

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 46 (1898)  
  
**Artikel:** Sechsendvierzigster 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 (Böttzbergbahn und die Linie Koblenz-Stein nicht eingerechnet) ausgeführt worden sind, haben im ganzen 5,939,091 Kilometer zurückgelegt.

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

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1897	1898
	Kilometer	Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge . . . . .	4,009,797	4,199,413
2. Güterzüge mit Personenbeförderung . . . . .	406,609	435,009
3. Reine Güterzüge . . . . .	903,070	870,225
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	27,065	30,430
	<hr/> 5,346,541	<hr/> 5,535,077
b) Ergänzungs- 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.

### 1. Einnahmen.

1897 (709 Kilometer)				1898 (725 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1897			
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
10,427,394	15	39.81	I. Ertrag des Personentransportes	11,063,069	45	40.25	635,675	30	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
797,471	88	3.04	1. Vom Gepäck . . . . .	849,375	48	3.09	51,903	60	—	—
390,753	80	1.49	2. Von Tieren . . . . .	404,972	78	1.47	14,218	98	—	—
13,370,403	89	51.05	3. Von Gütern . . . . .	13,895,761	18	50.56	525,357	29	—	—
14,558,629	57	55.58		15,150,109	44	55.12	591,479	87	—	—
24,986,023	72	95.39		26,213,178	89	95.37	1,227,155	17	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,095,702	—	4.18	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	1,201,178	76	4.37	105,476	76	—	—
82,996	87	0.32	2. Ertrag von Hilfsgeschäften . . .	42,815	23	0.15	—	—	40,181	64
28,148	60	0.11	3. Sonstige Einnahmen . . . . .	29,102	72	0.11	954	12	—	—
1,206,847	47	4.61		1,273,096	71	4.63	66,249	24	—	—
26,192,871	19	100	. . . Total der Einnahmen . . .	27,486,275	60	100	1,293,404	41	—	—

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1897		1898		1897			1898		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
<b>I. Personentransport.</b>										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
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	8.03
„ „ „ III. „	2,143,287	16.77	2,008,545	15.00	2,230,365.	18	21.89	2,002,456.	33	18.10
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
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
„ „ „ III. „	6,525,982	51.07	6,709,864	50.12	4,235,407.	59	40.62	4,522,285.	67	40.88
Strecken-Abonnements . II. „	199,170	1.56	181,135	1.35	74,236.	93	0.71	59,710.	41	0.54
„ „ „ III. „	1,967,302	15.39	2,013,763	15.04	352,343.	20	3.38	358,992.	30	3.25
General-Abonnements . I. „	—	—	6,467	0.05	—	—	—	12,655.	41	0.12
„ „ „ II. „	—	—	241,510	1.80	—	—	—	326,275.	59	2.95
„ „ „ III. „	—	—	295,721	2.21	—	—	—	284,767.	22	2.67
Militär- u. Polizeitransporte III. „	66,428	0.52	114,714	0.86	53,135.	46	0.51	103,044.	97	0.93
„ „ „ I. „	26	0.00	64	0.00	419.	18	0.00	402.	39	0.00
Gesellschaften und Schulen } I. „	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
„ „ „ I. „	2,494	0.02	2,164	0.02	32,913.	55	0.82	33,282.	72	0.80
Lust- und Rundfahrten . 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 } I. „	21,273	0.17	19,279	0.14	74,541.	77	0.71	69,172.	26	0.63
„ „ „ 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
Rekapitulation nach Klassen:										
I. Klasse . . . . .	66,237	0.52	72,607	0.54	349,757.	62	3.36	368,554.	51	3.33
II. „ . . . . .	1,465,813	11.47	1,657,220	12.38	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	71.53
Total	12,778,410	100	13,386,947	100	10,427,394.	15	100	11,063,069.	45	100
<b>II. Gepäcktransport</b>										
Tonnen	43,226		46,149		797,471.	88		849,375.	48	
<b>III. Viehtransport.</b>										
Klasse I . . . . .	10,467	3.27	15,783	5.85	390,753.	80		404,972.	78	
„ II . . . . .	74,161	23.18	71,641	26.56						
„ III . . . . .	126,227	39.45	119,525	44.31						
„ IV . . . . .	109,122	34.10	62,814	23.28						
Total	319,977	100	269,763	100	390,753.	80		404,972.	78	
<b>IV. Gütertransport.</b>										
Tonnen	114,803	3.71	130,839	4.09	12,733,118.	67	95.23	13,246,195.	12	95.33
Eilgut . . . . .	175,501	5.67	181,171	5.67						
Stückgutklasse I . . . .	216,923	7.01	223,533	7.00						
„ II . . . . .	90,992	2.94	93,765	2.93						
Wagenladungsklasse A . .	168,587	5.44	169,841	5.32						
„ B . . . . .	51,537	1.66	53,923	1.69						
Spezial-Tarif Ia . . . . .	415,551	13.42	432,505	13.54						
„ Ib . . . . .	25,789	0.83	25,002	0.78						
„ IIa . . . . .	138,461	4.47	190,064	5.95						
„ IIb . . . . .	67,563	2.18	67,270	2.11						
„ IIIa . . . . .	1,631,024	52.67	1,626,788	50.92						
„ IIIb . . . . .										
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)					637,285.	22	4.77	649,566.	06	4.67
Total	3,096,731	100	3,194,701	100	13,370,403.	89	100	13,895,761.	18	100
<b>Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr</b>										
					24,986,023.	72		26,213,178.	89	

### 3. Durchschnittsergebnisse.

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

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

	Transportquantitäten																	
	Personen	Ge- päck	Vieh	Güter														
				Anzahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Spezial- Tarif Ia	Spezial- Tarif Ib	Spezial- Tarif IIa	Spezial- Tarif IIb	Spezial- Tarif IIIa	Spezial- Tarif IIIb	Total
Januar	909,404	2,652	24,605	7,649	13,655	14,752	6,690	11,580	3,891	37,690	1,358	9,364	3,556	111,104	221,289			
Februar	846,706	2,735	21,870	7,082	13,964	14,975	7,456	9,989	4,319	34,779	1,368	10,202	3,788	108,025	215,947			
März	939,703	3,294	22,270	8,195	16,193	20,657	7,634	13,515	4,553	37,695	1,838	11,888	6,353	156,580	285,101			
April	1,077,740	3,432	21,447	9,104	15,006	19,496	7,318	13,466	4,771	36,180	1,948	11,161	6,643	136,740	261,833			
Mai	1,301,344	3,735	22,659	15,708	14,777	18,936	7,433	12,977	4,175	37,029	1,747	10,699	5,792	138,086	267,359			
Juni	1,238,191	3,934	18,833	9,725	14,584	17,843	7,127	12,503	4,295	32,909	1,887	9,815	5,736	136,963	253,887			
Juli	1,437,845	4,678	17,585	9,571	14,344	17,175	7,479	10,493	4,458	28,627	2,228	10,089	5,637	148,322	258,423			
August	1,344,286	5,140	22,563	11,191	15,228	17,476	7,822	10,961	4,326	28,331	1,933	11,204	5,998	147,680	262,150			
September	1,251,658	4,814	28,863	9,907	15,531	18,703	8,647	18,606	4,574	31,821	2,346	16,807	5,901	145,671	278,514			
Oktober	1,206,359	4,556	24,484	10,544	16,855	25,037	10,456	24,024	4,531	38,293	3,949	62,411	6,348	149,214	351,662			
November	933,909	3,904	22,910	19,803	16,128	21,345	8,592	15,802	4,886	45,798	2,593	15,810	6,380	135,881	293,018			
Dezember	899,802	3,275	21,674	12,360	14,906	17,138	7,111	15,925	5,144	43,353	1,807	10,614	5,138	112,522	246,018			
Total gegenüber 1897:	13,386,947	46,149	269,763	130,839	181,171	223,533	93,765	169,841	53,923	432,505	25,002	190,064	67,270	1,626,788	3,194,701			
mehr	608,537	2,923	—	16,036	5,670	6,610	2,773	1,254	2,386	16,954	—	51,603	—	—	97,970			
weniger	—	—	50,214	—	—	—	—	—	—	—	787	—	293	4,236	—			

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
											1898		1897	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar	648,122	50	45,910	25	28,526	66	927,128	01	1,649,687	42	2,275	43	2,313	98
Februar	597,897	24	46,422	39	27,188	02	911,815	63	1,583,323	28	2,183	89	2,277	46
März	696,365	69	57,648	50	32,651	63	1,194,418	19	1,981,084	01	2,732	53	2,812	92
April	872,505	37	64,185	02	28,468	89	1,163,417	43	2,128,576	71	2,935	97	2,956	70
Mai	1,054,440	89	70,272	25	33,617	33	1,112,551	18	2,270,881	65	3,132	25	3,084	59
Juni	1,083,902	61	71,031	26	28,939	36	1,100,310	54	2,284,183	77	3,150	60	3,007	88
Juli	1,385,781	99	92,796	30	27,485	10	1,064,244	51	2,570,307	90	3,545	25	3,525	01
August	1,310,821	91	107,012	34	49,370	86	1,096,030	51	2,563,235	62	3,535	50	3,402	44
September	1,135,886	84	91,531	21	52,647	83	1,245,065	36	2,525,131	24	3,482	94	3,236	00
Oktober	928,381	58	78,815	35	35,891	91	1,565,095	54	2,608,184	38	3,597	50	3,329	98
November	677,473	27	65,427	24	32,188	99	1,320,308	30	2,095,397	80	2,890	20	2,670	44
Dezember	671,489	56	58,323	37	27,996	20	1,195,375	98	1,953,185	11	2,694	05	2,550	83
Total gegenüber 1897:	11,063,069	45	849,375	48	404,972	78	13,895,761	18	26,213,178	89	36,156	11	35,241	22
mehr	635,675	30	51,903	60	14,218	98	525,357	29	1,227,155	17	914	89	—	—
weniger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

