . .	"	117,343. 95	"
------	---	---	-------------	---

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

Entschädigungen für Unfälle bei den  
Nebengeschäften . . . . .

Fr. 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 Haftpflicht-  
entschädigungen aus den Unfällen bei  
Mönchenstein und Zollikofen . . . . .

Fr. 1,685. 05 Cts.

Gewinn- und Verlustrechnung 1, Ausgaben: Emissionskosten  
des 4 % 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 Vorjahr 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, Kemptthal 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 Bötzbergbahn, 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 Bötzbergbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein entfallen nach den Rechnungen über diese Linie beigegebenen Sektionsrechnungen auf die Bötzbergbahn 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 Bötzbergbahn 6,59 %, für die Linie Koblenz-Stein 1,13 %, zusammen 5,73 % gegen 5,18 % im Vorjahr; für die Aargauische Südbahn 5,24 % gegen 5,78 % im Jahre 1897. Im Durchschnitt verzinst sich die Gesamtteilnahme von Fr. 21,165,000. — Cts. an allen vier Gemeinschaftsbahnen zu 5,40 % gegen 5,17 % im Vorjahr.

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

1. 3½ % Mehr-Zins auf dem Anleihen von Fr. 10,512,500. — Cts., d. d. 20. September 1897 für 12, statt 4 Monate im Vorjahr . . . . .	Fr. 245,291. 67 Cts.
2. 4 % 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 . . . . .	<u>    " 84,801. 80 "</u> " 315,198. 20 "
3. Erhöhung des Zinsfusses für einen Teil der Subventions-Darlehen:	
a) Rechtsufrige Zürichseebahn, ½ % auf Fr. 180,000.—	
für 12 statt 10½ Monate im Vorjahr . . . . .	Fr. 112. 50 Cts.
Desgleichen auf Fr. 330,000.— Cts. für 10½ Monate,	
d. h. vom 16. Februar bis 31. Dezember 1898 . . . . .	<u>    " 1,443. 75 "</u> " 1,556. 25 "
b) Linie Thalweil-Zug, ¼ % auf Fr. 157,000. — Cts. für ein Jahr . . . . .	" 392. 50 "
c) Linie Eglisau-Schaffhausen, Verzinsung von Fr. 120,000. — Cts. zu 3 % für 12, statt 11 Monate im Vorjahr . . . . .	<u>    " 300. — "</u>
	Fr. 562,738. 62 Cts.

Hievon ab folgende Zinsverminderungen:

1. Für die 4 % Anleihen von 15 Millionen Franken d. d.	
1. Dezember 1885 und von 20 Millionen Franken d. d.	
1. Oktober 1886, konvertiert in ein 3½ % Anleihen von 35 Millionen Franken d. d. 28. Februar 1897 . . . . .	Fr. 43,981. 57 Cts.
2. Auf dem Subventionsdarlehen für die Linie Glarus-Lintthal, Wegfall von 2½ % Zins für 10 Monate auf Fr. 1,000,000. — Cts. Kapitalrückzahlung per 1. März 1898 an den Kanton Glarus . . . . .	<u>    " 20,833. 35 "</u> " 64,814. 92 "
	Summe gleich der Mehrausgabe
	<u>Fr. 497,923. 70 Cts.</u>