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



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

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



	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			. Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
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. Rüti (Glarus) . . . . .	7,594	13	91	444	1,445	1,889	+ 77 +	405	185	157
140. Rappersweil . . . . .	71,154	23	89	727	1,571	2,298	+ 13,278 —	466	42	147
141. Schaffhausen . . . . .	189,824	814	9,445	70,242	31,437	101,679	+ 18,878 +	14,513	7	4
142. Schinznach . . . . .	22,911	64	129	579	457	1,036	+ 1,538 —	6,164	130	177
143. Schlatt . . . . .	14,564	8	37	445	322	767	— 1,097 +	259	158	183
144. Schlattingen . . . . .	13,118	13	185	1,457	206	1,663	+ 745 +	1,175	164	164
145. Schlieren . . . . .	101,591	74	135	5,822	47,877	53,699	+ 12,938 +	26,465	25	9
146. Schöfflisdorf-Niederweningen	14,133	68	101	471	263	734	— 545 +	2	161	185
147. Schwanden . . . . .	61,705	134	1,451	6,387	12,499	18,886	+ 1,046 +	1,071	47	38
148. Seebach . . . . .	5,226	28	6	4,071	5,462	9,533	+ 1,337 +	3,580	192	64
149. Seuzach . . . . .	29,381	12	82	567	174	741	+ 3,772 +	191	101	184
150. Siebnen-Wangen . . . . .	37,387	75	1,219	3,047	5,045	8,092	+ 959 —	795	81	74
151. Siggenthal . . . . .	29,916	76	286	3,883	3,822	7,705	— 1,700 —	1,297	99	76
152. Sihlbrugg . . . . .	18,393	46	142	1,832	1,869	3,701	+ 3,605 —	449	149	126
153. Singen . . . . .	27,617	26	7,013	20,932	16,571	37,503	+ 4,651 +	4,369	109	18
154. Sitterthal . . . . .	12,963	46	354	3,497	10,540	14,037	+ 1,165 +	1,572	165	51
155. Stäfa . . . . .	99,796	436	378	1,903	8,068	9,971	— 9,588 —	3,706	26	62
156. Stammheim . . . . .	21,620	80	1,980	3,221	2,473	5,694	+ 3,101 +	972	136	94
157. Steckborn . . . . .	32,818	132	213	2,591	2,764	5,355	+ 954 +	824	92	100
Übertrag . . . . .	7,036,588	19,137	108,126	807,615	1,041,240					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . . . .	7,036,588	19,137	108,126	807,615	1,041,240					
158. Stein am Rhein . . . . .	42,555	131	561	3,314	7,597	10,911	+ 4,772	+ 1,589	70	58
159. Steinmaur . . . . .	11,852	58	189	28,048	826	28,874	+ 438	- 5,177	175	23
160. Suhr . . . . .	46,752	38	1,474	783	2,105	2,888	+ 6,101	+ 413	61	138
161. Sulgen . . . . .	49,526	108	1,959	1,776	3,169	4,945	+ 4,676	+ 1,180	57	106
162. Tägerweilen . . . . .	25,844	69	214	977	2,044	3,021	+ 3,385	+ 649	116	135
163. Thalheim-Altikon . . . . .	20,843	64	320	1,198	520	1,718	- 1,211	- 547	139	163
164. Thalweil . . . . .	215,875	291	208	4,181	24,254	28,435	+ 25,203	- 2,264	5	24
165. Töss . . . . .	16,343	112	32	9,388	30,598	39,986	+ 626	- 4,443	154	15
166. Turgi . . . . .	108,179	95	307	2,806	6,506	9,312	+ 5,690	+ 1,943	23	66
167. Üriikon . . . . .	27,878	34	155	806	1,631	2,437	- 892	- 400	107	145
168. Utikon . . . . .	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. Weiaach-Kaiserstuhl . . . . .	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. Zweisimmen . . . . .	3,424	7	19	710	1,544	2,254	+ 85	+ 73	193	148
Bözbergbahn und fremde Bahnen . . . . .	858,881	7,831	95,339	1,249,359	473,930	1,723,289	+ 60,070	- 1,206		
General-Abonnements . . . . .	543,698	—	—	—	—	—	+543,698	—		
Rundfahrten . . . . .	420,709	—	—	—	—	—	- 45,075	—		
Fahrpoststücke über 5 Kgr. . . . .	—	—	—	17,186	17,186	34,372	—	+ 15,034		
Transitverkehr . . . . .	171,224	2,369	37,741	702,862	702,862	1,405,724	+ 7,757	+ 149,110		
<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	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>I. Interner Verkehr.</b>	10,064,500		10,064,500	756,673		756,673	6,506,685	42	4,145,580	35
<b>II. Direkter Verkehr.</b>										
Bötzbergbahn . . . . .	96,190	100,239	196,429	44,663	112,178	156,841	320,118	16	738,602	94
Vereinigte Schweizerbahnen . .	364,403	327,668	692,071	116,797	122,694	239,491	954,147	96	885,439	73
Rhätische Bahnen . . . . .	8,280	5,677	13,957	25	—	25	44,646	58	348	67
Rorschach-Heiden-Bahn . . . .	3,249	1,698	4,947	2,236	4,386	6,622	10,993	60	20,556	37
Appenzellerbahn . . . . .	9,199	8,596	17,795	—	—	—	24,625	29	553	69
Appenzeller Strassenbahn . . .	1,407	1,354	2,761	—	—	—	4,187	42	—	—
Frauenfeld-Wyl-Bahn . . . . .	1,197	1,487	2,684	—	—	—	4,168	79	1,354	14
Tössthalbahn . . . . .	16,075	14,095	30,170	16,398	13,209	29,607	35,299	80	95,811	63
Sihlthalbahn . . . . .	3,957	4,419	8,376	33,187	7,421	40,608	4,432	86	112,534	50
Südostbahn . . . . .	80,034	27,151	107,185	7,811	10,486	18,297	120,233	81	57,137	97
Gotthardbahn . . . . .	69,444	46,365	115,809	17,899	73,968	91,867	159,968	18	384,023	29
Rigibahnen . . . . .	11,070	534	11,604	—	—	—	22,218	36	—	—
Zuger- und Vierwaldstätter-See .	15,955	95	16,050	—	—	—	29,302	37	—	—
Schweiz. Centralbahn . . . . .	110,611	108,452	219,063	65,535	48,424	113,959	454,666	29	757,073	27
Aargauische Südbahn . . . . .	27,040	36,977	64,017	12,150	2,796	14,946	58,854	36	69,097	81
Schweiz. Seethalbahn . . . . .	23,579	26,279	49,858	7,369	4,415	11,784	59,083	76	71,041	88
Langenthal-Huttwil-Wohlsen-Bahn .	495	728	1,223	2,505	2,114	4,619	3,280	55	26,268	28
Emmenthalbahn . . . . .	319	828	1,147	6,876	10,077	16,953	3,067	56	90,115	47
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	41,702	37,320	79,022	67,983	100,989	168,972	238,020	12	963,228	39
Thuner- und Briener-See . . .	410	429	839	—	—	—	3,871	28	—	—
Berner Oberlandbahnen . . . .	1,241	30	1,271	225	32	257	4,146	33	3,500	35
Jura-Neuchâtelois . . . . .	368	448	816	1,011	435	1,446	2,446	12	13,198	10
Italienische Bahnen . . . . .	7,007	5,501	12,508	11,782	40,254	52,036	35,692	57	231,241	83
Grossh. bad. Staatsbahnen . . .	67,334	57,519	124,853	17,435	127,401	144,836	234,270	18	522,958	83
Elsass-Lothringische Bahnen . .	10,112	12,342	22,454	3,935	41,181	45,116	63,140	25	134,057	40
Südwestdeutsche Bahnen . . . .	1,856	1,954	3,810	2,635	85,000	87,635	14,414	77	308,059	04
Kgl. Sächsische Staatsbahnen . .	263	205	468	439	3,199	3,638	3,669	27	31,060	90
„ Württemberg. „ . . . . .	14,184	16,459	30,643	20,694	19,863	40,557	99,972	81	191,653	22
„ Bayerische „ . . . . .	8,864	6,122	14,986	7,535	22,948	30,483	95,443	65	221,981	22
Österreichisch-Ungar. Bahnen . .	13,891	10,599	24,490	2,025	44,803	46,828	76,032	10	577,617	71
Norddeutsche Bahnen . . . . .	*	*	*	2,003	94,063	96,066	*		341,450	83
Belgische Bahnen . . . . .	**	**	**	1,597	44,797	46,394	**		136,905	14
Niederländische Bahnen . . . .	*	*	*	1,285	439	1,724	*		5,866	07
Französische Bahnen . . . . .	**	**	**	2,577	10,700	13,277	**		42,909	94
Saarkohlen Verkehr . . . . .	—	—	—	—	193,096	193,096	—	—	466,553	25
Übertrag . . . . .	.	.	11,935,806	.	.	2,474,653	9,691,100	57	11,647,782	21

\* Unter „Südwestdeutsche Bahnen“ enthalten.

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

Verkehre	Transport-Quantitäten						Ertrag			
	Personen			Güter			von			
	Ab- gegangen	An- gekommen	Total	Versand	Empfang	Total	Personen und Gepäck		Gütern und Tieren	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	11,935,806	.	.	2,474,653	9,691,100	57	11,647,782	21
<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. Westschweiz. Bahnen . . . . .	15,859	21,441	37,300	48,453	53,712	102,165	139,224	76	411,628	73
„ „ -Frankreich u. weiter . . . . .	987	5,706	6,693	39	2,475	2,514	39,836	98	5,491	30
Central- u. Westschweiz. Bahnen unter sich . . . . .	8,413	8,073	16,486	1,805	2,767	4,572	8,724	84	6,292	48
Central- u. Westschweiz. Bahnen-Gotthardb. u. Italien . . . . .	369	8	377	179	1,206	1,385	293	75	1,245	09
Schweiz. B.-Bad. Staatsbahnen . . . . .	3,121	21,820	24,941	5,861	75,854	81,715	57,555	82	247,786	55
„ „ -Elsass-Lothr. Bahnen . . . . .	1,728	11,600	13,328	1,918	13,223	15,141	36,797	67	36,415	40
„ „ -Südwest- u. Norddeutschland, Belgien u. Niederlande . . . . .	711	1,066	1,777	2,625	179,424	182,049	9,365	40	450,246	53
„ „ -Württemb. u. Sachsen . . . . .	2,158	10,457	12,615	33,541	18,361	51,902	33,031	41	238,192	16
„ „ -Bayer. Staatsbahnen . . . . .	1,465	4,813	6,278	6,756	17,491	24,247	36,233	47	192,691	60
„ „ -Österreich-Ungarn . . . . .	4,903	6,551	11,454	5,483	44,488	49,971	57,421	18	191,483	57
Internationaler Verkehr . . . . .	25,002		25,002	31,767	31,787	63,554	180,427	76	227,485	94
<b>IV. Verschiedenes.</b>										
Coupons für kombinierbare Rundfahrt-Billette . . . . .	323,611		323,611	—	—	—	674,497	46	—	—
Militär-Transporte mit Gutscheinen . . . . .	65,072		65,072	*	*	*	68,917	42	57,610	07
General-Abonnements . . . . .	543,698		543,698	—	—	—	623,698	22	—	—
Extrazüge, direkt verrechnet. . . . .	2,766		2,766	—	—	—	7,156	04	—	—
Beamten-Billette . . . . .	294,680		294,680	—	—	—	72,106	30	—	—
Hilfsbedürftige Fremde . . . . .	1,506		1,506	—	—	—	2,533	74	—	—
Fahrpoststücke über 5 Kgr. . . . .	—		—	17,186		17,186	—	—	201,165	55
abzüglich:							11,927,630	83		
Vergütungen aus dem Lokal-Verkehr auf Gemeinschafts-Strecken . . . . .							15,185	90		
<b>Total . . . . .</b>			13,386,947			3,194,701	11,912,444	93	14,300,733	96

\* In den einzelnen Verkehren enthalten.

## 7. Verkehr nach Entfernungen.

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

# Verkehr nach Entfernungen.

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

# Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
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
161	187	30,107	16	2,576	181	—	—	—	—
162	68	11,016	18	2,916	182	4	728	—	—
163	91	14,833	8	1,304	183	2	366	—	—
164	11	1,804	10	1,640	184	—	—	—	—
165	38	6,270	7	1,155	185	12	2,220	—	—
166	329	54,614	34	5,644	186	—	—	—	—
167	2	334	3	501	187	—	—	—	—
168	18	3,024	11	1,848	188	—	—	—	—
169	—	—	3	507	189	—	—	—	—
170	19	3,230	10	1,700	190	—	—	—	—
171	10	1,710	—	—	191	—	—	—	—
172	23	3,956	2	344	192	13	2,496	—	—
173	—	—	1	173	193	—	—	—	—
174	—	—	3	522	211	—	—	—	—
175	2	350	1	175	General- Abonne- ments Beamten- Billette Fahrpost- Stücke über 5 Kg. }	543,698	13,592,450	—	—
176	—	—	3	528					
177	—	—	—	—					
178	—	—	—	—					
179	—	—	—	—	}	294,680	5,805,196	—	—
180	—	—	—	—					
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	Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, sowie Kleie . . . . .	285,239	297,874	12,635	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	57,229	57,909	680	—
3. Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren . . . . .	6,229	6,271	42	—
4. Kartoffeln . . . . .	35,801	30,418	—	5,383
5. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse . . . . .	15,912	16,226	314	—
6. Obst, frisches . . . . .	13,162	72,505	59,343	—
7. Obst, gedörrtes . . . . .	5,104	4,071	—	1,033
8. Südfrüchte, frische und getrocknete . . . . .	5,987	6,586	599	—
9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret . . . . .	6,556	7,355	799	—
10. Käse und Zieger . . . . .	15,172	15,794	622	—
11. Butter, auch Kunstbutter (Margarin-B.) u. Schweinefett . . . . .	3,839	4,682	843	—
12. Eier . . . . .	9,504	9,838	334	—
13. Kaffee und Kaffeesurrogate . . . . .	8,810	9,320	510	—
14. Zucker, raffiniert . . . . .	41,106	35,895	—	5,211
15. Rohzucker . . . . .	2,931	2,588	—	343
16. Tabak, roh und fabriziert . . . . .	4,044	3,230	—	814
	516,625	580,562	63,937	—
II. In flüssigem Zustande				
17. Milch und Rahm, frisch . . . . .	21,522	24,391	2,869	—
18. Milch und Rahm, sterilisiert, konserviert und kondensiert . . . . .	5,936	5,909	—	27
19. Wein und gestampfte Weintrauben . . . . .	93,382	9,5912	2,530	—
20. Most (Obstmost) . . . . .	2,164	3,001	837	—
21. Bier . . . . .	51,412	52,078	666	—
22. Mineralwasser . . . . .	3,449	3,777	328	—
23. Branntwein und Liqueur (exkl. Sprit) . . . . .	2,835	2,576	—	259
	180,700	187,644	6,944	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat und Effekten) . . . . .	22,948	25,908	2,960	—
25. Hausrätliche Gegenstände, neue, nicht in andern Tit. genannte, Bücher, Musikinstrumente, Kunstgegen- stände u. dgl. . . . .	8,037	8,810	773	—
	30,985	34,718	3,733	—
	728,310	802,924	74,614	—
<b>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.

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

# Verkehr nach Warengattungen.

	1897	1898	Gegenüber 1897	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	2,680,625	2,760,626	80,001	—
<b>L. Hilfsstoffe 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 Sodalaug, Pottasche	15,480	16,245	765	—
85. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. I	18,386	18,372	—	14
86. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. III	2,616	2,706	90	—
87. Salz 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 Samereien 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>274,272</b>	<b>287,756</b>	<b>13,484</b>	<b>—</b>
<b>M. Hilfsmittel zum Transport:</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>52,779</b>	<b>56,265</b>	<b>3,486</b>	<b>—</b>
<b>N. Nicht rubrizierte Waren:</b>				
108. Einzelsendungen	13,076	13,818	742	—
109. Wagenladungen	15,420	19,402	3,982	—
	<b>28,496</b>	<b>33,220</b>	<b>4,724</b>	<b>—</b>
Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen	<b>60,559</b>	<b>56,834</b>	<b>—</b>	<b>3,725</b>
	<b>89,055</b>	<b>90,054</b>	<b>999</b>	<b>—</b>
<b>Gesamttotal</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.

Durchschnittl. Bahnlänge		Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.	
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personen- kilometer	Gepäck per Tonnen- kilometer	Güter per Tonnen- kilometer	per Zugkilometer	per Wagen- achsenkilom.	per Bahnkilometer				Total	Fr.	
Anzahl	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.						Fr.	Cts.	Fr.	Gepäck			Vieh
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	9.27	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982	
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.43	54.32	9.23	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031	
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.32	55.15	9.34	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833	
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	9.38	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770	
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	9.17	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963	
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	8.90	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992	
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	8.83	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905	
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	8.45	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445	
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	8.54	4. 86	18.88	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427	
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	8.41	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665	
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.06	4. 87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685	
1889	564	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.16	5. 00	18.78	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685	
1890	564	250,947	1,387	180,508	4.45	56.43	8.44	4. 80	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616	
1891	567	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	8.47	4. 55	18.01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651	
1892	633	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	8.65	4. 32	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522	
1893	633	290,934	1,688	186,967	4.33	55.88	8.55	4. 47	18.06	12,585	943	533	17,018	31,079	1,791	
1894	662	313,382	1,746	182,303	4.25	56.48	8.65	4. 33	17.92	13,332	986	631	16,731	31,680	1,728	
1895	686	320,891	1,831	185,941	4.28	56.74	8.76	4. 36	17.92	13,745	1,039	551	17,195	32,530	1,670	
1896	687	340,614	1,952	203,534	4.18	56.55	8.65	4. 41	17.83	14,225	1,104	549	18,588	34,416	1,765	
1897	709	352,093	1,988	204,490	4.18	56.57	8.78	4. 37	17.94	14,707	1,125	551	18,858	35,241	1,702	
1898	725	367,812	2,051	207,928	4.15	57.11	8.79	4. 44	17.98	15,259	1,171	559	19,167	36,156	1,756	

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

### C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

#### 1. Ausgaben.

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

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

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

Von der Ausgabenvermehrung der Kapitel I—IV fällt eine Summe von nahezu Fr. 400,000 auf Personalkosten, und zwar Fr. 191,000 auf regulativmässige Gehaltserhöhungen, Fr. 23,000 auf Tagelohnerhöhungen 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 grössern Gas- und Wasserkonsum im erweiterten Bahnhof Zürich, Einführung der elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Zug und vermehrten Heizmaterialverbrauch auf den Stationen, Fr. 154,300 auf vermehrten Materialverbrauch der Lokomotiven wegen Zunahme der Leistungen und Fr. 68,700 für Unterhalt des Rollmaterials.