### E. Verschiedenes.

#### 1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen				
	1897		1898		1897		1898		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.
<b>I. Personentransport.</b>									
Einfache Fahrt	I. Platz . . .	11,182	8.55	11,027	8.15	23,620. 17	17.28	23,193. 26	16.06
" "	II. " . .	24,203	18.50	23,676	17.51	30,520. 56	22.82	30,429. 80	21.07
Hin- und Rückfahrt	I. " . .	7,538	5.76	8,328	6.16	7,078. 63	5.18	8,478. 23	5.87
" " "	II. " . .	24,194	18.50	28,198	20.85	15,577. 51	11.39	19,109. 92	13.24
Abonnementsbillette	I. " . .	9,517	7.28	10,893	8.06	7,375. 69	5.89	8,339. 33	5.78
" "	II. " . .	5,878	4.49	6,110	4.52	3,162. 71	2.81	3,080. 04	2.18
Lustfahrtbillette	I. " . .	16,357	12.51	15,801	11.68	28,641. 92	20.95	29,188. 35	20.21
" "	II. " . .	31,921	24.41	31,190	23.07	20,757. 95	15.18	22,587. 97	15.64
Total . . . . .		130,790	100	135,223	100	136,735. 14	100	144,406. 90	100
<b>Rekapitulation nach Plätzen:</b>									
I. Platz . . . . .		44,594	34.10	46,049	34.05	66,716. 41	48.79	69,199. 17	47.92
II. " . . . . .		86,196	65.90	89,174	65.95	70,018. 73	51.21	75,207. 73	52.08
Total . . . . .		130,790	100	135,223	100	136,735. 14	100	144,406. 90	100
<b>II. Gepäcktransport</b> . . . . .									
<b>III. Viehtransport.</b>									
Klasse a, Pferde . . . . .		246	4.59	230	5.35				
" b, schweres Vieh . . . . .		1,166	21.77	677	15.75				
" c, leichtes "		995	18.58	771	17.98				
" d, Schweine . . . . .		570	10.65	2	0.05	6,327. 10	.	4,532. 56	.
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		1,608	30.08	1,807	42.08				
Hunde . . . . .		770	14.88	812	18.89				
Total . . . . .		5,355	100	4,299	100	6,327. 10	.	4,532. 56	.
<b>IV. Gütertransport.</b>									
Eilgut . . . . .		Tonnen		Tonnen					
1,549	1.18	1,590	1.09						
Stückgut . . . . .		10,747	8.18	11,335	7.80				
Massengut A . . . . .		6,641	5.05	7,029	4.84				
" B . . . . .		33,743	25.67	32,703	22.51	346,454. 71	.	386,092. 67	.
Spezialtarif I . . . . .		23,234	17.68	33,054	22.75				
" II . . . . .		9,873	7.51	14,960	10.29				
" III . . . . .		45,649	34.78	44,636	30.72				
Total . . . . .		131,436	100	145,307	100	346,454. 71	.	386,092. 67	.
<b>V. Verschiedenes</b> . . . . .									
<b>Gesamttotal</b> . . . . .									
<b>Rekapitulation:</b>									
Personentransport . . . . .		.	.	.	.	136,735. 14	27.55	144,406. 90	26.08
Gepäcktransport . . . . .		.	.	.	.	6,285. 47	1.27	6,236. 79	1.15
Viehtransport . . . . .		.	.	.	.	6,327. 10	1.27	4,532. 56	0.84
Gütertransport . . . . .		.	.	.	.	346,454. 71	69.80	386,092. 67	71.82
Verschiedenes . . . . .		.	.	.	.	551. 05	0.11	68. 78	0.01
Total . . . . .		.	.	.	.	496,353. 47	100	541,337. 70	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver-schiedenes		Total-einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1898</b>	135,223	144,406	90	338	6,236	79	4,299	4,532	56	145,307	386,092	67	68	78	541,337	70
<b>1897</b>	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
	Fr. 1. 07 Cts.	Fr. 18. 45 Cts.	Fr. 1. 05 Cts.	Fr. 2. 66 Cts.
<b>1898</b>	Fr. 1. 07 Cts.	Fr. 18. 45 Cts.	Fr. 1. 05 Cts.	Fr. 2. 66 Cts.
<b>1897</b>	„ 1. 05 „	„ 17. 91 „	„ 1. 18 „	„ 2. 64 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	<b>1897</b>			<b>1898</b>			Gegenüber 1897				
	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe	Minderausgabe	Fr.	Cts.	
10,000	—	2.37		10,000	—	2.25	—	—	—	—	
15,886	35	3.76		15,384	15	3.47	—	—	502	20	
146,375	09	34.67	1. Centralverwaltung und technische Leitung	151,661	48	34.19	5,286	39	—	—	
2,986	58	0.71	2. Besoldungen des Verwaltungspersonals	2,737	37	0.62	—	—	249	21	
3,305	22	0.78	3. Besoldungen und Ersparnisprämien des Schiffs-personals	—	—	—	—	—	202	34	
51,833	—	12.28	4. Bekleidung desselben	3,102	88	0.70	—	—	—	—	
105,119	93	24.90	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	60,508	80	13.64	8,675	80	—	—	
55,023	01	13.08	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	98,877	04	22.29	—	—	6,242	89	
11,098	15	2.63	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch-tung und Beheizung der Schiffe	73,713	17	16.62	18,690	16	—	—	
20,573	34	4.87	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	11,110	40	2.50	12	25	—	—	
422,200	67	100	10. Assekuranzprämien	16,505	09	3.72	—	—	4,068	25	
			11. Verschiedenes	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 erstenen 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 geringem Materialverbrauch, verminderter Unterhalt des Werkstättegebäudes und Verminderung der Konzessionsgebühren.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	1897						1898					
	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.			
Einnahmen . . . . .	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.