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

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

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr vorgenommen:

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

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

ferner:

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

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

Die „Verschiedenen Ausgaben“ sind um Fr. 128,380.88 Cts. grösser als im Vorjahr. Hievon entfallen Fr. 93,691.62 Cts. auf Kapitel V A 3 „Miete für Rollmaterial“, einerseits infolge Zunahme der kilometerischen Leistungen fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetze, 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 ergibt sich auf Kapitel V C 6 „Steuern und Abgaben“ eine Mehrausgabe von Fr. 79,905.85 Cts., und endlich erforderte auch Kapitel V C 7 „Beiträge in die Pensions- und Hilfskasse, Unterstützungen und Geschenke“ einen Mehraufwand von Fr. 22,924.21 Cts., der in der Steigerung der Besoldungsausgaben, bezw. der hieraus resultierenden Mehreinlage für Gehaltserhöhungsbetreffnisse und übrige statutarische Zuwendungen an die genannte Kasse begründet liegt. Wesentliche Minderausgaben ergeben sich auf Kapitel V C 3 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“ mit Fr. 32,720.01 Cts. wegen vermehrtem Vortrag unerledigt gebliebener wichtigerer Haftpflichtfälle auf das Jahr 1899; ferner Fr. 33,733.84 Cts. auf Kapitel V C 4 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“ infolge Wegfall der ausserordentlichen Belastung der Betriebsrechnung pro 1897 unter diesem Kapitel wegen des Ausstandes vom 12./13. März 1897. Die übrigen Kapitel weisen nur unwesentlichere Differenzen auf.

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

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

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

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

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

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

An Bruttoausgaben partizipieren:

a) Gänzlicher Verlust . . . . .  
b) Beschädigungen . . . . .  
c) Verspätungen . . . . .

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

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

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

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

## 2. Statistik des Betriebsdienstes.

**Lokomotiven:** Bestand. Im Berichtsjahre fand eine Vermehrung an Lokomotiven nicht statt, dagegen wurden zwei, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven der Serie 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 Vorjahre.

**Leistungen.** Von diesen Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 190 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Dienstenteilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschungen, für kleinere Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwandlung des Fahr- und Rangierdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer,

also effektiv Dienst leistend, waren 171, wovon 139 im Strecken- und 32 im Rangierdienst. Jene 190 Lokomotiven haben im ganzen 8,460,801 Kilometer, nämlich im Fahrdienst\*) 7,301,781 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 Kilometer berechnet) 1,159,020 Kilometer zurückgelegt (1897: 8,279,176 Kilometer, wovon 7,069,150 im Fahr- und 1,210,026 im Rangierdienst).

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 17 Lokomotiven.

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

---

\* Die durch Lokomotiven der V. S. B. in den Arlbergzügen ausgeführten Kilometer (30,430) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso nicht 658 Kilometer, die durch die Lokomotiven anderer fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn zurückgelegt worden sind.



# Fahrleistungen der Lokomotiven pro 1898 exkl. Rangierdienst.

No.	Sektionen	Fahrplanmässige Züge			Extrazüge		Total der Zugs-kilometer	Vorspann-kilometer	Nutz-kilometer	Material-transport-kilometer	Leer-fahrten-kilometer	Total der Kilometer
		Schnell- und Personenzugs-kilometer	Güterzüge mit Personenbeförderung-kilometer	Güterzüge-kilometer	Schnell- u. Personenzugs-kilometer	Güterzüge-kilometer						
1	{ Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz, Turgi-Waldshut }	1,534,718	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-Oberglatt-Dielsdorf	125,396	19,776	—	672	16,291	162,135	7,320	169,455	87	169	169,711
3b	Dielsdorf-Niederweningen	29,111	—	—	14	144	29,269	—	29,269	—	—	29,269
4	Winterthur-Bülach-Koblentz	250,260	35,922	68,510	401	17,597	372,690	8,466	381,156	28	4,927	386,111
5	Zürich-Richterswil-Glarus	*439,170	25,254	153,156	4,613	9,471	*631,664	27,355	*659,019	1,428	1,050	*661,497
6	Glarus-Linth	52,208	4,544	9,177	92	844	66,865	3,917	70,782	516	4,010	75,308
7	Effretikon-Wetzikon-Hinweil	87,223	—	14,122	117	158	101,620	460	102,080	117	532	102,729
8a	{ Winterthur-Etzwilen-Konstanz, Etz-wilen-Ramsen (Grenze) }	219,487	15,167	63,309	233	60,679	358,875	29,292	388,167	5,004	3,435	396,606
8b	Ramsen (Grenze)-Singen	25,550	15,330	1,288	—	6,167	48,335	2,002	50,337	105	733	51,175
9	Sulgen-Gossau	69,447	14,136	—	169	91	83,843	208	84,051	205	106	84,362
10	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	75,368	—	—	20	571	75,959	625	76,584	—	323	76,907
11	{ Effretikon-Seebach-Otelfingen, Wettin-gen-Suhr-Aarau }	172,004	36,623	17,748	46	259	226,680	3,362	230,042	845	100	230,987
12	Zürich-Altstetten-Zug-Luzern	439,592	11,960	104,171	1,594	32,474	589,791	23,803	613,594	—	5,455	619,049
13	Zürich-Meilen-Rapperswil	238,662	—	44,032	678	29,488	312,860	7,063	319,923	—	167	320,090
14	Etzweilen-Schaffhausen	72,451	10,439	6,650	75	611	90,226	422	90,648	—	245	90,893
15a	Eglsau-Schaffhausen (schweiz. Strecke)	60,503	7,463	—	408	11,411	79,785	4,429	84,214	169	68	84,451
15b	Eglsau-Schaffhausen (bad. Strecke)	40,336	4,976	—	272	4,312	49,896	2,672	52,568	40	40	52,648
16	Thalweil-Zug	118,499	—	26,713	1,553	1,458	148,223	23,828	172,051	99	2,725	174,875
Total eigenes Netz		4,199,413	435,009	870,225	24,911	379,103	5,908,661	414,636	6,323,297	21,285	60,256	6,404,838
Brugg-Basel		331,805	96,492	231,550	1,694	65,546	727,087	36,825	763,912	—	359	764,271
Koblentz-Stein		77,181	22,834	11,560	104	915	112,594	1,228	113,822	—	79	113,901
Total Bötzberrgbahn		408,986	119,326	243,110	1,798	66,461	839,681	38,053	877,734	—	438	878,172
Gesamt-Total		*4,608,399	554,335	1,113,335	26,709	445,564	*6,748,342	452,689	*7,201,031	21,285	60,694	*7,283,010
Führung der Arbergzüge auf Teilstrecke der V. S. B.		15,686		—		15,686		—		—		15,686
Aushilfe an schweiz. Bahnen		1,248		1,377		2,625		420		3,045		3,085
Total		{ 1898 *6,293,003 *6,077,981 }		{ 473,650 473,650 465,946 }		{ *6,766,653 *6,543,927 }		{ 453,109 416,712 }		{ 21,285 *6,960,639 45,023 }		{ *7,301,781 7,063,488 }
plus 1898 minus 1898		215,022 —		7,704 —		222,726 —		36,397 —		259,123 —		232,631 2,754

\* Siehe Bemerkung auf vorstehender Seite.

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

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

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

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

#### Wagen: Bestand.

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

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

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

\*) In diesen Summen sind die zum Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, 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 *
		31,497,551
		80,442,986 *
b) Auf fremden Bahnen:		
Personenwagen . . . . .	7,274,730	8,366,486
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	45,832,624	53,107,354
		49,884,532
		58,251,018
Total	127,940,323	138,694,004

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

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

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

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

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

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

Fr. 5,648.29 Cts. für den Umbau von zwei Krankenwagen,

„ 23,256.40 „ für die Abschreibung eines Personenwagens und 3 Güterwagen.

	1897	1898
*) exkl. die Leistungen { der Werkzeugwagen	3400 Km.	5376 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
	87	29	62	7	186	185	33	32
a) Stand und Leistungen.								
Zahl der Lokomotiven . . . . .	87	29	62	7	186	185	33	32
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen . . . . . Km.	3,700,030	1,310,275	2,141,035	68,462	6,960,639	7,219,802		
im Materialtransport . . . . . "	11,454	664	6,261	2,906	45,023	21,285		
in Leerfahrten . . . . . "	26,517	5,766	24,980	3,431	63,488	60,694		
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	3,738,001	1,316,705	2,172,276	74,799	7,069,150	7,301,781	928,554	868,806
" " Rangierkilom. der 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		3,175.4
1897 9,714.6	3,911.5	5,511.2	230.8	19,367.5		3,315.1		
Beförderte Wagenachsenkilometer . . .	70,256,877	29,207,324	69,179,159	956,121	** 162,108,971	** 169,599,481		
per Fahrkilometer . . . . .	1898 18.79	22.18	31.85	12.78		23.23		
1897 18.80	23.69	31.01	12.01	*** 22.932				
b) Kosten des Brennmaterials.								
Verbrauch im ganzen . . . . . Kg.	38,284,883	16,435,936	28,573,592	640,574	76,148,496	83,934,985	* 11,982,974	* 11,919,000
Verbrauch per Lokomotivkilometer { 1898 10.2121	12.4826	13.1537	8.5639		11.4951			10.2887
exkl. Rangierkilometer ... Kg. { 1897 9.4036	11.9429	12.4888	7.5187	10.7719		9.9031		
Kosten im ganzen . . . . . Fr.	954,269.07	409,673.59	712,210.48	15,966.61	1,961,456.55	2,092,119.75	* 308,661.16	* 297,086.79
" per Lokomotivkilometer { 1898 25.6288	31.1135	32.7864	21.3461		28.6522			25.6326
exkl. Rangierkilometer ... Cts. { 1897 24.2220	30.7631	32.1689	19.3668	27.7467		25.5086		
c) Übrige Unterhaltskosten.								
Verbrauch an Schmiermaterial ... Kg.	88,682	38,739	56,833.5	1,764	150,620	186,018.5	* 28,273	* 28,617
" per Lokomotivkilometer { 1898 0.023724	0.029121	0.026163	0.023583		0.025475			0.024691
exkl. Rangierkil. ... Kg. { 1897 0.019984	0.021355	0.023149	0.024034	0.021307		0.023365		
Kosten des Schmiermaterials . . . Fr.	36,697.93	16,030.77	23,518.56	729.79	60,618.28	76,977.23	* 11,378.69	* 11,842.16
" per Lokomotivkilometer { 1898 0.9818	1.2175	1.0828	0.9759		1.0542			1.0218
exkl. Rangierkil. ... Cts. { 1897 0.8048	0.8788	0.9316	0.9672	0.8575		0.9404		
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand . . . Fr.	55,116.26	19,414.61	32,029.89	1,102.90	90,757.12	107,663.66	* 15,534.88	* 17,089.61
Kosten für Brenn-, Schmier-, Beleuch- tungs- und Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand . . . . . Fr.	1,046,983.26	445,118.97	767,758.93	17,799.48	2,112,831.95	2,276,760.64	* 335,574.73	* 326,018.56
" per Lokomotivkilometer { 1898 27.985	33.805	35.348	23.796		31.181			28.129
exkl. Rangierkil. ... Cts. { 1897 26.310	32.925	34.384	21.618	29.888		27.733		
" per Wagenachsenkilometer { 1898 1.489	1.524	1.109	1.862		1.342			
... Cts. . . . . { 1897 1.437	1.389	1.109	1.799	1.303				
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender ... Fr.	288,775.40	118,457.83	187,112.21	7,940.35	596,677.54	602,285.79	* 109,973.31	* 116,340.10
Kosten per Lokomotivkilometer { 1898 7.7254	8.9965	8.6137	10.6156		8.2485			10.0378
exkl. Rangierkil. ... Cts. { 1897 7.7807	8.2565	9.6986	9.2938	8.4406		9.0885		
d) Total.								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen ... Fr.	1,334,858.76	563,576.85	954,871.19	25,739.83	* 2,709,509.49	2,879,046.43	* 445,548.04	* 442,358.66
per Lokomotivkilometer exkl. { 1898 35.71	42.80	43.95	34.41		39.43			38.17
Rangierkilometer ... Cts. { 1897 34.09	40.55	44.08	30.91	38.33		36.82		
per Wagenachsenkil. ... Cts. { 1898 1.89	1.93	1.98	2.69		1.69			
1897 1.86	1.74	1.42	2.57	1.67				

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

\*\* In diesen Ziffern sind die durch V.-S.-B.-Lokomotiven beförderten Wagenachsenkilometer: 1897 = 834,768; 1898 = 954,726 nicht inbegriffen.

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

## II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.														
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen				Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
	achträdige	sechsrädige	vierrädige	Total		im einzelnen			im ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
						I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				im ganzen	per Bahn- kilometer	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
B. Unterhaltskosten.														
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung				
		im ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilometer		Ausgaben für Material	Kosten per Achsen- kilometer			
								Schmiere	Aus- gaben					
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	0.0081	92,855.49	0.175			

B. Unterhaltskosten.											
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung	
		im ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilometer		Ausgaben für Material	Kosten per Achsen- kilometer
								Schmiere	Aus- gaben		
		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	0.0081	92,855.49	0.175

## III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.														
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft d. sämtl. Gepäck- u. Güter- wagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					
	Gepäck- wagen	Güter- wagen		Totalzahl					Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast			
		vierrädige	sechsrädige	vierrädige	der Wagen						der Achsen	im ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsenkilometer
Tonnen					Tonnen									
1898	101	2	3,042	3,145	6,292	36,255	3.3353	5.762	194,833,373	379,737,535	574,570,908	710,223	5.045	
1897	91	2	2,845	2,938	5,878	33,600	3.2565	5.7162	187,775,768	363,578,140	551,353,908	695,276	5.012	

B. Unterhaltskosten.												
Betriebsjahr	Achsenkilom. der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremd. Bahnen	Reparaturkosten				Achsenkilom. der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials					
		im ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozent der Einnahmen	Material		Ausgaben für Material	Betreffs per Achsenkilom.				
								Schmiere	Ausgaben			
										Franken	Centimes	Kilogr.
1898	81,383,505	327,428.47	0.402	1.81	113,892,631	12,373	3,746.75	0.1086	0.0033			
1897	75,996,853	312,052.79	0.410	1.78	109,951,957	13,368	3,491.77	0.1216	0.0031			

B. Unterhaltskosten.									
Betriebsjahr	Achsenkilom. der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremd. Bahnen	Reparaturkosten			Achsenkilom. der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials			
		im ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffnis per Achsenkilom.	
								Schmiere	Ausgaben
		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
1897	75,996,853	312,052.79	0.410	1.78	109,951,957	13,368	3,491.77	0.1216	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 Zugdienst . . . „	„ . . . „	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 Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der älteren Jahresberichte unmöglich geworden. Um indessen weiter zurückgreifende Vergleichungen zu ermöglichen, wurden für die Jahre 1878 bis 1884 die Durchschnitts- und Verhältniszahlen nachträglich analog der vorstehenden Tabelle ermittelt; wir verweisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 64 und 65). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung teils undurchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den früheren Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen:

		1896	1897	1898
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer . Fr.	1,009.07	896.06	1,108.06
	„ Nutzkilometer . Cts.	11.37	10.21	12.42
	„ Lokomotivkilometer . „	11.75	10.05	12.28
	„ Wagenachskilometer . „	0.49	0.43	0.53
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	Bahnkilometer . Fr.	223.01	312.45	121.26
	„ Nutzkilometer . Cts.	2.62	3.56	1.36
	„ Lokomotivkilometer . „	2.59	3.51	1.34
	„ Wagenachskilometer . „	0.11	0.15	0.05
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	Bahnkilometer . Fr.	1,782.92	1,656.40	1,728.02
	„ Nutzkilometer . Cts.	20.97	18.87	19.36
	„ Lokomotivkilometer . „	20.77	18.58	19.15
	„ Wagenachskilometer . „	0.88	0.80	0.82
C. Sonstige Ausgaben. (Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung und aus Versicherungsfonds.)	Bahnkilometer . Fr.	152.03	10.22	2.08
	„ Nutzkilometer . Cts.	1.79	0.19	0.02
	„ Lokomotivkilometer . „	1.77	0.11	0.02
	„ Wagenachskilometer . „	0.08	0.01	0.01
Im ganzen . . . . .	Bahnkilometer . Fr.	3,167.03	2,875.13	2,959.42
	„ Nutzkilometer . Cts.	37.35	32.76	33.16
	„ Lokomotivkilometer . „	36.88	32.25	32.79
	„ Wagenachskilometer . „	1.56	1.39	1.41

		1896	1897	1898
II. Fahrmaterial.				
Länge des Netzes während des ganzen Jahres . . . . .	Kilometer	770	793	809
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:				
Auf jede Lokomotive kommen . . . . .	Bahnkilometer	3.7879	3.6884	3.7281
" "				

	1896	1897	1898
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	38.83	39.43
„ Zugskilometer . . . „	40.07	41.40	42.55
„ Wagenachsenkilometer . . . „	1.59	1.67	1.69
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:			
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 . . . „	552.43	562.95	577.57
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen			
auf Nordostbahnwagen . . . Prozente	44.59	45.93	47.17
„ fremde Wagen . . . „	55.04	54.07	52.83
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.0031	0.0031	0.0033
Reparaturkosten per Bahnkilometer . . . Franken	685.89	761.14	768.87
„ Wagenachse Ende Jahr . . . „	72.88	80.89	78.83
„ Wagenachsenkilometer . . . Centimes	0.432	0.472	0.419
d) Ausnützung der Wagen:			
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 betriebe Bahnlänge	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugsdienst		
		Personal	Sonstige Aus- gaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau- erneue- rung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1878	536	812	162	974	1,467	869	586	86	3,008	5,302	487	5,789
1879	549	727	121	848	1,339	1,059	280 <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:

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

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

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

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

# der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben- Betreffnis per	
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				Im ganzen	Loko- motiv- kilometer	Wagen- achs- kilometer
Personal	Material- verbrauch	Unterhalt des Roll- materials	Erneuerung des Roll- materials	Sonstige Aus- gaben	Total	Pacht- und Mietzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend- ungen aus Spezial- fonds	Total			
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1,464	1,554	1,237	— 2)	8	4,263	1,054 3)	313	26	1,393	15,427	2,81	10,08
1,243	1,383	1,191	— 2)	15	3,832	1,041 3)	222	118	1,381	14,015	2,70	9,84
1,127	1,230	1,023	41 2)	4	3,425	1,129 3)	201	23	1,353	12,838	2,52	9,24
1,035	1,077	963	90 2)	11	3,176	926 3)	205	24	1,155	11,449	2,45	9,45
1,086	1,174	1,177	159 2)	11	3,607	1,065 3)	225	29	1,319	12,557	2,56	9,80
1,160	1,276	1,190	98 2)	14	3,738	1,139 3)	300	18	1,457	13,069	2,54	9,81
1,123	1,205	1,053	212	18	3,611	1,123 3)	217	57	1,397	12,804	2,52	9,06
1,157	1,220	1,214	470	19	4,080	1,505 3)	247	77	1,829	13,738	2,64	10,49
1,189	1,309	1,214	737	19	4,468	1,592 3)	230	63	1,885	14,328	2,59	10,41
1,238	1,370	1,200	593	22	4,423	1,033	238	75	1,346	13,902	2,48	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,632	2,42	9,62
1,357	1,733	1,112	789	21	5,012	1,198	501	75	1,774	15,438	2,45	9,74
1,480	2,120	1,218	631	30	5,479	1,296	728	139	2,163	16,914	2,52	10,15
1,609	2,394	1,276	722	37	6,038	1,358	652	238	2,248	18,471	2,58	10,71
1,684	2,462	1,345	595	50	6,136	1,299	834	212	2,345	18,994	2,58	11,15
1,778	2,377	1,471	794	42	6,462	1,445	814	2	2,261	19,456	2,54	10,92
1,850	2,487	1,234	311	38	5,920	1,461	856	—	2,317	18,867	2,89	10,28
1,944	2,707	1,299	280	46	6,276	1,503	994	409	2,906	20,364	2,46	10,82
2,118	2,940	1,455	223	48	6,784	1,783	1,112	152	3,047	21,626	2,52	10,71
2,379	3,211	1,567	312	49	7,518	1,657	1,035	10	2,702	22,457	2,52	10,98
2,448	3,344	1,621	121	49	7,583	1,728	1,077	2	2,807	23,306	2,58	11,05