a. Leistungen der Schiffe:			1897	1898
	Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).	Kilometer	115,861	119,074
Dieselben haben zurückgelegt . . . . .	Kilometer	115,861	119,074	
und zwar in . . . . .	Zeitstunden	6,885	6,801	
somit per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .	Kilometer	16.88	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
<b>I. Personentransport.</b>								
Einfache Fahrt . . I. Platz	8,153	3.16	6,448	2.66	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-Abonnementen . . 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-Abonnementen . . 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	5.26	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
<b>Rekapitulation nach Plätzen</b>								
I. Platz . . . . .	53,951	20.92	50,201	20.71	37,708. 31	35.26	35,227. 09	37.88
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
<b>II. Gepäcktransport</b>								
<b>III. Viehtransport.</b>								
Klasse I . . . . .	23	1.85	26	2.58				
" II . . . . .	557	44.85	436	42.45	1,001. 20	.	823. 00	.
" 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	.
<b>IV. Verschiedenes</b>								
Gesamttotal . . . . .	.	.	.	.	620. 00	.	800. 00	.
Rekapitulation:	.	.	.	.	111,225. 14	.	98,653. 47	.
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	106,944. 09	96.15	94,357. 42	95.65
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	2,659. 85	2.89	2,673. 05	2.71
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	1,001. 20	0.90	823. 00	0.88
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			Ver-		Total-	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1898</b>	242,348	94,357	42	588	2,673	05	1,027	823	00	800	00	98,653	47
<b>1897</b>	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
<b>1898</b>	Fr. 0. 39 Cts.	Fr. 4. 55 Cts.	Fr. 0. 80 Cts.	Fr. — Cts.
<b>1897</b>	" 0. 41 "	" 4. 67 "	" 0. 81 "	" — "

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1897				1898				Gegenüber 1897	
	Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	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
1,673	50	0.89		4. Bekleidung desselben . . . . .	1,388	25	0.87	—	285
6,008	69	3.18		5. Mietzinse u. Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux . . . . .	5,414	16	3.38	—	594
39,873	89	21.08		6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe . . . . .	28,217	41	17.62	—	11,656
33,594	11	17.76		7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung . . . . .	31,140	94	19.45	—	2,453
3,857	09	2.04		8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren . . . . .	3,842	84	2.40	—	14
11,655	13	6.16		9. Verschiedenes . . . . .	7,293	70	4.56	—	4,361
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, verminderde Leistungen, durchschnittlich geringer Materialverbrauch, Minderaufwand für Unterhalt der Schiffe, Minderaufwand für Steg reparaturen und Verminderung der Anlandgebühren.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1897				1898							
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen		Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	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
<b>a. Leistungen der Dampfboote</b>			
Dieselben haben zurückgelegt . . . . .	Kilometer	111,887	94,525
und zwar in . . . . .	Zeitstunden	7,577	6,567
per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .	Kilometer	14.77	14.89
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz</b> . . . . .	Ster	10.000	9.000
Steinkohlen . . . . .	Tonnen	1,428.250	1,053.550
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	"	1,432.250	1,057.150
Durchschnittsverbrauch per Kilometer . . . . .	Kilogr.	12.801	11.184
" Zeitstunde . . . . .	"	189.026	160.979
Kosten für Brennmaterial im ganzen . . . . .	Franken	37,217.73	26,166.49
" " " per Kilometer . . . . .	Centimes	33.26	27.68
" " " Zeitstunde . . . . .	Franken	4.91	3.98
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen . . . . .</b>	Tonnen	4.383	3.262
" " " per Kilometer . . . . .	Kilogr.	0.039	0.035
" " " Zeitstunde . . . . .	"	0.572	0.497
Kosten für Schmiermaterial im ganzen . . . . .	Franken	2,028.76	1,556.80
per Kilometer . . . . .	Centimes	1.81	1.65
" Zeitstunde . . . . .	"	26.78	23.71
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen . . . . .</b>	Franken	33,594.11	31,140.94
per Kilometer . . . . .	Centimes	30.08	32.94

Wie wir schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten, haben wir dem Verwaltungsrat 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 auslaufende 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 früher 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 Querfahrtstaxen auf den Betrag derjenigen ermässigt, die die Dampfbootgesellschaft Wädenswil erhebt. Endlich haben wir die Eisenbahn-Retourbillette 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. Anderseits 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 Vorjahr, 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, ermöglichen 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 un wesentlich 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:

#### E i n n a h m e n .

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 „
		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, Be-

leuchtung, 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 "
Arbeiten auf Bau-Konto Nordostbahn . . . . .	" 95,472. 27 "
Arbeiten für andere Rechnungssteller der Nordostbahn . . . . .	" 25,816. 35 "
Arbeiten auf Erneuerungsfonds . . . . .	" 52,811. 03 "
Anschaffung von Reservestücken und für unvollendete Arbeiten	" 1,884. 94 "
	" 257,466. 38 "

Total der Ausgaben " 1,639,845. 27 "

Einnahmen-Überschuss Fr. 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. figuriert 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 %, bei den Personenwagen 5,8 %, bei den Gepäck- und Güterwagen 3,3 %. 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% 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. 62,544. 19 Cts.

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

1. Ersetzen einer Feuerbüchse, 2004 Siederöhren, 4 Dampfcylindern, 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 "
Total	Fr. 50,545. 73 Cts.
Abzüglich der Erlöse an Altmaterial	" 20,331. 62 "
Total	Fr. 30,214. 11 Cts.

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 „Santis“ auf dem Bodensee . . . . .	"	10,653. 83 "
4. Arbeiten auf diverse Konti . . . . .	"	392. 63 "
	Total	Fr. 18,777. 66 Cts.

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	Fr. 145,074. 05 Cts.

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

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

#### 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 . . . . .	Fr. 54,225,000. — "
	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. Personalestat.

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
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Direktion . . . . .	5	—	5	5	—	5
Sekretär des Verwaltungrates . . . . .	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
Magazinier, Schaffner und Arbeiter der Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .	6	84	90	7	73	80
Abwärte der Centralverwaltung . . . . .	6	1	7	5	1	6
	<b>175</b>	<b>123</b>	<b>298</b>	<b>189</b>	<b>101</b>	<b>290</b>

**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 Abwärte des Oberingenieurs . . . . .	10	4	14	12	2	14
Brückenaufseher, Brücken- und Stellwerkmonteure, 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 Hülfsbahnwärter . . . . .	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
	<b>578</b>	<b>858</b>	<b>1436</b>	<b>588</b>	<b>1023</b>	<b>1611</b>

**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 . . . . .	<b>489</b>	<b>35</b>	<b>524</b>	<b>501</b>	<b>31</b>	<b>532</b>

	Übertrag	1897			1898		
		Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Portiers, Hausknechte und Putzerinnen	489	35	524	501	31	532	
Gepäckträger	22	5	27	22	6	28	
Nachtwächter	29	26	55	28	37	65	
Lampisten und Dampfheizer etc.	12	6	18	12	6	18	
Rangierleiter	3	5	8	3	6	9	
Wagenwärter	55	—	55	74	—	74	
Billetdrucker	138	78	216	138	62	200	
Billetsortiererinnen	5	—	5	5	—	5	
Wärtervorstände	—	7	7	—	9	9	
Weichen- und Hülfsweichenwärter	36	1	37	25	—	25	
Güterverwalter in Zürich und dessen Bureau	503	68	571	520	52	572	
Güterexpedienten und Gehülfen	3	—	3	3	—	3	
Lagerhausverwalter und Gehülfen in Zürich und Romanshorn	180	23	203	191	18	209	
Güterschaffner	11	3	14	10	5	15	
Schriftenbesorger, Frachtenbezüger und Camionneure, sowie Portiers und Ausläufer	38	—	38	41	—	41	
Güterverlader	42	12	54	46	13	59	
Oberzugführer	—	563	563	—	531	531	
Zugführer	3	—	3	3	—	3	
Kondukteure	104	—	104	116	—	116	
Bremser	235	5	240	230	6	236	
	197	2	199	205	1	206	
	<b>2105</b>	<b>839</b>	<b>2944</b>	<b>2173</b>	<b>783</b>	<b>2956</b>	
<b>IV. Fahrdienst und Werkstätten.</b>							
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, Nachfheizer und Drehscheibenwärter	—	29	29	—	31	31	
Wagenschmierer, Lampisten und Wagenreiniger	4	69	73	1	67	68	
	<b>424</b>	<b>297</b>	<b>721</b>	<b>455</b>	<b>289</b>	<b>744</b>	
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	
	<b>26</b>	<b>661</b>	<b>687</b>	<b>26</b>	<b>709</b>	<b>735</b>	
	<b>450</b>	<b>958</b>	<b>1408</b>	<b>481</b>	<b>998</b>	<b>1479</b>	