## D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1897		1898		Mehr resp. weniger gegenüber 1897	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes . . . . .	24,986,023	72	26,213,178	89	+ 1,227,155	17
Verschiedene Einnahmen . . . . .	1,206,847	47	1,273,096	71	+ 66,249	24
	26,192,871	19	27,486,275	60	+ 1,293,404	41
Betriebsausgaben . . . . .	15,518,114	83	16,553,243	47	+ 1,035,128	64
<b>Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung . . . . .</b>	<b>10,674,756</b>	<b>36</b>	<b>10,933,032</b>	<b>13</b>	<b>+ 258,275</b>	<b>77</b>
oder:	1897		1898			
In Prozenten der Bruttoeinnahmen . . . . .	40,75 %		39,78 %			
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge <sup>709</sup> / <sub>725</sub> Kil.) . . . . .	Fr. 15,056. 07		Fr. 15,080. 05			
„ Zugkilometer . . . . .	1. 87	„	1. 84	„		
„ Nutzkilometer . . . . .	1. 75	„	1. 72	„		
Ertrag verfügbarer Kapitalien . . . . .	105,933	96	93,494	53	÷ 12,439	43
Hiezu:						
Agio auf dem 3 1/2 % 35 Millionen-Anleihen vom 28. Februar 1897	259,086	25	—	—	÷ 259,086	25
Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien . . .	368,983	19	—	—	÷ 368,983	19
Ertrag von Nebengeschäften . . . . .	57,991	46	17,371	57	+ 75,363	03
Zuschüsse aus den Spezialfonds . . . . .	1,226,781	18	1,180,481	96	÷ 46,299	22
Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher An-						
forderungen an die Jahresrechnung . . . . .	124,988	06	230,364	78	÷ 294,623	28
	400,000	—*				
Betriebs-Subventionen . . . . .	129,375	—	39,375	—	÷ 90,000	—
Aus sonstigen Quellen . . . . .	158,498	88	98,878	41	÷ 59,620	47
	13,390,411	42	12,592,998	38	÷ 797,413	04
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen . . . . .	30,437	44	30,423	43	÷ 14	01
Hiezu:						
a) Zinse auf Voreinzahlungen auf die 3 1/2 % Anleihen vom 28. Feb-						
ruar und 20. September 1897 . . . . .	137,387	65	—	—	÷ 137,387	65
b) Emissionskosten der gleichen Anleihen . . . . .	122,499	35	—	—	÷ 122,499	35
c) Emissionskosten des 4 % Anleihens von 15 Mill. Fr. vom 1. Juni 1898	—	—	11,527	38	+ 11,527	38
	87,636	66	44,694	97	÷ 293,185	99
Abschreibungen . . . . .	250,244	30*				
Einlage in die Spezialfonds . . . . .	2,035,000	—	2,036,062	26	+ 1,062	26
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anfor-						
derungen 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
<b>Reinertrag des eigenen Netzes . . . . .</b>	<b>10,370,162</b>	<b>36</b>	<b>10,173,252</b>	<b>99</b>	<b>÷ 196,909</b>	<b>37</b>
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien . . . . .	1,092,165	47	1,143,537	71	+ 51,372	24
	11,462,327	83	11,316,790	70	÷ 145,537	13
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr . . . . .	—	—	13,951	68	+ 13,951	68
<b>Total . . . . .</b>	<b>11,462,327</b>	<b>83</b>	<b>11,330,742</b>	<b>38</b>	<b>÷ 131,585</b>	<b>45</b>
Hievon sind erforderlich:						
Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranleihen auf das alte Netz von Fr. 156,350,000. —	5,749,314	90	5,950,625	—	+ 201,310	10
b) Anleihen ohne Hypothek von 15,000,000 Fr. vom 1. Juni 1898	—	—	315,198	20	+ 315,198	20
c) Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn						
von Fr. 3,000,000 . . . . .	120,000	—	120,000	—	—	—
	345,095	—	326,510	40	÷ 18,584	60
d) Subventionsdarleihen von Fr. <sup>13,932,000</sup> / <sub>12,932,000</sub>	6,214,409	90	6,712,333	60	+ 497,923	70
<b>Überschuss über die Verzinsung der Anleihen . . . . .</b>	<b>5,247,917</b>	<b>93</b>	<b>4,618,408</b>	<b>78</b>	<b>÷ 629,509</b>	<b>15</b>
Verwendet für Amortisationen . . . . .	670,000	—	700,000	—	+ 30,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hilfs-						
kasse zur Amortisation des Defizits . . . . .	163,966	25	170,115	—	+ 6,148	75
	833,966	25	870,115	—	+ 36,148	75
<b>Zur Verfügung der Aktionäre . . . . .</b>	<b>4,413,951</b>	<b>68</b>	<b>3,748,293</b>	<b>78</b>	<b>÷ 665,657</b>	<b>90</b>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Übertrag Fr. 962,090. 64 Cts.

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

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

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

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

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

3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.

Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei den 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 Bahnbetrieb . . . . . „ 117,343. 95 „

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

Entschädigungen für Unfälle bei den Nebengeschäften . . . . . „ 1,236. 93 „

Fr. 167,016. 88 Cts.

ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den Versicherungsfonds . . . . .	„ 75,000. — „	„ 92,016. 88 „
--	---------------	----------------

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

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

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

Gewinn- und Verlustrechnung 1, Ausgaben: Emissionskosten des 4 0/0 Anleihens von 15 Millionen Franken, d. d. 1. Juni 1898 . . . . . „ 11,527. 38 „

idem 6 Ausgaben: Verwendungen zu verschiedenen Zwecken . . . . . „ 217,152. 35 „ Fr. 230,364. 78 Cts.

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

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

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

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

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

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

#### 1. Auf dem bisherigen Netz.

Centralanlage in Schaffhausen, Oberbau und Centralanlagebestandteile in Romanshorn, 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 Bötzberrgbahn, einschliesslich Linie

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

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

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

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

Hievon ab folgende Zinsverminderungen:

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

# 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.	Prozente
<b>I. Personentransport.</b>										
Einfache Fahrt I. Platz . . .	11,182	8.55	11,027	8.15	23,620.	17	17.28	23,193.	26	16.66
" " II. " . . .	24,203	18.50	23,676	17.51	30,520.	56	22.32	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	5.39	8,339.	33	5.78
" " II. " . . .	5,878	4.49	6,110	4.52	3,162.	71	2.31	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>Tonnen</b> 351	.	<b>Tonnen</b> 338	.	6,285.	47	.	6,236.	79	.
<b>III. Viehtransport.</b>	<b>Stück</b>		<b>Stück</b>							
Klasse a, Pferde . . . . .	246	4.59	230	5.35	6,327.	10	.	4,532.	56	.
" b, schweres Vieh . . . . .	1,166	21.77	677	15.75						
" c, leichtes " . . . . .	995	18.58	771	17.93						
" d, Schweine . . . . .	570	10.65	2	0.05						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,608	30.03	1,807	42.03						
Hunde . . . . .	770	14.38	812	18.89						
Total . . . . .	5,355	100	4,299	100	6,327.	10	.	4,532.	56	.
<b>IV. Gütertransport.</b>	<b>Tonnen</b>		<b>Tonnen</b>							
Eilgut . . . . .	1,549	1.18	1,590	1.09	346,454.	71	.	386,092.	67	.
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						
Spezialtarif I . . . . .	23,234	17.68	33,054	22.75						
" II. . . . .	9,873	7.51	14,960	10.29						
" III. . . . .	45,649	34.73	44,636	30.72						
Total . . . . .	131,436	100	145,307	100	346,454.	71	.	386,092.	67	.
<b>V. Verschiedenes . . . . .</b>	.	.	.	.	551.	05	.	68.	78	.
<b>Gesamttotal . . . . .</b>	.	.	.	.	496,353.	47	.	541,337.	70	.
<b>Rekapitulation:</b>										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	136,735.	14	27.55	144,406.	90	26.68
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 Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfsboote.

	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
<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	
10,000	—	2.37	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.25	—	—	—	—
15,886	35	3.76	2. Besoldungen des Verwaltungspersonals .	15,384	15	3.47	—	—	502	20
146,375	09	34.67	3. Besoldungen und Ersparnisprämien des Schiffspersonals .	151,661	48	34.19	5,286	39	—	—
2,986	58	0.71	4. Bekleidung desselben .	2,737	37	0.62	—	—	249	21
3,305	22	0.78	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux .	3,102	88	0.70	—	—	202	34
51,833	—	12.28	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter .	60,508	80	13.64	8,675	80	—	—
105,119	93	24.90	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe .	98,877	04	22.20	—	—	6,242	89
55,023	01	13.08	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung .	73,713	17	16.62	18,690	16	—	—
11,098	15	2.63	10. Assekuranzprämien .	11,110	40	2.50	12	25	—	—
20,573	34	4.87	11. Verschiedenes .	16,505	09	3.72	—	—	4,068	25
422,200	67	100	Total	443,600	38	100	21,399	71	—	—

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

				1897	1898
<b>a. Leistungen der Schiffe:</b>					
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).					
Dieselben haben zurückgelegt . . . . .	Kilometer	115,861	119,074		
und zwar in . . . . .	Zeitstunden	6,885	6,801		
somit per Zeitstunde durchschnittlich . . . . .	Kilometer	16.83	17.51		
Schleppboote. Solche durchliefen . . . . .	"	94,035	98,818		
<b>b. Verbrauch an Brennmaterial:</b>					
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		
<b>c. Verbrauch an Schmiermaterial:</b>					
Öl und Talg im ganzen . . . . .	Tonnen	8.772	9.314		
per Kilometer . . . . .	Kilogramm	0.076	0.073		
" Zeitstunde . . . . .	"	1.274	1.370		
Kosten für Schmiermaterial im ganzen . . . . .	Franken	3,699.78	3,533.76		
per Kilometer . . . . .	Centimes	3.19	2.97		
" Zeitstunde . . . . .	"	53.74	52.03		
<b>d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:</b>					
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	11.36	22,962	9.47	13,680.	98	12.79	9,834.	85	10.42
Hin- und Rückfahrt . . I. "	31,098	12.06	27,083	11.18	22,586.	24	21.12	20,525.	83	21.75
" " . . . II. "	141,310	54.80	129,645	53.50	48,365.	60	45.23	39,747.	54	42.13
Strecken-Abonnements . I. "	1,428	0.55	2,871	1.18	511.	55	0.48	793.	15	0.84
" " . . . II. "	23,206	9.00	28,062	11.58	3,721.	25	3.48	4,369.	38	4.63
General-Abonnements . I. "	—	—	1,117	0.46	—		—	2,104.	50	2.23
" " . . . II. "	—	—	1,322	0.55	—		—	1,762.	86	1.87
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette . . I. "	13,272	5.15	12,682	5.25	7,979.	80	7.46	6,837.	05	7.25
" " . . . II. "	10,104	3.92	10,156	4.19	3,467.	95	3.24	3,415.	70	3.62
<b>Total .</b>	<b>257,882</b>	<b>100</b>	<b>242,348</b>	<b>100</b>	<b>106,944.</b>	<b>09</b>	<b>100</b>	<b>94,357.</b>	<b>42</b>	<b>100</b>
<b>Rekapitulation nach Plätzen</b>										
I. Platz . . . . . :	53,951	20.92	50,201	20.71	37,708.	31	35.26	35,227.	09	37.33
II. „ . . . . . :	203,931	79.08	192,147	79.29	69,235.	78	64.74	59,130.	33	62.67
<b>Total .</b>	<b>257,882</b>	<b>100</b>	<b>242,348</b>	<b>100</b>	<b>106,944.</b>	<b>09</b>	<b>100</b>	<b>94,357.</b>	<b>42</b>	<b>100</b>
<b>II. Gepäcktransport</b>	<b>Tonnen</b>		<b>Tonnen</b>							
	569		588		2,659.	85		2,673.	05	
<b>III. Viehtransport.</b>	<b>Stück</b>		<b>Stück</b>							
Klasse I . . . . .	23	1.85	26	2.53	1,001.	20		823.	00	
" II . . . . .	557	44.85	436	42.45						
" III . . . . .	603	48.55	542	52.78						
" IV . . . . .	59	4.75	23	2.24						
<b>Total .</b>	<b>1,242</b>	<b>100</b>	<b>1,027</b>	<b>100</b>	<b>1,001.</b>	<b>20</b>	<b>.</b>	<b>823.</b>	<b>00</b>	<b>.</b>
<b>IV. Verschiedenes</b>					620.	00		800.	00	
<b>Gesamttotal .</b>					111,225.	14		98,653.	47	
<b>Rekapitulation:</b>										
Personentransport . . . . .					106,944.	09	96.15	94,357.	42	95.65
Gepäcktransport . . . . .					2,659.	85	2.39	2,673.	05	2.71
Viehtransport . . . . .					1,001.	20	0.90	823.	00	0.88
Verschiedenes . . . . .					620.	00	0.56	800.	00	0.81
<b>Total</b>					<b>111,225.</b>	<b>14</b>	<b>100</b>	<b>98,653.</b>	<b>47</b>	<b>100</b>

### Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

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

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

### Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

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

### Betriebsmaterial.

Im Bestand des Betriebsmaterials für den Zürichsee ist keine Änderung eingetreten. Derselbe war sonach zu Ende des Berichtsjahres folgender: 1 Salondampfer, 3 andere Raddampfer, 2 Schraubendampfboote, 2 eiserne und 2 hölzerne Schlepp- und Kohlschiffe.

## Statistik über den Betrieb der Dampfboote auf dem Zürichsee.

			1897	1898
<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>				
Steinkohlen . . . . .	Ster	10.000	9.000	
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen:	Tonnen	1,428.250	1,053.550	
(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>				
" " " per Kilometer . . . . .	Tonnen	4.383	3.262	
" " " " Zeitstunde . . . . .	Kilogr.	0.039	0.085	
" "				

Wie wir schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten, haben wir dem Verwaltungsrate im März 1898 ein eingehendes Gutachten über den Stand des Dampfbootunternehmens auf dem Zürichsee und über die Frage der Liquidation oder Fortführung desselben vorgelegt. Wir gelangten dabei zu dem Schlusse, dass vom Gesichtspunkte der dermaligen und voraussichtlich künftigen Betriebsergebnisse aus das Unternehmen beförderlich liquidirt 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 frühern reduzierten Fahrplans, nachdem der in der Sommersaison 1897 angestellte Versuch, mittelst Vermehrung der Längsfahrten insbesondere am rechten Ufer eine Vermehrung des Verkehrs und Erhöhung des Reingewinns zu erzielen, völlig fehlgeschlagen hatte. Sodann haben wir, freilich erst vom 1. September an, die Dampfboottaxen für den Längsverkehr auf den Betrag der entsprechenden Eisenbahntaxen herabgesetzt und auch die 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. Andererseits sind aber die Betriebsausgaben um den weit grössern Betrag von Fr. 29,049. 07 Cts. reduziert worden, und zwar ohne dass eine wesentliche Reduktion des Postens „Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung“ dabei mitgewirkt hätte. Die Ausgaben pro Fahrkilometer sind auf Fr. 1. 69 Cts. stehen geblieben und demgemäss ist jeder aus dem Fahrplan gefallene Fahrkilometer zu einer Ersparnis in diesem Betrage geworden. Das Endresultat ist ein Defizit von Fr. 61,457, 92 Cts. gegen Fr. 77,935. 32 Cts. im Vorjahre, immer noch ein bedenkliches.

### 3. Werkstättebetrieb.

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

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

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

Die Rechnung der Werkstätte zeigt folgendes Ergebnis:

#### Einnahmen.

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

" 95,472. 27 "

Arbeiten auf Bau-Konto Nordostbahn . . . . . " 25,816. 35 "

Arbeiten für andere Rechnungssteller der Nordostbahn . . . " 52,811. 03 "

Arbeiten auf Erneuerungsfonds . . . . . " 1,884. 94 "

Anschaffung von Reservestücken und für unvollendete Arbeiten . . . " 257,466. 38 "

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

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. figurirt der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 1,249,169. 24 Cts., und zwar:

Die Lokomotiven (inkl. Fr. 102,063. 83 Cts. Ersatzstücke) mit Fr. 669,317. 13 Cts.

" Personenwagen ( " " 14,667. 31 " " ) " " 263,364. 62 "

" Gepäck- und Güterwagen ( " " 43,998. 55 " " ) " " 316,487. 49 "

Total Fr. 1,249,169. 24 Cts.

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

Von den wichtigern laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. An Lokomotiven: Abdrehen der Bandagen von 349 Paar Trieb-, 235 Paar Tender- und 61 Paar Laufrädern, sowie Reparatur von 1037 Stück Lokomotiv- und 723 Stück Tendertragfedern.

2. An Personenwagen: Abdrehen und Auswechseln von 208 Paar Bandagen, Anstreichen von 68 Stück Wagen und 130 Wagendächern, Überziehen von 17 Wagendächern, Umpolstern und Überziehen von 1061 Sitzplätzen, Überziehen von 681 Rückenpolstern sowie Reparatur von 150 Stück Tragfedern.

3. An Gepäck- und Güterwagen: Reparatur von Kontrollapparaten, Auswechseln und Abdrehen von 400 Paar Bandagen, Anstreichen von 8 Gepäck- und 97 Güterwagen, Anstreichen von 359 Wagendächern, Überziehen von 39 Wagendächern und Reparatur von 446 Stück Tragfedern.