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

**I. Zürichsee.**

	1897			1898		
	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
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 Gehilfe . . . . .	2	—	2	2	—	2
Hafenmeister und Abwart . . . . .	2	—	2	2	—	2
Kapitäne . . . . .	5	—	5	5	—	5
Steuermänner und Trajektführer . . . . .	7	—	7	6	—	6
Schleppschiffführer und Matrosen . . . . .	25	—	25	24	—	24
Hülfsmatrosen und Taglöhner . . . . .	—	15	15	—	14	14
Maschinisten und Heizer . . . . .	15	—	15	15	—	15
	57	15	72	55	14	69
	87	16	103	85	15	100

**Rekapitulation.**

**A. Bahnbetriebs-Personal.**

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

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

1897 7.52 Angestellte.  
1898 7.88 idem

**B. Dampfschiffahrts-Personal . . . . .**

**Gesamt-Total** . . . . .

87	16	103	85	15	100
<b>3395</b>	<b>2794</b>	<b>6189</b>	<b>3516</b>	<b>2920</b>	<b>6436</b>

**7. Unterstützungs- und Krankenkassen.**

Das in nachstehender Tabelle aufgeführte Defizit und Deckungskapital der Pensions- und Hülfskasse 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	Fr. 1,960,152. 10 Cts.

*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 <sup>3</sup> /4 % . . . . .	Fr. 79,885. — Cts.
2. an ordentlichen Einnahmen . . . . .	" 1,049,127. 05 "
3. Vermehrung für nicht verfallene Aktivzinse . . . . .	" 4,610. 73 "
	Fr. 1,133,622. 78 Cts.
abzüglich die Jahresausgaben von 1898 . . . . .	" 547,310. 95 "
	" 586,311. 83 "
Sonach Bestand per 31. Dezember 1898 . . . . .	Fr. 10,034,044. 99 Cts.

	a. Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte-arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>I. Jahresrechnung pro 1898.</b>								
<b>Einnahmen.</b>								
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
<b>Ausgaben.</b>								
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. Abgangentschädigungen an austretende Mitglieder. . . . .	23,768	73	2,786	—	—	—	26,554	73
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungskosten 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	

	<i>a.</i> Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und Angestellten	<i>b.</i> Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter	<i>c.</i> Krankenkasse für die Bahnarbeiter	Total		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>II. Bilanz auf 31. Dezember 1898.</b>						
<b>Aktiven.</b>						
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:						
a) Schuldbriefe . . . . .	4,516,800	—	5,000	—	—	—
b) Diverse Obligationen . . . . .	1,965,500	—	14,000	—	13,000	—
c) Nordostbahn-Obligationen . . . . .	1,225,500	—	61,500	—	20,000	—
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
7. Defizit . . . . .	1,960,152	10	—	—	—	1,960,152 10
	10,034,044	99	81,250	88	34,692	42
					10,149,988	29
<b>Passiven.</b>						
1. Schulden . . . . .	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse . . . . .	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital . . . . .	10,034,044	99	—	—	—	10,034,044 99
4. Reserven . . . . .	—	—	81,250	88	34,692	42
	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 <sup>3/4</sup>	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 Durchschnitt . . . . .	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 3½% 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 Hülfskasse;  
Fr. 241.50 Cts. zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter;  
" 108.50 " zu gunsten derjenigen der Bahnarbeiter des Bahnhoberingenieurs;  
Fr. 350.— " als Jahreszins von Fr. 10,000.— Cts. Kapital.

Total Fr. 1,050.— Cts.

## **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 . . . . .
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 betrugen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . . . . .	" 29,782. 21 "
Vermehrung . . . . .	<u>" 589. 24 "</u>
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 Rechnungssteller . . . . .	" 3,058. 48 "
	Fr. 115,605. 20 Cts.

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

	Kautioen von:						Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern					
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
<b>A. Bestand der Kautioen.</b>								
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	—		
<b>Summe</b> . . . . .	<b>3.112,876</b>	<b>25</b>	<b>115,605</b>	<b>20</b>	<b>3.228,481</b>	<b>45</b>		
<b>B. Anlage der Kautioen.</b>								
a) Unter getrennter Verwaltung:								
1. Barkautioen von Angestellten . . . . .	61,500	—	—	—	61,500	—		
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften . . . . .	66,500	—	—	—	66,500	—		
3. Kautionskasse 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	—		
<b>Summe</b> . . . . .	<b>3.112,876</b>	<b>25</b>	<b>115,605</b>	<b>20</b>	<b>3.228,481</b>	<b>45</b>		

## 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 Kopfsperron liegt, wurde zum Hauptausgang aus dem Gebäude umgewandelt.