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

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

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

1. Arbeiten für den Bau der neuen Lokomotiv-Remisen in Zürich und Romanshorn, Montieren von Transmissionen etc. . . . .	Fr.	3,413. 96 Cts.
2. Ausrüstung von neuen Lokomotiven etc. . . . .	„	20,637. 16 „
3. Herstellung von Lampen, Desinfektionskübeln für Personenwagen, Ausrüsten der Krankenwagen 1901—1904 mit Dampfheizungen und Westinghousebremsen, Anfertigung von Notsignalen für 70 Personenwagen, Vergrösserung der Heizfläche in 65 Personenwagen . . . . .	„	21,185. 65 „
4. Ausrüsten von Gepäckwagen mit Westinghousebremsen, Closets u. s. w. . . . .	„	3,871. 11 „
5. Herstellung von Rollwagen, Werkzeugen und Ausrüstungsgegenständen der Werkstätten, sowie der neuen Lokomotiv-Remisen . . . . .	„	10,020. 81 „
6. Ausführung von Detailarbeiten für Unter- und Oberbau, Brücken, Gebäude, Telegraphen-Leitungen, Läutewerke u. s. w. . . . .	„	3,415. 50 „
Total	Fr.	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 Dampfzylindern, 134 Bandagen für Trieb-, 80 für Tender- und 46 für Laufräder, 2 Triebachsen . . . . .	Fr.	42,910. 90 Cts.
2. Ersetzen von 37 Bandagen für Personenwagen . . . . .	„	1,865. 41 „
3. Ersetzen von 71 Bandagen für Gepäck- und Güterwagen . . . . .	„	3,582. 43 „
4. Hauptreparatur des neuen Schiebebühne im Bahnhof Zürich . . . . .	„	490. 26 „
5. Umbau der Krankenwagen D 1902 und 1903 auf grösseren Radstand . . . . .	„	1,654. 39 „
6. Anfertigung von 26 Steinschrauben für Drehscheiben in Romanshorn . . . . .	„	42. 34 „
	Fr.	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 „Säntis“ 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:

	1897	1898
Hauptwerkstätte Zürich	530	572
Filialwerkstätte Romanshorn	87	98
Dépôt Winterthur	16	16
Dépôt Brugg	10	11
Schiffswerfte Wollishofen	20	14
Total:	663	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 Bahngelände vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

#### 5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1898 waren folgende Versicherungen in Kraft:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus, ferner im Grossherzogtum Baden . . . . .	Fr. 20,980,000. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar . . . . .	„ 54,225,000. — „
	<hr/> Fr. 75,205,000. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

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

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

„ 1,100,000. — „

Total 

---

Fr. 76,665,000. — Cts.

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

---

Fr. 1,084,024. 51 Cts.

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

6. Personaletat.

Der Stand des Personals auf Ende des Jahres war folgender:

**A. Bahnbetriebs-Personal.**

**I. Allgemeine Verwaltung.**

Direktion . . . . .	5	—	5	5	—	5
Sekretär des Verwaltungsrates . . . . .	1	—	1	1	—	1
Oberinspektor . . . . .	1	—	1	1	—	1
Sekretariat der Direktion, Kanzlei und Registratur . . . . .	25	6	31	28	3	31
Vorstand des Rechnungsrevisorats und Buchhaltungsbureau, Buchhalter und Gehülfen . . . . .	18	6	24	19	7	26
Hauptkassier und Gehülfen . . . . .	3	1	4	3	—	3
Vorstand des Rechts- und Reklamationsbureau und Gehülfen . . . . .	5	—	5	5	—	5
Vorstand des Personentariffbureau und Gehülfen . . . . .	4	1	5	4	1	5
Kommerzieller Inspektor und Gehülfen (Gütertariffbureau) . . . . .	11	2	13	11	1	12
Vorstand der Betriebskontrolle einschl. statistisches Bureau und Gehülfen . . . . .	75	21	96	83	14	97
Telegrapheninspektor und Gehülfen . . . . .	6	—	6	7	1	8
Hauptmagazinverwalter und Bureaugehülfen . . . . .	9	1	10	10	—	10
Magaziniere, Schaffner und Arbeiter der Hauptmagazin-Verwaltung . . . . .	6	84	90	7	73	80
Abwärts der Centralverwaltung . . . . .	6	1	7	5	1	6

1897			1898		
Mit Jahres-gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres-gehalt	Im Taggeld	Total
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
175	123	298	189	101	290

**II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.**

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

578	858	1436	588	1023	1611
-----	-----	------	-----	------	------

**III. Expeditions- und Zugdienst.**

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

489	35	524	501	31	532
-----	----	-----	-----	----	-----

	1897			1898		
	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Übertrag	489	35	524	501	31	532
Portiers, Hausknechte und Putzerinnen	22	5	27	22	6	28
Gepäckträger	29	26	55	28	37	65
Nachtwächter	12	6	18	12	6	18
Lampisten und Dampfheizer etc.	3	5	8	3	6	9
Rangierleiter	55	—	55	74	—	74
Wagenwärter	138	78	216	138	62	200
Billetdrucker	5	—	5	5	—	5
Billetsortiererinnen	—	7	7	—	9	9
Wärtervorstände	36	1	37	25	—	25
Weichen- und Hülfsweichenwärter	503	68	571	520	52	572
Güterverwalter in Zürich und dessen Bureau	3	—	3	3	—	3
Güterexpedienten und Gehülften	180	23	203	191	18	209
Lagerhausverwalter und Gehülften in Zürich und Romanshorn	11	3	14	10	5	15
Güterschaffner	38	—	38	41	—	41
Schriftenbesorger, Frachtenbezüger und Camionneure, sowie Portiers und Ausläufer	42	12	54	46	13	59
Güterverlader	—	563	563	—	531	531
Oberzugführer	3	—	3	3	—	3
Zugführer	104	—	104	116	—	116
Kondukteure	235	5	240	230	6	236
Bremser	197	2	199	205	1	206
	<b>2105</b>	<b>839</b>	<b>2944</b>	<b>2173</b>	<b>783</b>	<b>2956</b>
IV. Fahrdienst und Werkstätten.						
Betriebs-Maschinenmeister und Adjunkt	2	—	2	2	—	2
Konstrukteure, Zeichner, Bureaubeamte und Abwart	14	6	20	14	7	21
Depotchefs und deren Gehülften	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 Gehülften	3	—	3	3	—	3
Zugskontrolleur	1	—	1	1	—	1
Lokomotivputzer	—	98	98	—	116	116
Remisenarbeiter, Nachtheizer 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.

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

### II. Bodensee.

Adjunkt . . . . .	1	—	1	1	—	1
Rechnungsführer und Gehülfe . . . . .	2	—	2	2	—	2
Hafenmeister und Abwart . . . . .	2	—	2	2	—	2
Kapitäne . . . . .	5	—	5	5	—	5
Steuermänner und Trajektführer . . . . .	7	—	7	6	—	6
Schleppschifführer und Matrosen . . . . .	25	—	25	24	—	24
Hülfsmatrosen und Tagelöhner . . . . .	—	15	15	—	14	14
Maschinisten und Heizer . . . . .	15	—	15	15	—	15

## Rekapitulation.

### A. Bahnbetriebs-Personal.

I. Allgemeine Verwaltung . . . . .	175	123	298	189	101	290
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst . . . . .	578	858	1436	588	1023	1611
III. Expeditions- und Zugdienst . . . . .	2105	839	2944	2173	783	2956
IV. Fahrdienst und Werkstätten . . . . .	450	958	1408	481	998	1479
<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  
Bahnlänge (809 Km.):

1897	7.52	Angestellte.
1898	7.88	idem

### B. Dampfschiffahrts-Personal . . . . .

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

# 7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

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

## a) Defizit auf Grund der versicherungstechnischen Bilanz.

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

## b) Deckungskapital.

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

I. Jahresrechnung pro 1898.		a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		T o t a l	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<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. Abgangsentschädigungen an aus- tretende Mitglieder. . . . .									
		23,768	73	2,786	—	—	—	26,554	73
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs- kosten etc.) . . . . .									
		1,118	95	—	—	325	30	1,444	25
		547,310	95	41,299	99	24,791	77	613,402	71
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1898 . . . . .									
		751,816	10	4,157	57	698	93	756,672	60
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1897 . . . . .									
		7,245,332	74	77,093	31	33,993	49	7,356,419	54
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1899 . . . . .									
		7,997,148	84	81,250	88	34,692	42	8,113,092	14
 Zahl der Mitglieder . . . . .									
		3,333		1,767		1,054		6,154	
Zahl der Unterstützungsfälle . . . . .									
		766		697		562		2,025	

II. Bilanz auf 31. Dezember 1898.									

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</sup> / <sub>4</sub>	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 3½/2 0/0 Gotthardbahn-Obligationen à Fr. 1000 = Fr. 30,000 den in Betracht fallenden Conti wie folgt zugewendet:

Fr. 700. — Cts.	als Jahreszins von Fr. 20,000. — Cts. Kapital zu gunsten der Pensions- und Hilfskasse;
Fr. 241.50 Cts.	zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter;
„ 108.50 „	zu gunsten derjenigen der Bahnarbeiter des Bahnoberingenieurs;
„ 350. — „	als Jahreszins von Fr. 10,000. — Cts. Kapital.
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 Zinsen	Fr. 15,889.55 Cts.
Die Ausgaben betragen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen . . . . .	„ 28,639.15 „
Verminderung . . . . .	„ 12,749.60 „
Bestand am 31. Dezember 1898: in Wertpapieren . . . . .	Fr. 61,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn . . . . .	„ 3,376.25 „
	Fr. 64,876.25 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1897 betrug der Aktivsaldo derselben . . . . .	Fr. 115,015.96 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1898 hinzu . . . . .	Fr. 30,371.45 Cts.
Die Ausgaben betragen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen . . . . .	„ 29,782.21 „
Vermehrung . . . . .	„ 589.24 „
Bestand am 31. Dezember 1898:	
in Wertpapieren . . . . .	Fr. 113,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Schuld an die Nordostbahn . . . . .	„ 953.28 „
in Barschaft in Händen 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 Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der Güterarbeiter per 31. Dezember 1898:

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

## V. Bahnbau.

### 1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

#### a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

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

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

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

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